



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell' Impatto Ambientale - VIA e VAS

* * *

* * *

Parere n. 1846 del 24/07/2015

Progetto:	Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto Leonardo da Vinci Ottemperanza alla prescrizione A19 del DEC/VIA 236/13
Proponente:	ENAC

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA), effettuata con nota prot. DVA-2014-13388 dell'8/05/2014 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), che la ha acquisita al prot. CTVA-2014-1588 del 14/05/2014, relativa all'avvio delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO e CONSIDERATO il suddetto decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013, con il quale è stata determinata la compatibilità ambientale del "Progetto di completamento di Fiumicino Sud" – Aeroporto Leonardo da Vinci, proposto da ENAC, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni;

VISTO e CONSIDERATO il successivo decreto n. 304 dell'11/12/14 che ha modificato il precedente decreto di compatibilità ambientale nei termini delle ripartizioni delle competenze delle verifiche sul monitoraggio ambientale, confermandone alcune in capo ARPA Lazio e attribuendone ad ISPRA le prescrizioni A7, A13 e A14, non oggetto del presente parere;

CONSIDERATO che detto "Progetto di completamento di Fiumicino Sud" è costituito da più interventi, i quali sono caratterizzati da diverse tempistiche di attuazione e conseguentemente da un diverso dettaglio raggiunto dalla progettazione esecutiva;

PRESO ATTO che tale pianificazione delle attività è stata circostanziata in una Relazione Generale Programmatica inviata dal Proponente con nota n. 149104 in data 24/12/2013 e che su tale pianificazione la DVA ha espresso la propria condivisione con nota prot. DVA-2014-3257 del 10/02/2014;

PRESO ATTO, come specificato dalla DVA nella comunicazione citata in apertura, che il procedimento di verifica di ottemperanza avviato e oggetto del presente parere concerne la prescrizione A19

(2.1.1.1) - ~~prot. 0108236 del 15-10-2014~~
VISTA e CONSIDERATA la documentazione trasmessa da ENAC con ~~nota prot. XXXXXX~~ ~~del 15/10/2014~~
acquisita dalle DVA-2014-33588 del 17/10/2014
CONSIDERATA la richiesta di chiarimenti ed integrazioni effettuata dalla CTVA con nota prot. CTVA-2015-1702 del 21/05/2015 e trasmessa al Proponente dalla DVA con nota prot. DVA-2015-14008 del 26/05/2015;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione trasmessa dal Proponente in risposta alla precedente, acquisita al prot. ~~CTVA-2015-XXX del XX/XX/XX~~ ~~del 10/07/2015~~
CTVA-2015-2342 del 10/07/2015

CONSIDERATA che la relazione di integrazione e chiarimenti presentata è relativa a più procedimenti di verifica di ottemperanza attualmente in corso e precisamente per quanto in oggetto al Procedimento ID2869 sviluppato nel capitolo 3 della relazione. Detto procedimento riguarda l'ottimizzazione richiesta per le nuove costruzioni e/o ristrutturazioni rilevanti dei Terminal volta alla trattazione della tematica che sinteticamente si indica con "Edifici a energia quasi zero". In particolare, in virtù dell'aver concordato con il MATTM una modalità di presentazione delle ottemperanze per singoli progetti, così come ricordato nel paragrafo precedente, questo procedimento è riferito ai soli edifici Area di Imbarco E (Avancorpo del Terminal 3) ed Area di Imbarco F;

CONSIDERATA che la prescrizione identificata al punto A19 del DECVIA 236/2013 testualmente riporta:
"Considerato il profilo temporale del progetto, si richiede che, per le nuove costruzioni e/o ristrutturazioni rilevanti dei terminal aeroportuali, in fase di progettazione esecutiva si prevedano interventi finalizzati al contenimento del consumo energetico degli edifici, in un ottica di edifici a energia quasi zero, come previsto nella Direttiva 2010/31/UE; a tal fine dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dei lavori una specifica relazione contenente le soluzioni tecniche allo scopo adottate."

CONSIDERATO che il complesso della documentazione presentata è così composto:

- Relazione di ottemperanza alla prescrizione A19 – Area di imbarco F ed Avancorpo T3, nel seguito per brevità indicata come "Relazione di ottemperanza"
- Relazione tecnica
- Allegato A - "EnergyPlus - Engineering Reference"
- Allegato B - "Ipotesi principali per la modellazione in regime dinamico"
- Allegato C, D ed E - "Calcoli EnergyPlus simulazione"
- Allegato F - "Nota per la lettura degli allegati"
- Allegato G - "Matrice di Eco-Sostenibilità"

CONSIDERATO nello specifico, la Relazione di ottemperanza, a valle dell'analisi della prescrizione affrontata, offre un quadro di sintesi dell'attività a tali fini svolta ed individua gli elementi ritenuti centrali per la verifica di ottemperanza.

La Relazione tecnica, in ragione delle tematiche affrontate, può essere distinta in tre parti aventi ad oggetto:

- a Quadro delle diverse tipologie di soluzioni sviluppate al fine di configurare l'area di imbarco F e l'Avancorpo T3 come "Edifici ad energia quasi zero"
- b Verifica del conseguimento dell'obiettivo di progetto, identificato nella configurazione dei due edifici del sistema delle aerostazioni come "Edifici ad energia quasi zero"
- c Metodologia di simulazione energetica

CONSIDERATO che

- l'allegato A contiene le diverse metodologie di calcolo di ciascun modulo costitutivo il codice di calcolo EnergyPlus, le quali consentono di effettuare step-by-step il bilancio energetico simultaneo del sistema edificio-impianto.
- l'allegato B riporta i dati di input assunti alla base delle verifiche modellistiche condotte.

- gli allegati C, D ed E contengono i dati di output della modellazione dinamica condotta mediante EnergyPlus.
- l'allegato F contiene alcune precisazioni necessarie ad una corretta interpretazione dei dati riportati negli allegati precedenti, mentre infine l'allegato G riporta l'illustrazione della metodologia di lavoro definita in via sperimentale nello studio ENAC "Criteri di progettazione eco-sostenibile e gestione dei terminal aeroportuale", elaborato nell'ambito del POI Energie rinnovabili e risparmio energetico 2007-2013 ed approvato da ENAC nel Luglio 2014.

CONSIDERATO che la risposta alla richiesta di integrazioni e chiarimenti è contenuta nel capitolo 3 del citato documento di riscontro alla nota DVA-2015-14008 del 26 Maggio 2015.

All'interno di tale capitolo, una volta richiamate le logiche alle quali è stata improntata la progettazione, le strategie progettuali seguite, nonché le scelte e le soluzioni tecniche adottate, sono documentate le motivazioni di ordine tecnico e gestionale che hanno condizionato dette strategie e soluzioni e che, pertanto, hanno portato ad individuare in quelle assunte le uniche effettivamente perseguibili.

CONSIDERATO che in coerenza con i criteri posti da ENAC alla base della pianificazione delle attività di ottemperanza alle prescrizioni di cui al citato DECVIA 236/2014, proposti da ENAC al MATTM e da detto ministero condivisi con nota prot. DVA-2014-3257 del 10 Febbraio 2014, il procedimento ID VIP 2869 si riferisce all'ottemperanza alla prescrizione A19 con specifico riferimento agli edifici Area di imbarco E ed Area di imbarco F, facenti parte integrante del sistema delle aerostazioni.

CONSIDERATO E VALUTATO che la prescrizione A19 persegue la finalità di far sì che gli edifici del sistema delle aerostazioni di nuova costruzione od oggetto di rilevanti ristrutturazioni siano configurati come "Edifici ad energia quasi zero", così come identificati dalla Direttiva 2010/31/UE e dalla Legge 90/2013 di recepimento della citata direttiva, le quali nel loro insieme costituiscono gli unici riferimenti normativi in vigore all'epoca di redazione della documentazione prodotta da ENAC ai fini dell'ottemperanza alla prescrizione A19. In particolare:

- Ai sensi dei citati riferimenti, i requisiti sostanziali ai quali devono rispondere gli edifici per appartenere alla categoria degli "Edifici ad energia quasi zero" risiedono nell'essere «un edificio ad altissima prestazione energetica [in cui] il fabbisogno energetico molto basso o quasi nullo è coperto in misura significativa da energia da fonti rinnovabili, prodotta in situ» (L 90/2013 art. 2 co. 1 – octies).
- La rispondenza conseguita nella progettazione energetica degli edifici del sistema delle aerostazioni a detti due requisiti, ossia l'esiguità del fabbisogno energetico e la significatività della sua copertura mediante energia da fonti rinnovabili prodotta situ, costituisce i parametri rispetto ai quali verificare l'ottemperanza alla prescrizione A19. Nel caso del presente parere, tale rispondenza è riferita alla progettazione energetica degli edifici Area di imbarco E ed F.

CONSIDERATO E VALUTATO che nel caso in specie, il perseguimento di detti requisiti è stato ricercato attraverso le strategie progettuali e mediante le specifiche scelte e soluzioni adottate. In particolare in merito alle strategie progettuali, queste si sono sostanziate, in primo luogo, nell'adozione di una logica di sistema per effetto della quale l'edificio è stato considerato non come un insieme di singoli elementi edilizi ed impiantistici dei quali migliorare le specifiche prestazioni, bensì come un "sistema edificio-impianto". L'adozione di tale logica ha consentito di sfruttare tutte le sinergie e complementarietà possibili tra gli edifici in progetto e la dotazione impiantistica energetica dell'aeroporto, situazione che ha trovato concretizzazione nella previsione di gruppi frigoriferi ad assorbimento asserviti agli impianti di climatizzazione estiva, i quali, utilizzando l'energia termica prelevata dalla rete di teleriscaldamento per la produzione di energia frigorifera, di fatto danno luogo ad una trigenerazione.

CONSIDERATO che il quadro delle strategie seguite nella progettazione ha comportato anche l'adozione delle migliori tecnologie impiantistiche. In relazione alle scelte ed alle soluzioni progettuali adottate al fine di configurare gli edifici in progetto come "edifici ad energia quasi zero", in coerenza con le strategie assunte queste sono state le seguenti ("Relazione di ottemperanza", pag. 27):

1. La trigenerazione, ossia l'uso di gruppi frigoriferi ad assorbimento alimentati dalla rete di teleriscaldamento aeroportuale, a sua volta alimentata dal calore refluo recuperato dai tre gruppi di cogenerazione ad alto rendimento presenti in aeroporto;
2. Gli impianti di climatizzazione estiva a tutt'aria a portata variabile (VAV), l'uso di UTA con recupero di calore e free-cooling, la regolazione automatica asservita anche a sensori di qualità dell'aria e dunque di affollamento;
3. L'uso del calore proveniente dalla cogenerazione attraverso la rete di teleriscaldamento per i servizi di umidificazione dell'aria e di climatizzazione invernale;
4. L'elevata quota di illuminazione naturale in accoppiamento con la regolazione automatica puntuale e continua del flusso luminoso e con la tecnologia a LED;
5. Le buone caratteristiche dell'involucro termico, sia per le strutture opache che per quelle trasparenti;
6. La presenza di impianti fotovoltaici ubicati sulla copertura di entrambi gli edifici.

CONSIDERATO E VALUTATO che in relazione alla progettazione esecutiva degli edifici Area di imbarco E ed area di imbarco F, questa ha riguardato:

- Involucro edilizio - Caratteristiche dei materiali relativi alle strutture opache e trasparenti,
- Involucro edilizio - Articolazione morfologica,
- Involucro edilizio - Localizzazione ed entità delle superfici trasparenti,
- Dotazione impiantistica - Impianti di climatizzazione estiva ed invernale,
- Dotazione impiantistica - Impianti di illuminazione,
- Dotazione impiantistica - Impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili in situ.

CONSIDERATO che per quanto attiene ai risultati ottenuti dalla progettazione energetica, è stata condotta una modellazione energetica in regime dinamico mediante il software "EnergyPlus – Engineering Reference", assumendo come Key Performance Indicator il consumo annuo specifico di energia primaria per unità di volume (kWh/m³/a). I risultati raggiunti dalla progettazione energetica per l'Area di imbarco E sono indicati nella "Relazione di ottemperanza" – pag. 20, nei seguenti

Servizi energetici	Fabbisogni	Consumi energia finale	Consumi energia primaria
Riscaldamento	7,3 kWh/m ³ /a	7,7 kWh da TR/m ³ /a	1,1 kWh/m ³ /a
Raffrescamento assorbitori	32,5 kWh/m ³ /a	43,3 kWh da TR/m ³ /a	6,1 kWh/m ³ /a
Raffrescamento chiller		0,7 kWhe/m ³ /a	1,4 kWh/m ³ /a
Ausiliari	3,4 kWhe/m ³ /a	3,4 kWhe/m ³ /a	7,5 kWh/m ³ /a
Umidificazione	2,3 kWh/m ³ /a	2,4 kWh da TR/m ³ /a	0,3 kWh/m ³ /a
Illuminazione	3,5 kWhe/m ³ /a	3,5 kWhe/m ³ /a	7,6 kWh/m ³ /a
KPI			23,9 kWh/m ³ /a
TOTALE	(Totale al netto della produzione fotovoltaica in situ ed interamente auto-consumata)		22,3 kWh/m ³ /a

Tabella Area di imbarco E: Quadro di sintesi delle prestazioni energetiche

CONSIDERATO che per i risultati raggiunti dalla progettazione energetica per l'Area di imbarco F sono indicati nella "Relazione di ottemperanza" – pag. 20, nei seguenti.

Servizi energetici	Fabbisogni	Consumi energia finale	Consumi energia primaria
Riscaldamento	9,6 kWh/m ³ /a	10,1 kWh da TR/m ³ /a	1,4 kWh/m ³ /a
Raffrescamento assorbitori	43,3 kWh/m ³ /a	51,1 kWh da TR/m ³ /a	7,2 kWh/m ³ /a
Raffrescamento chiller		0,8 kWhe/m ³ /a	1,7 kWh/m ³ /a

(Handwritten signatures and notes)

Servizi energetici	Fabbisogni	Consumi energia finale	Consumi energia primaria
Ausiliari	4,4 kWhe/m ³ /a	4,4 kWhe/m ³ /a	9,5 kWh/m ³ /a
Umidificazione	4,0 kWh/m ³ /a	4,2 kWh da TR/m ³ /a	0,6 kWh/m ³ /a
Illuminazione locali climatizzati	3,1 kWhe/m ³ /a	3,1 kWhe/m ³ /a	6,8 kWh/m ³ /a
KPI			27,1 kWh/m ³ /a
TOTALE	(Totale al netto della produzione fotovoltaica in situ ed interamente auto-consumata)		22,5 kWh/m ³ /a
Illuminazione locali altri	0,4 kWhe/m ³ /a	0,4 kWhe/m ³ /a	1,0 kWh/m ³ /a

Tabella Area di imbarco F: Quadro di sintesi delle prestazioni energetiche

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito al soddisfacimento del primo requisito sostanziale che ai sensi di norma identifica gli “edifici ad energia quasi zero”, ossia l’altissima prestazione energetica e la ridotta entità del fabbisogno energetico, questo trova evidenza nei valori energetici per i servizi di raffrescamento e riscaldamento ed in quello dell’indice KPI, così come evidenziato nella “Relazione di ottemperanza” (pag. 21), laddove si afferma che, grazie in particolare alla scelta della trigenerazione, il valore di KPI per l’Area di imbarco E (24 kWh/m³/a) e per l’Area di imbarco F (28 kWh/m³/a) sono particolarmente contenuti, e che un valore di consumo complessivo specifico di energia primaria nell’ordine dei 25-30 kWh/m³/a, comprensivo di tutti i fabbisogni per climatizzazione estiva ed invernale, trattamento dell’aria ed illuminazione, è un ottimo valore con le tecnologie attuali e con le condizioni al contorno degli edifici in questione, che vincolano la progettazione architettonica ed ingegneristica.

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito al soddisfacimento del secondo requisito sostanziale, dato dalla copertura di parte significativa del fabbisogno energetico attraverso energia da fonti rinnovabili prodotta in situ, a fronte della scelta progettuale operata di prevedere 2 impianti fotovoltaici ubicati sulla copertura degli edifici in progetto, detti impianti sono in grado di coprire, per l’Area di imbarco F, circa un quarto dei consumi elettrici dovuti alla climatizzazione ed all’illuminazione degli ambienti ed il 10% di quelli relativi all’Area di imbarco E (cfr. Tabella ; “relazione di ottemperanza”, pag. 22).

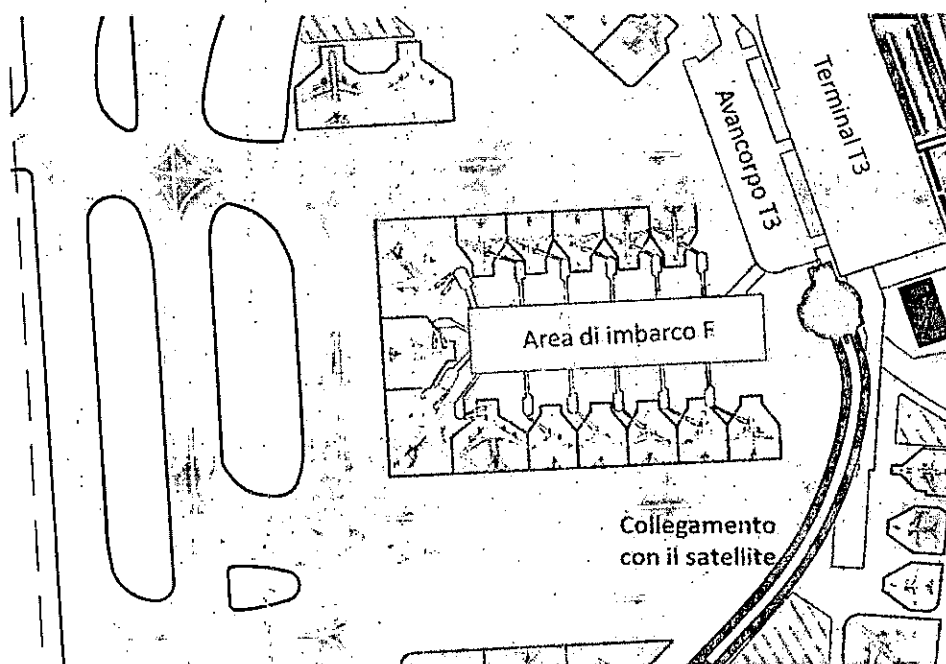
Edifici	Consumi e produzione elettrici			Consumi e produzione energia primaria		
	Consumi finali (kWhe)	Produzione (kWhe)	Grado copertura	Consumi (kWh/m ³ /a)	Produzione (kWh/m ³ /a)	Grado copertura
Area imbarco F	1.775.180	428.400	24%	27,1	4,6	17%
Area imbarco E	2.170.266	208.400	10%	23,9	1,6	7%

Tabella Quadro di sintesi della copertura del fabbisogno da energia da fonti rinnovabili

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla verifica dei risultati ottenuti dalla progettazione energetica rispetto al livello di ecosostenibilità, detta verifica è stata condotta sulla base della metodologia, sviluppata da ENAC ai fini dell’applicazione di criteri per la progettazione e gestione ecosostenibile dei terminal aeroportuali, che si fonda su di una matrice di eco-sostenibilità, la quale, grazie ad una serie di indicatori numerici definiti in apposite schede di valutazione e combinati secondo criteri stabiliti, consente di assegnare agli edifici un punteggio di ecosostenibilità, espresso in centesimi; sulla scorta di tale punteggio, gli edifici sono classificati secondo una scala crescente da 1 a 5. Sulla base di detta metodologia, l’Area di imbarco E e l’Area di imbarco F hanno conseguito rispettivamente un punteggio di 77,6 ed 80 punti, il che, in combinazione con i consumi specifici di energia primaria dei due edifici, attribuisce ad entrambi un livello di eco-sostenibilità pari a 4, rispetto al valore massimo di 5 (“Relazione di ottemperanza”, pag. 23).

CONSIDERATO E VALUTATO che in relazione alla richiesta avanzata dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale, di operare un approfondimento progettuale mirato a conseguire un incremento di produzione energetica da fonti rinnovabili e, laddove ciò non si ritenesse possibile per ragioni

tecnico/scientifiche e/o operative non specificate (nota prot. DVA-2015-14008), di illustrarne con precisione le motivazioni, nel “Documento di risposta” si evidenzia come gli aeroporti siano classificati come “estremamente energivori” a causa dell’elevato contributo dei carichi interni (detti anche endogeni) e che, pertanto, il grado di copertura del fabbisogno da fonti rinnovabili che è stato raggiunto, costituisca un risultato significativo proprio in virtù della tipologia di edificio e destinazione d’uso (“Documento di risposta”, pag. 19). Sempre a tale riguardo, nel citato documento si evidenzia che la gamma delle scelte progettuali in tal senso operabili è stata condizionata dalla localizzazione delle due aree di imbarco, le quali sono difatti delimitate, da un lato, da altri elementi del sistema dei terminal (Terminal T3, sistema di collegamento con l’Area di Imbarco G, cosiddetto Satellite, mediante veicoli a guida vincolata) e, dall’altro, da elementi centrali del sistema airside, come i piazzali di sosta aeromobili a contatto e remoti, e le diverse vie di rullaggio di accesso alle aree di sosta, dedicate alla movimentazione degli aeromobili. Tale condizione localizzativa ed il fatto che tutte le ulteriori aree potenzialmente utilizzabili per l’installazione di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili siano dedicate ad attività strettamente legate all’operatività aeronautica ed alla circolazione dei passeggeri, fanno sì che, al fine di implementare azioni volte all’inserimento di energie alternative da fonti rinnovabili nell’atto progettuale delle due Aree di Imbarco, l’unico spazio utilizzabile sia quello dato dalla loro stessa area di impronta (“Documento di risposta”, pag. 20).



Localizzazione degli edifici oggetto di progettazione energetica

CONSIDERATO E VALUTATO che a fronte di tali evidenze di natura tecnica/gestionale nell’implementazione della produzione di energia da fonte rinnovabile, rispetto a quanto già previsto dal progetto presentato, nel “Documento di risposta” si sottolinea che il Gestore aeroportuale ha implementato e ha in atto l’applicazione più diffusa di energie rinnovabili per far fronte alla produzione di energia necessaria per l’esercizio dell’aeroporto e che in tal senso sono già in esercizio, in corrispondenza del Parcheggio Economy (Area Est) degli impianti fotovoltaici sviluppati e realizzati in accordo con ACEA SpA e che sono in corso di sviluppo delle polarità di smartgrid in area landside presso il sistema dei Terminal, le quali saranno documentate nell’ambito della procedura di Verifica di ottemperanza alla prescrizione A.18 del Decreto VIA (“Documento di risposta”, pag. 21).

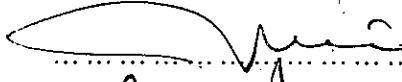
Tutto ciò **VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO** la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

E’ DEL PARERE CHE

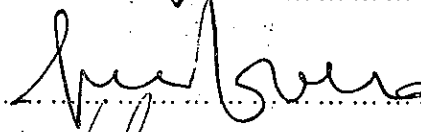
[Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.]

è stato ottemperato alla prescrizione A19 del Decreto di Compatibilità ambientale DEC/VIA 236/13.

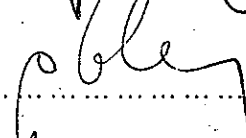
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)




Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



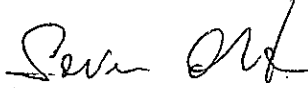
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

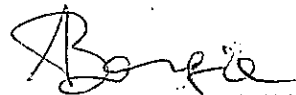


ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande

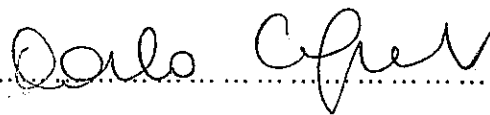
ASSENTE

Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

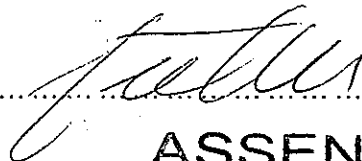
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi



ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

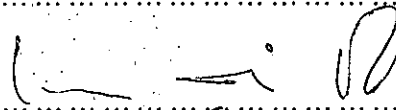


ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

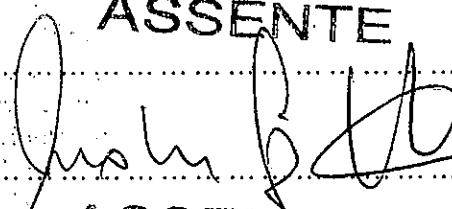
ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel
Lentini

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

ASSENTE

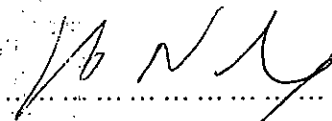
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

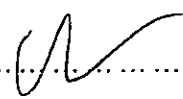
Arch. Sergio Lembo



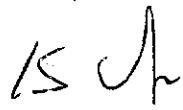
Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi







Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

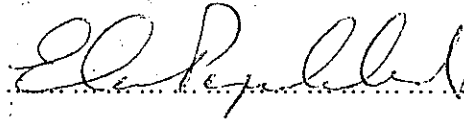
ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis



ASSENTE

Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

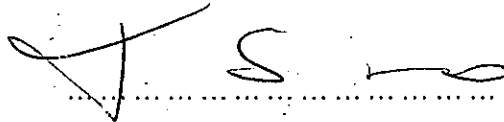
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

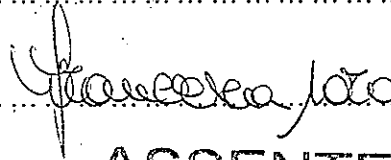
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

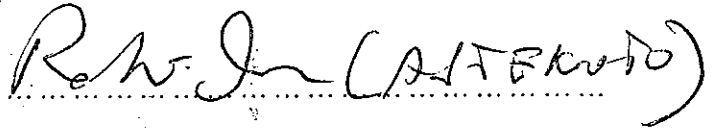
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani