

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Segreteria della Commissione



La presente copia fotostatica composta  
di N° 5 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 27-09-2016

4,12  
R  
d  
f  
f  
f

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

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

\*\*\*

Parere n. 2140 del 23/09/2016

V  
W  
V  
U  
V  
R  
H  
H  
V

Progetto	ID_VIP: 3344  Autostrada (A14) Bologna - Bari - Taranto ampliamento a tre corsie da Rimini Nord a Pedaso tratto Rimini Nord - Cattolica nei comuni di Rimini, Riccione, Coriano, Misano Adriatico, San Giovanni in Marignano e Cattolica (RN) LOTTO 1 - Prescrizioni: 2 e 4.2
Proponente	Autostrade per l'Italia S.p.A.

A  
C  
R  
R  
H  
V  
V  
H  
V

---

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

**VISTA** la richiesta di verifica di ottemperanza inerente le prescrizioni contenute nel Parere DEC/DSA/405 del 16/05/2007, relativo al progetto dell'Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto - Ampliamento alla terza corsia da Rimini Nord a Pedaso - tratto Rimini Nord / Cattolica (Lotto 1), effettuata da Autostrade per l'Italia con nota prot. 28380 del 20/10/2009;

**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 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;

**PRESO ATTO** che in esito ai procedimenti di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto “A14 Bologna - Bari - Taranto. Ampliamento alla terza corsia della tratta da Rimini Nord a Pedaso” sono stati emessi i decreti di espressione del giudizio positivo di compatibilità ambientale relativi ai diversi lotti in cui il progetto è stato suddiviso e nello specifico:

- DEC/VIA/405 del 16 maggio 2007 relativo al Tratto Rimini Nord – Cattolica. Lotto 1, che ricade nella Regione Emilia Romagna,
- DEC/VIA/1249 del 28 novembre 2006 relativo al Tratto Cattolica – Fano. Lotto 2, che ricade nella Regione Marche,
- DEC/VIA/1401 del 20 dicembre 2006 relativo al Tratto Fano – Senigallia. Lotto 3, che ricade nella Regione Marche,
- DEC/VIA/1402 del 28 dicembre 2006 relativo al Tratto Senigallia – Ancona Nord. Lotto 4, che ricade nella Regione Marche,
- DEC/VIA/1250 del 28 novembre 2006 relativo al tratto Ancona Nord / Ancona Sud. Lotto 5 ed Ancona Sud / Porto S. Elpidio Lotto 6B, ricadente nella Regione Marche,
- DEC/VIA/1400 del 28 dicembre 2006 relativo al Tratto Porto S. Elpidio – Pedaso ricadente nella Regione Marche.

**CONSIDERATO** che il progetto "Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto - Ampliamento alla terza corsia da Rimini Nord a Pedaso - Tratto Rimini Nord / Cattolica - Lotto n. 1" ha avuto il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 405 del 16/05/2007, riportando esito positivo con prescrizioni;

**PRESO ATTO** che la Società Autostrade per l'Italia con nota prot. 28380 del 20/10/2009 ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare richiesta di verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al Decreto DEC/DSA/2007/405 del 16 maggio 2007;

**PRESO ATTO** che la richiesta della Società proponente e gli allegati tecnici sono stati acquisiti dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale in data 03/11/2009, prot. ex DSA n. 0029191;

**CONSIDERATE** le prescrizioni di riferimento, che nel caso specifico sono:

2. *Prima dell'avvio dei cantieri secondo modalità da concordare con la Regione Emilia Romagna con oneri a carico del Proponente, si dovrà provvedere al monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del DM 261/02. In particolare:*

a) *in previsione della futura realizzazione della nuova S.S. 16, avendo la Regione Emilia Romagna già richiesto una rielaborazione delle simulazioni d'impatto su diverse matrici ambientali, tenendo conto del cumulo degli effetti, si dovrà provvedere anche alla installazione di una rete di monitoraggio fissa per il rilevamento in continuo dell'inquinamento atmosferico a carico del proponente, la cui gestione dovrà essere affidata agli Enti locali da posizionarsi lungo il percorso autostradale in un ambito il più possibile urbano;*

b) *qualora da tale verifica i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con incrementi del traffico nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento di potenziamento alla 3<sup>a</sup> corsia, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati. La Regione Emilia Romagna nell'ambito della rete di qualità dell'aria e del Sistema di Monitoraggio Integrato prescritto per il presente progetto provvederà a controllare l'attuazione di tali provvedimenti, trasmettendo gli stessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare.*

4. *Il proponente, unitamente alla revisione del progetto definitivo o del progetto esecutivo conseguente alle prescrizioni del presente parere, dovrà:*

4.2) *relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da quanto prescritto al precedente punto 2 e dal redigendo Piano di risanamento regionale della qualità dell'aria della Regione Emilia Romagna ai sensi del DM n. 60/2002 e del D.Lgs. 351/99, definire anche una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata sulla base di una proposta progettuale che dovrà essere concordata con la Regione.*

*Si sottolinea la necessità che la Società Autostrade per l'Italia pervenga ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce all'inquinamento locale mediante una significativa sperimentazione atta a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo. A tal fine, inoltre, il proponente dovrà installare ed esercire, nell'ambito del sistema di monitoraggio, un idoneo sistema di conteggio del traffico per la conoscenza di tutti i veicoli (numero e tipologia) transittanti nell'intera estesa oggetto del potenziamento (Rimini Nord – Pedaso).. Detto conteggio dovrà tenere conto sia dei flussi di transito di lunga percorrenza (monitoraggio delle sezioni di testa*

---

*della tratta) sia di quelli a valenza locale mediante acquisizione delle informazioni dei transiti ai caselli;*

**PRESO ATTO** che nell'abaco allegato alla nota prot. 28380 del 20/10/2009, la Società Autostrade per l'Italia ha indicato, con riferimento alla prescrizione n. 2 che il Piano Integrato di Monitoraggio Ambientale è stato trasmesso dal Proponente alla Regione Emilia Romagna e all'ARPA Rimini con nota prot. 28157 del 18/12/2007 e che la stessa Agenzia lo ha approvato in data 24/02/2009 con nota rif. 1461/XXI 2/1;

**PRESO ATTO** che, ai fini dell'ottemperanza alla prescrizione n. 4.2 (1<sup>a</sup> parte), nella documentazione progettuale trasmessa con nota prot. 28380 del 20/10/2009, la Società Autostrade per l'Italia ha indicato la previsione di fasce vegetazionali formate da specie arboreo-arbustive autoctone utili nel trattenimento delle polveri;

**PRESO ATTO** che nell'abaco allegato alla nota prot. 28380 del 20/10/2009, la Società Autostrade per l'Italia ha chiesto il rinvio dell'esame della prescrizione n. 4.2 (2<sup>a</sup> parte) da parte della Commissione Tecnica VIA/VAS e la posticipazione dell'ottemperanza a conclusione dello studio sperimentale richiesto;

**PRESO ATTO** che la Commissione Tecnica VIA/VAS, con Parere CTVA n. 500 del 05/08/2010, ha indicato che, in attesa di conoscere i risultati della sperimentazione in atto affidata alla Società Eutomobility, solo per la parte relativa alla caratterizzazione del contributo della sorgente autostrada, la prescrizione n. 4.2 è da considerarsi rinviata;

**PRESO ATTO** che con nota DVA-2010-24769 del 18/10/2010, la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, acquisito il parere CTVA n. 500 del 05/08/2010, ha determinato il rinvio dell'esame per la prescrizione n. 4.2 (2<sup>a</sup> parte) al termine delle attività di sperimentazione;

**PRESO ATTO** che la Società Autostrade per l'Italia, con nota prot. 9018 del 26/04/2016, acquisita al prot. 11774/DVA del 02/05/2016, ha trasmesso la documentazione relativa allo studio sperimentale richiesto ed ha indicato di aver posto in essere tutte le attività necessarie per l'ottemperanza alle prescrizioni n. 2 e n. 4.2;

**PRESO ATTO** che la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. DVA-2016-12519 del 09/05/2016, ha trasmesso la documentazione alla Commissione Tecnica VIA/VAS, che la ha acquisita al prot. 1706/CTVA del 10/05/2016.

**In relazione alle prescrizioni oggetto di verifica si espone quanto segue:**

*Prescrizione 2. Prima dell'avvio dei cantieri secondo modalità da concordare con la Regione Emilia Romagna con oneri a carico del Proponente, si dovrà provvedere al monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del DM 261/02. In particolare:*

- a) in previsione della futura realizzazione della nuova S.S. 16, avendo la Regione Emilia Romagna già richiesto una rielaborazione delle simulazioni d'impatti su diverse matrici ambientali, tenendo conto del cumulo degli effetti, si dovrà provvedere anche alla installazione di una rete di monitoraggio fissa per il rilevamento in continuo dell'inquinamento atmosferico a carico del proponente, la cui gestione dovrà essere affidata agli Enti locali da posizionarsi lungo il percorso autostradale in un ambito il più possibile urbano;*
- b) qualora da tale verifica i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con incrementi del traffico nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento di potenziamento alla 3<sup>a</sup> corsia, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti,*

*coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati. La Regione Emilia Romagna nell'ambito della rete di qualità dell'aria e del Sistema di Monitoraggio Integrato prescritto per il presente progetto provvederà a controllare l'attuazione di tali provvedimenti, trasmettendo gli stessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare.*

**CONSIDERATA e VALUTATA** la documentazione presentata, inerente il monitoraggio della qualità dell'aria, in cui la Società Proponente ha sviluppato uno studio denominato: *"Caratterizzazione del contributo reale che la sorgente autostrada fornisce all'inquinamento locale come supplemento rispetto all'inquinamento di fondo"*.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

- come si evince dal "Rapporto di Sintesi", ai fini del monitoraggio e della caratterizzazione del contributo che la sorgente autostrada fornisce all'inquinamento locale, sono state integrate tecniche di monitoraggio innovative ed uso di modelli di emissione e dispersione relativamente ai periodi: estivo (7 agosto 2009 - 8 settembre 2009) ed invernale (18 novembre 2009 - 17 dicembre 2009), prendendo in considerazione gli inquinanti: PM10, PM2.5, NO2, NOX, O3, Benzene e NH3.
- le attività di monitoraggio sono state condotte nella fase ante-operam, cioè prima dell'avvio dei lavori di realizzazione della terza corsia dell'autostrada A14, mentre le indagini modellistiche sono state condotte sia nello scenario post-operam, che in quello di progetto.
- i risultati sono stati confrontati con quanto previsto dal D.Lgs 155 del 13 agosto 2010 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio sperimentale ha dimostrato che il contributo della fonte autostradale all'inquinamento locale è limitato ad una fascia ristretta attorno all'asse autostradale confermando valori di qualità dell'aria coerenti con le previsioni progettuali e compatibili con lo scenario di ampliamento alla terza corsia e ciò ha reso non necessario attuare gli *"idonei provvedimenti atti ad assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati"*.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Piano Integrato di Monitoraggio Ambientale è stato trasmesso dal Proponente alla Regione Emilia Romagna e all'ARPA Rimini con nota prot. 28157 del 18/12/2007 e che la stessa Agenzia lo ha approvato in data 24/02/2009 con nota rif. 1461/XXI 2/1;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il monitoraggio della qualità dell'aria ante operam è stato effettuato secondo il PMA, nelle zone interessate dall'opera ed è stato trasmesso e condiviso con la Regione Emilia Romagna e con l'ARPA;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che ASPI ha trasmesso alla Regione Emilia Romagna i dati relativi al monitoraggio ante operam;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la Società Autostrade per l'Italia, con nota prot. 9018 del 26/04/2016, acquisita al prot. 11774/DVA del 02/05/2016, ha trasmesso la documentazione relativa allo studio sperimentale richiesto;

**La prescrizione n° 2 è ottemperata.**

---

**Prescrizione 4.2** *Il proponente, unitamente alla revisione del progetto definitivo o del progetto esecutivo conseguente alle prescrizioni del presente parere, dovrà:*

*relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da quanto prescritto al precedente punto 2 e dal redigendo Piano di risanamento regionale della qualità dell'aria della Regione Emilia Romagna ai sensi del DM n. 60/2002 e del D.Lgs. 351/99, definire anche una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata sulla base di una proposta progettuale che dovrà essere concordata con la Regione.*

*Si sottolinea la necessità che la Società Autostrade per l'Italia pervenga ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce all'inquinamento locale mediante una significativa sperimentazione atta a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo. A tal fine, inoltre, il proponente dovrà installare ed esercire, nell'ambito del sistema di monitoraggio, un idoneo sistema di conteggio del traffico per la conoscenza di tutti i veicoli (numero e tipologia) transitanti nell'intera estesa oggetto del potenziamento (Rimini Nord – Pedaso).. Detto conteggio dovrà tenere conto sia dei flussi di transito di lunga percorrenza (monitoraggio delle sezioni di testa della tratta) sia di quelli a valenza locale mediante acquisizione delle informazioni dei transiti ai caselli;*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

- che nell'ambito della revisione del progetto delle opere a verde, il Proponente ha previsto interventi che, in base alla densità di impianto delle essenze vegetali, alla composizione floristica e all'ampiezza delle superfici interessate, assolvono la funzione di fascia filtro a protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti e di polveri,
- il Progetto Esecutivo prevede pertanto una serie di opere a verde lungo il tracciato, finalizzate alla mitigazione ambientale dell'impatto della nuova infrastruttura;
- sono state previste sia in carreggiata Nord che in carreggiata Sud, fasce vegetazionali, opportunamente dimensionate, formate da specie arboreo-arbustive autoctone, utili al trattenimento delle polveri. Dall'esame del documento "Interventi di inserimento, riqualificazione e recupero ambientale - relazione tecnica" (Documento: AUA001) si è potuto constatare che la Società proponente ha previsto, al di fuori della recinzione autostradale, sia in carreggiata Nord che in carreggiata Sud, una fascia filtro formata da specie arbustive autoctone che oltre alla funzione paesaggistico-ambientale, svolge anche la funzione di trattenimento delle polveri. Il posizionamento della fascia filtro non è stata prevista in continuo, per l'intero tratto, sia in ragione delle caratteristiche fisiche e morfologiche dei luoghi attraversati, che di quelle progettuali dell'opera, come la concomitanza dell'inserimento delle barriere antirumore o lungo i viadotti.
- le tipologie delle specie scelte saranno posizionate in modo da realizzare fasce verdi compatte che nella stagione primaverile/estiva sono caratterizzate dalla massima vigoria. In tale periodo infatti si verificano i maggiori flussi di traffico lungo la tratta autostradale corrispondente alla condizione di maggiore criticità, per quanto riguarda l'emissione di inquinanti in atmosfera;
- il posizionamento della fascia vegetale, con funzione di filtro, è stata attentamente valutata al fine sia di limitare gli espropri che l'impatto sul sistema agricolo, molto diffuso nella tratta in esame, oltre a garantire il rispetto delle distanze dall'asse autostradale così come previsto dalle norme del Codice della Strada.
- I criteri per la progettazione degli interventi vegetazionali hanno tenuto conto dei vincoli normativi rappresentati principalmente dai testi ufficiali della Regione Emilia-Romagna per gli aspetti inerenti la conservazione del patrimonio forestale, dei manuali e delle linee guida APAT e delle "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nonché dei Regolamenti vigenti nei comuni interessati dal progetto.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio sperimentale affidato dal Proponente alla Società Euromobility per individuare in via sperimentale il contributo della sorgente "autostrada" ha dimostrato che il contributo della fonte autostradale all'inquinamento locale è limitato ad una fascia ristretta attorno all'asse autostradale confermando valori di qualità dell'aria coerenti con le previsioni progettuali e compatibili con lo scenario di ampliamento alla terza corsia e ciò ha reso non necessari attuare gli "idonei provvedimenti atti ad assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati";

**CONSIDERATO** che, relativamente alla caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce all'inquinamento locale, è stata inviata, con nota ASPI prot. 2539 del 04/02/2009, alla Regione Marche, una metodologia di analisi, dal titolo "Caratterizzazione del contributo reale che la sorgente autostrada fornisce all'inquinamento locale come supplemento rispetto all'inquinamento di fondo";

**CONSIDERATO** che la Regione Emilia Romagna ha condiviso la metodologia dello studio ed ha espresso parere favorevole allo stesso, condividendone l'impostazione ed i contenuti;

**CONSIDERATO** che i risultati dello studio sono stati trasmessi dalla Società Autostrade per l'Italia alla Regione Emilia Romagna con nota n. 32760 del 21/12/10;

**CONSIDERATO** che la società Autostrade per l'Italia è dotata di un sistema di rilevazione del traffico in transito sulla propria rete, in grado di rilevare sia flussi di breve che lunga percorrenza e che i dati di transito sono conservati in apposite banche dati;

**CONSIDERATO** che la Società Autostrade per l'Italia, con nota prot. 9018 del 26/04/2016, acquisita al prot. 11774/DVA del 02/05/2016, ha trasmesso la documentazione relativa allo studio sperimentale richiesto, indicando di aver posto in essere tutte le attività necessarie per l'ottemperanza alle prescrizioni n. 2 e n. 4.2;

**La prescrizione n° 4.2 è ottemperata.**

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

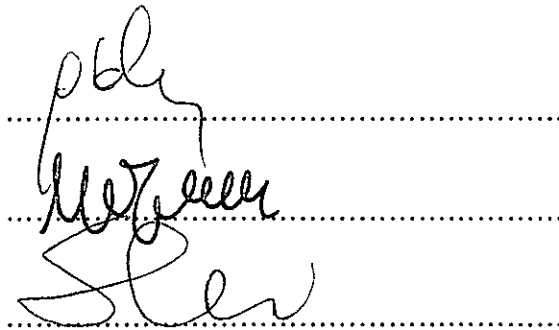
**RITIENE**

**che le prescrizioni n. 2 e 4.2 contenute nel DEC/VIA/405 del 16/05/2007, concernente il progetto relativo all'Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto - Ampliamento a tre corsie da Rimini Nord a Porto S. Elpidio - Tratto Rimini Nord - Cattolica - Lotto 1 sono Ottemperate**

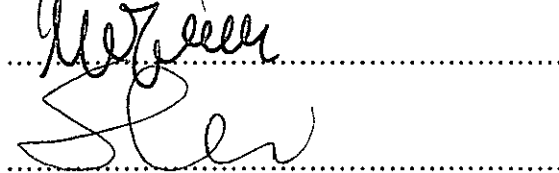
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

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

  
**ASSENTE**

Dott. Renzo Baldoni



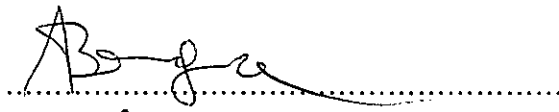
Avv. Filippo Bernocchi

**ASSENTE**

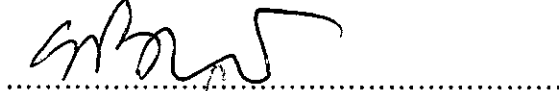
Ing. Stefano Bonino

**ASSENTE**

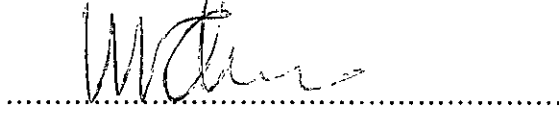
Dott. Andrea Borgia



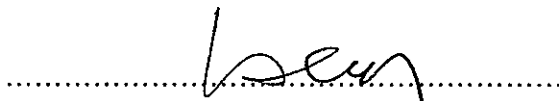
Ing. Silvio Bosetti



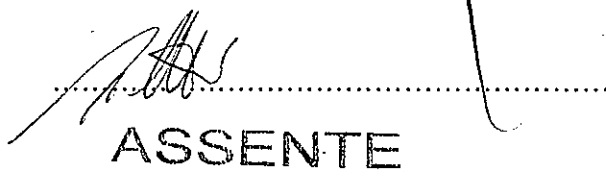
Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

  
**ASSENTE**

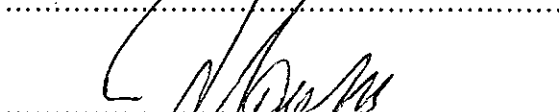
Arch. Laura Cobello



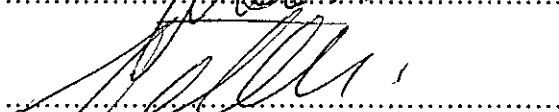
Prof. Carlo Collivignarelli

**ASSENTE**

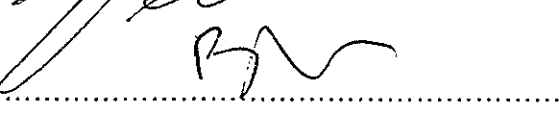
Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



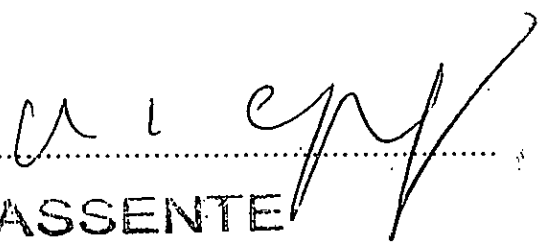
Prof.ssa Barbara Santa De Donno





DETA  
C. 1130  
C. 1130  
C. 1130

Cons. Marco De Giorgi

  
ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

  
ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

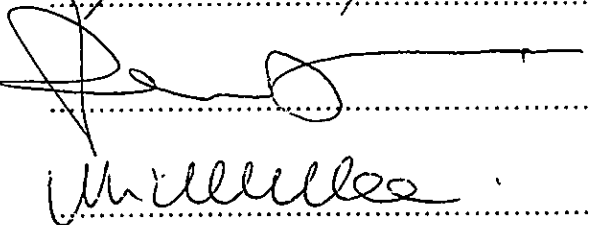
Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

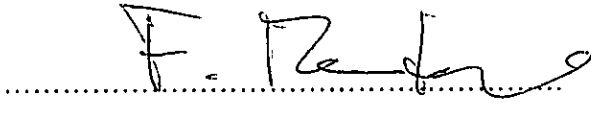
Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

  
ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

  
ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis



ASSENTE

Ing. Mauro Patti

.....

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti


.....

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

.....

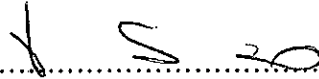
Dott. Vincenzo Sacco



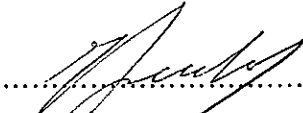
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri




ASSENTE

Arch. Francesca Soro

.....

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani