

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta di N° 6 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 15-10-2015



5.2

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

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 1887 del 09/10/2015

Progetto:	<p><i>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.</i></p> <p><i>Autostrada Salerno - Reggio Calabria</i> <i>Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A delle norme CNR/80 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+920 - 6° Macrolotto.</i> <i>Dismissione dei viadotti S. Gregorio e Livorno Nord</i></p> <p>IDVIP: 3019</p>
Proponente:	ANAS S.P.A.

V

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a vertical list of names and initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and various initials.

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

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

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

CONSIDERATO che l'Autostrada Salerno Reggio Calabria è inserita con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" e s.m.i. tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale;

VISTI:

- il decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali n. DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 con il quale è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale del progetto definitivo dell' "Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+920 - 6° Macrolotto";
- i pareri della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del 03/10/2006 e del 14/03/2007 con i quali è stata compiuta la verifica di ottemperanza relativa al progetto esecutivo;
- il parere della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale n. 192 del 15/12/2008 sulla verifica di attuazione ai sensi dell'art.185 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;
- il parere della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale n. 1421 del 17/01/2014 sulla verifica di attuazione ai sensi dell'art.185 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;
- il parere della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale n. 1724 del 27/02/2015 sulla verifica di attuazione ai sensi dell'art.185 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;

VISTA la nota prot.DVA-2015-0012947 del 14/05/2015 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS con prot.CTVA-2015-0001624 del 15-05-2015 che fa riferimento alla nota ANAS SpA con la quale si inoltra a codesto rispettabile Ministero copia del progetto predisposto dal Contraente Generale per gli interventi relativi alle dismissioni dei viadotti S. Gregorio e Livorno Nord;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi del comma 4 dell'art. 169 del D. Lgs. 163/06 per l'approvazione del progetto di Variante "Dismissioni dei viadotti S. Gregorio e Livorno Nord" nell'ambito del progetto di "Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A delle norme CNR/80 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+920 - 6° Macrolotto";

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. Richiami sintetici sull'opera

Il progetto riguarda l'adeguamento al tipo I/A delle norme CNR/80 (piattaforma con due carreggiate separate, con ciascuna piattaforma di 11,20, due corsie di marcia da 3,75 m ognuna, una banchina di emergenza della larghezza di 3,0 m ed una banchina in sinistra di 70 cm) del 6 Macrolotto dal km 423+300 fino al km 442+920 e che ha inizio in corrispondenza dello svincolo di Scilla dell'Autostrada A3 Salerno — Reggio Calabria (incluso nel progetto) e termina in corrispondenza dello svincolo di Reggio Calabria Santa Caterina (incluso nel progetto).

Il territorio interessato ricade interamente nella Regione Calabria interessando i Comuni di Bagnara Calabria e Scilla, Villa San Giovanni, Campo Calabro e Reggio Calabria tutti in provincia di Reggio Calabria.

2. Motivazioni e finalità degli interventi in progetto

I lavori di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada A3 del Macrolotto 6 comprendono anche la dismissione di alcuni tratti che nel vecchio tracciato erano su viadotto: in questi casi si procederà con la demolizione delle opere d'arte e la rinaturalizzazione delle relative aree di pertinenza che si rendono quindi disponibili per le opere a verde.

Il progetto tratta di una parte dei viadotti da dismettere, dove il Contraente Generale propone delle metodologie di demolizione anche solo in parte differenti dai contenuti del Progetto Esecutivo di Ottemperanza Ambientale oggetto di Verifica, come da nota del MATTM prot. DSA - 2007-0008502 del 21.03.2007, e che pertanto rendono necessario l'avvio di una procedura di variante ex comma 3 art.169 del D. Lgs. 163/06.

In dettaglio, il progetto riguarda i seguenti viadotti:

- Livorno di carreggiata nord, compreso nelle tratte in cod. WBS DE40, come attività di demolizione e VE40 come attività di rinaturalizzazione;
- San Gregorio di carreggiata nord, compreso come sopra nelle tratte in cod. WBS DE40 e VE40.

Con la procedura di variante è richiesta anche una proroga dell'autorizzazione alla frantumazione e stoccaggio del materiale di risulta delle demolizioni presso la piattaforma sita nell'area

ASIREG in loc. Piano Miceli Catona in comune di Campo Calabro (RC), già autorizzato con Determina Direttoriale prot. DVA - 2013 - 0003459 del 11/02/2013, con allegato parere n° 1157 del 25/01/2013, e trasmessa al CG con nota ANAS prot. 2794 del 15/04/2013, valevole per i 24 mesi successivi a detta data. Secondo il nuovo cronoprogramma delle attività residue, l'utilizzo di detta area si protrarrà sino a tutto il 2015, fermo restando che in caso di fine anticipata, l'area sarà conseguentemente liberata e riportata allo stato naturale. In tutto questo periodo saranno garantite le attività di monitoraggio ambientale come prescritto nella citata Determina Direttoriale.

E' stato inoltre prodotto uno studio di incidenza sulla ZPS IT 9350300 "Costaviola" a livello di screening poiché le attività ricadono all'interno della citata ZPS.

3. Opere di dismissione e rinaturalizzazione

Gli interventi interesseranno i seguenti viadotti e i sottostanti torrenti:

SAN GREGORIO

Demolizioni

Il Viadotto San Gregorio è situato lungo l'autostrada A3 Salerno Reggio Calabria tra le gallerie Paci e Pilone, nel territorio del Comune di Scilla. La carreggiata nord sarà dismessa e rinaturalizzata.

La carreggiata Nord del viadotto è composta da 4 pile, con una altezza variabile tra i 36,0 ed i 62,0 ml, sovrastate da un impalcato avente una lunghezza complessiva di circa 175,0 ml.

L'impalcato a travata è formato da 4 travi in c.a.p. aventi lunghezza massima di 32,0 ml e altezza di 1,8 ml e 4 traversi di collegamento delle travi. Le pile sono di tipo monolitico con uno spessore delle pareti variabile, partendo nella prima porzione superiore da 40 cm, poi nella zona intermedia 40 cm e infine nella zona inferiore 60 cm.

All'interno delle aree di lavorazione ed in prossimità del viadotto è presente una pista di cantiere da mantenere nel definitivo per la manutenzione del nuovo viadotto. I fianchi dell'incisione presentano una decisa pendenza verso il fondovalle.

Per il Viadotto San Gregorio, il progetto prevede tecniche di demolizione che dipendono essenzialmente dalle altezze delle strutture che si andranno a demolire e dall'esigenza di limitare in ogni fase di lavoro i disturbi prodotti dall'intervento di demolizione nell'ambiente circostante.

In dettaglio:

a) Le altezze considerevoli degli impalcati e la conformazione del versante fanno propendere per una demolizione controllata per caduta verticale di essi, eseguita mediante escavatori dall'alto, garantendo la sicurezza degli operatori addetti alla parzializzazione della struttura;

b) le pile, avendo altezze superiori ai 15 m, verranno demolite per crollo indotto con microcariche esplosive impiegate per la formazione di cerniere plastiche al piede. Le direzioni di caduta delle pile saranno sempre scelte in asse al viadotto esistente ed alla campata in demolizione.

c) Per le spalle si prevede l'utilizzo delle tecniche tradizionali top down con escavatori dotati di martelloni e pinze idrauliche.

Rispetto alle metodologie di demolizione del Progetto Esecutivo di ottemperanza, l'unica modifica di rilievo è il non impiego della struttura di svapo delle travi delle tre campate centrali. Per il resto, la conformazione di un terrapieno di caduta al piede delle pile del viadotto costituisce una soluzione del tutto analoga alla "barriera di riporto in terra" già prevista dal Progetto Esecutivo per il contenimento dei detriti ed è l'unica possibilità di garantire il mantenimento dei detriti al piede della pila, ottenendo quindi un adeguato livello di sicurezza delle lavorazioni di demolizione nei riguardi di terzi - persone o fabbricati - che altrimenti potrebbero trovarsi sulla traiettoria di caduta dei detri-

ti.

Il montaggio e lo smontaggio della struttura di varo avrebbero richiesto degli spazi di cantiere a monte e a valle del viadotto non disponibili essendo le spalle immediatamente adiacenti agli imbocchi delle gallerie Paci e Piloni, ed essendo prevista in particolare dal lato sud la realizzazione di un fabbricato tecnologico sull'ex sedime autostradale.

Va considerato anche che il non impiego della struttura provvisoria comporta un accorciamento dei tempi di cantierizzazione, e quindi indirettamente, un impatto di minore impegno anche dal punto di vista ambientale, rendendo così possibile anticipare la rinaturalizzazione delle aree sottostanti il viadotto.

L'elevata acclività trasversale del versante rende preferibile, ai fini della stabilità dello stesso, non demolire i plinti di fondazione del viadotto, a suo tempo realizzati entro grosse nicchie di scavo in roccia: essi saranno lasciati annegati nelle scarpate di rimodellazione del versante, che, a loro volta, costituiranno la superficie, preventivamente bonificata dai materiali di risulta delle lavorazioni, su cui intervenire con le opere a verde, scelte anche per assolvere a questa funzione.

Rinaturalizzazione Torrente San Gregorio

Gli interventi previsti, in corrispondenza del tratto interferente ed adiacente sia al nuovo viadotto che al vecchio, da dismettere, riguarderanno le seguenti lavorazioni:

- realizzazione opere propedeutiche (tombino idraulico e materasso di protezione) alla demolizione del vecchio viadotto;
- realizzazione di opere trasversali (briglie) per mitigare la velocità della corrente idrica;
- ripristino delle opere di difesa spondale danneggiate la cui mancanza di efficacia potrebbe compromettere irrimediabilmente la durabilità e la sicurezza strutturale della nuova opera per via dell'erosione inevitabile al piede d'argine;

- recupero morfologico, ambientale e vegetazionale delle aree degradate dai lavori di dismissione del vecchio tracciato autostradale e costruzione del nuovo viadotto;

- realizzazione degli interventi di ricostituzione vegetazionale con caratteristiche integrate al contesto esistente ed integrate con lo scenario proposto e rispettoso dell'avifauna autoctona.

Gli interventi di rinaturalizzazione possono riferirsi schematicamente alle seguenti tipologie:

- Inerbimento tramite idrosemina potenziata con matrice di Fibre di Legno
- Formazione di bosco misto
- Formazione di arbusteto
- Formazione di fascia arboreo arbustiva igrofila
- Mitigazione scarpate in spritz beton, attraverso pigmentazione delle pareti e messa a dimora di rampicanti
- Rinverdimento spondale con talee di salice
- Rinverdimento scogliere con talee di salice

LIVORNO

Demolizioni

Il Viadotto Livorno è situato lungo l'autostrada A3 Salerno Reggio Calabria, ed è posto immediatamente a sud dello Svincolo di Scilla. La carreggiata nord sarà dismessa e rinaturalizzata.

La carreggiata Nord del viadotto è composta da 5 pile, con una altezza variabile tra i 8 ed i 56 ml, sovrastate da un impalcato avente una lunghezza complessiva di circa 191,0 ml.

L'impalcato a travata è formato da 4 travi in c.a.p. aventi lunghezza massima di 36,5 ml e altezza di 1,8 ml e 4 traversi di collegamento delle travi. Le pile sono di tipo monolitico con uno spessore delle pareti di circa 40 cm.

All'interno delle aree di lavorazione ed in prossimità del viadotto è presente una pista di cantiere da mantenere nel definitivo per la manutenzione del nuovo viadotto.

I fianchi dell'incisione presentano una decisa pendenza verso il fondovalle.

Per il Viadotto Livorno, il progetto prevede:

- a) la demolizione controllata per caduta verticale degli impalcati delle campate C1 e C6, eseguita mediante escavatori dall'alto;
- b) la demolizione mediante svaro con l'ausilio di autogru delle campate C2 - C3 - C4 e C5;
- c) le pile con altezze fino a circa 12,0 - 15,0 ml (ovvero le pile P1 e P5) verranno demolite dal basso con tecniche top down mediante escavatori dotati di braccio da demolizione;
- d) la demolizione delle pile con altezze superiori ai 15,0 ml (ovvero le pile P2, P3 e P4) avverrà per ribaltamento a terra, indotto meccanicamente o con microcariche esplosive. Le direzioni di caduta delle pile saranno sempre scelte in asse impalcato esistente;
- e) per le spalle si prevede l'utilizzo delle tecniche tradizionali top down con escavatori dotati di martelloni e pinze idrauliche.

Rispetto alle metodologie di demolizione del Progetto Esecutivo di ottemperanza, l'unica modifica di rilievo è il ribaltamento a terra delle tre pile centrali. Il montaggio e lo smontaggio della struttura di sollevamento delle porzioni di pila avrebbero richiesto degli spazi di cantiere a monte e a valle del viadotto che non sono stati mai disponibili nel corso delle varie fasi di vita del cantiere, vista la necessità di mantenere in esercizio la vecchia autostrada, sia come viabilità alternativa sia come pista di cantiere.

Va considerato anche che il non impiego della struttura provvisoria comporta un accorciamento dei tempi di cantierizzazione, e quindi indirettamente, un impatto di minore impegno anche dal punto di vista ambientale, rendendo così possibile anticipare la rinaturalizzazione delle aree sottostanti il viadotto.

Non è da ritenersi invece oggetto della variante l'impiego delle autogru in sostituzione del carro svaro, essendo le due attrezzature del tutto equivalenti da un punto di vista degli impatti sulle aree sottostanti l'impalcato.

Per il resto, la conformazione di un terrapieno di caduta al piede delle pile del viadotto costituisce una soluzione del tutto analoga alla "barriera di riporto in terra" già prevista dal Progetto Esecutivo per il contenimento dei detriti ed è l'unica possibilità di garantire il mantenimento dei detriti al piede della pila, ottenendo quindi un adeguato livello di sicurezza delle lavorazioni di demolizione nei riguardi di terzi - persone o fabbricati - che altrimenti potrebbero trovarsi sulla traiettoria di caduta dei detriti.

L'acclività del versante rende preferibile, ai fini della stabilità dello stesso, non demolire i plinti di fondazione del viadotto: essi saranno lasciati annegati nelle porzioni residuali dei versanti, che, a loro volta, costituiranno il piano, preventivamente bonificato dai materiali di risulta delle lavorazioni, su cui intervenire con le opere a verde, scelte anche per assolvere alla funzione di mascheramento delle porzioni residue di manufatti.

Rinaturalizzazione Torrente Livorno

Gli Interventi riguarderanno le seguenti lavorazioni:

- realizzazione di opere trasversali (briglie e soglie) per mitigare la velocità della corrente idrica;
- ripristino delle opere di difesa spondale danneggiate la cui mancanza di efficacia potrebbe compromettere irrimediabilmente la durabilità e la sicurezza strutturale della nuova opera per via dell'erosione inevitabile al piede d'argine;
- modellazione alveo e realizzazione di opere antiscazzamento al piede d'argine, mediante impiego di scogliere;
- recupero morfologico, ambientale e vegetazionale delle aree degradate dai lavori di dismissione del vecchio tracciato autostradale e costruzione del nuovo viadotto;

- riassetto e sistemazione della rete di piste di penetrazione da utilizzare per la manutenzione delle spalle del viadotto, per scopo anti incendio boschivo e per scopi turistico-ricreativi;
- realizzazione degli interventi di ricostituzione vegetazionale con caratteristiche integrate al contesto esistente ed integrate con lo scenario proposto e rispettoso dell'avifauna autoctona.

Gli interventi di rinaturalizzazione previsti possono riferirsi schematicamente alle seguenti tipologie: - Inerbimento tramite idrosemina potenziata con matrice di Fibre di Legno

- Formazione di bosco misto - Formazione di arbusteto
- Formazione di fascia arboreo arbustiva igrofila
- Mitigazione scarpate in spritz beton, attraverso pigmentazione delle pareti e messa a dimora di rampicanti
- Rinverdimento spondale con talee di salice
- Rinverdimento scogliere con talee di salice

4. Valutazioni

Le demolizioni dei tratti dismessi, in ottemperanza a quanto prescritto dai precedenti decreti VIA, sono progettati secondo modi ambientalmente compatibili e informati a criteri di tutela dell'ambiente.

L'abbattimento controllato dei viadotti non presenta rischi per l'ambiente. Le attività di predisposizione alle demolizioni (demolizioni meccaniche preliminari e perforazione fori da mina) saranno effettuate solamente sul viadotto. Gli effetti indotti dall'esplosione saranno estesi all'immediato intorno del cantiere e manterranno valori significativi in un arco di tempo dell'ordine dei secondi (polveri, onda di sovrappressione aerea e vibrazioni). A differenza del caso di smontaggio, la cui durata sarebbe stata circa di un anno, le interferenze ambientali delle lavorazioni per l'abbattimento con esplosivi e successiva demolizione meccanica produrranno impatto confrontabile in ampiezza ma di persistenza dell'ordine dei mesi. L'esplosione produrrà polveri, rumore e vibrazione con effetti contenuti in un intorno di circa 100 m e durata dell'ordine di 15 minuti. L'onda di sovrappressione aerea indotta dall'esplosione, non supererà 141 dB (L) - limite di pericolo per le persone, a distanze superiori di 50 m. Le vibrazioni indotte saranno irrilevanti per la sicurezza di manufatti, già a distanza per una decina di metri. I livelli di vibrazione indotti per le persone sono insignificanti.

La variazione delle tecniche di dismissione dei viadotti non determina l'aumento degli impatti sulle componenti ambientali ma viceversa contribuisce a ridurre gli effetti e la durata.

Gli interventi di rinaturalizzazione proposti, aventi a riferimento le tecniche afferenti l'ingegneria naturalistica, si configurano come atti a conseguire il recupero delle condizioni di naturalità degli ambienti torrentizi, interessati dal degrado dovuto alle precedenti attività di cantiere.

Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo e non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and initials]

**PER QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE
ESPRIME IL PARERE AI SENSI DELL'ART. 169, COMMA 4 DEL D.LGS. 163/2006 CHE PER
QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA SUSSISTONO LE CONDIZIONI DI CUI
AL COMMA 3 DELLO STESSO ART. 169 PERCHÉ SIA APPROVATA DIRETTAMENTE DAL CONTRAENTE
GENERALE LA PROPOSTA DI VARIANTE - DISMISSIONE DEI VIADOTTI S. GREGORIO E LIVORNO
NORD**

CON LE SEGUENTI PRESCRIZIONI:

A verifica degli interventi di sistemazione idraulica e di ricostruzione morfologica dei versanti dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio e controllo volto da un lato, a definire l'efficacia del riassetto idraulico del torrente e, dall'altro, a verificare le condizioni di stabilità complessive del tratto di bacino in questione.

Il piano di monitoraggio e controllo, a cadenza mensile, dovrà iniziare al termine degli interventi e deve avere durata di almeno due anni.

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

~~Dott. Gaetano Bellemo~~

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Dott. Marco De Giorgi

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

~~Avv. Luigi Pelaggi~~

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

ASSENTE

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

ASSENTE

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

ASSENTE

[Handwritten signature]

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

[Handwritten signature]
.....
.....

ASSENTE

ASSENTE

[Handwritten signature]
.....
[Handwritten signature]
.....