



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

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

\* \* \*

Parere n. 3392 del 8 maggio 2020

<b>Progetto</b>	<p><i>Parere Art.9 DM 150/07</i></p> <p><b>Aeroporto di Treviso. Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030</b></p> <p><b>Richiesta di supplemento istruttorio</b></p> <p><b>ID VIP_ 3607</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>ENAC</b></p>

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

**VISTA** la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito "DVA"), effettuata con nota prot. 31275 del 2-12-2019 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito "CTVA"), che la ha acquisita al prot. 4670 del 02-12-2019 di supplemento istruttorio;

**VISTA** la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (VAS);

**VISTA** la Direttiva 92/43/CEE (Habitat) del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, recepita con DPR n. 357/97;

**VISTA** la Direttiva 2009/147/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009 concernente la conservazione degli uccelli selvatici, recepita con Legge n. 157/1992, successivamente integrata dalla Legge n. 221 del 3 ottobre 2002;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i.ed in particolare l'art. 10 dello stesso, relativo alle "Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti";

**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 CTVA);

**VISTO** il Decreto Legge 23/05/2008, 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 14/05/2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro del MATTM prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTO** il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

**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 del MATTM e s.m.i. di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011;

**VISTO** il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea*" ed in particolare l'art. 12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

**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";

**VISTO** il parere CTVIA n. 2978 del 29-03-2019 relativo all'Aeroporto di Treviso – Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 successivamente integrato con parere n. 3096 del 2/08/2019;

**VISTO** che in data 6/11/2019, con nota acquisita al prot. n. 29104/DVA, è pervenuta da parte del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, la segnalazione di criticità relative sia al progetto, sia ai contenuti dei sopra citati pareri;

**CONSIDERATE E VALUTATE le criticità espresse in 7 punti nella nota di cui sopra, meglio di seguito, in sintesi, riportate:**

**PUNTO 1** in relazione alla VIS:

- *“...Il parere trasmesso e in oggetto non rispetta le procedure richieste e previste per TUTELARE LA SALUTE COLLETTIVA sia nel metodo che nel merito. Va totalmente rivisto e integrato dai necessari rapporti e contributi dell'Istituto Superiore di Sanità in ambito nazionale e delle strutture deputate alla prevenzione sanitaria in ambito regionale e locale. La mancanza di tali rapporti con relative assunzioni di responsabilità sull'analisi dei rischi potenziali sanitari a breve, medio e lungo termine degli impatti dell'aeroporto Canova sulla popolazione, DEFINISCE INFATTI UN QUADRO OMISSIVO DA PARTE DELLE ISTITUZIONI DEPUTATE AD EVITARE CHE I DANNI SI MANIFESTINO.*

*La nostra richiesta: In riferimento alla sentenza del Consiglio di Stato sez. IV, 11 febbraio 2019 n. 983 in materia di obbligo della valutazione di impatto sanitario che esplicita testualmente: "la valutazione di impatto sanitario secondo le indicazioni del Dgsvo 104 del 16 luglio 2017 e del DM del 27 marzo 2019 è necessaria ogni volta che emerga in sede istruttoria la concreta ipotesi di un rischio per la salute della popolazione interessata all'opera ...." e in considerazione dell'unico dato oggettivo ( Rapporto ARPAV n.37/18 del 23 luglio 2018) eseguito su richiesta degli abitanti di un condominio del comune di Treviso, chiediamo l'invalidazione del parere positivo in virtù della sopracitata sentenza e delle sentenze del consiglio di Stato n.163 del 20/1/2015 e n.1820 del 2017 che invalidano le procedure decisionali AIA e VIA per carenze istruttorie sulle condizioni sanitarie della popolazione potenzialmente interessata ...”.*

**PRESO ATTO** al riguardo del punto 1 che il riferimento per gli studi di impatto ambientale, come noto, è il DLgs 152/16 così come aggiornato dal DLgs 4/08 ed in particolare dal DLgs 104/17. In esso e precisamente all'art. 23 del DLgs 152/06 comma 2 è specificato che la Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) viene trasmessa, unitamente alla restante documentazione necessaria per l'attivazione del procedimento di VIA, per i progetti di cui al punto 1 dell'allegato II e per i progetti riguardanti centrali termiche e altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW;

**PRESO ATTO** che il progetto de quo, inerente “opere relative ad aeroporti con piste di atterraggio superiore a 1.500 metri di lunghezza”, rientra tra quelli elencati al punto 10 dell'allegato II, risulterebbe, pertanto, ultroneo, nel caso di specie, presentare un elaborato utile alla Valutazione di Impatto Sanitario (VIS):

**VALUTATO** che i fenomeni di cui si tratta non possono essere rilevabili e riscontrabili in lassi di tempo compatibili e coerenti con quelli che il DLgs 152/06 e s.mi assegna alla procedura di VIA. Di fatto si è imposto la redazione di un monitoraggio della salute pubblica, definito di comune accordo con ARPAV e ULSS, sviluppato su un campione significativo di abitanti esposto agli effetti potenziali dell'esercizio aeroportuale, anche per valutare l'efficacia delle misure adottate (Prescrizione n.10 del parere, già reso, n. 3607 del 2-08-2019);

**VALUTATO** inoltre che i pareri già resi sul progetto dimostrano l'attenta valutazione di ogni aspetto del progetto, anche sotto il profilo della tutela della salute pubblica, essendo state imposte azioni di mitigazione e contenimento del contributo emissivo connesso all'aeroporto. Deve essere inoltre considerato che tali azioni di contenimento dei fenomeni che possono incidere sulla salute pubblica - con particolare attenzione agli aspetti legati al rumore e all'inquinamento atmosferico - dovranno essere oggetto di continuo monitoraggio e pertanto, in tempo reale, dovranno essere verificati gli effetti veri dell'esercizio aeroportuale nella nuova configurazione e, la dove necessario, dovranno essere adottati correttivi e ulteriori interventi di

contenimento. Ciò, come già indicato nel parere reso, con il supporto degli organi di controllo, (ARPAV, ULSS) a tutela e garanzia delle popolazioni presenti (Prescrizioni 1, 4, 5, 6, 9, del parere, già reso, n. 3607 del 2-08-2019);

**PUNTO 2** in relazione al modello matematico adottato simulazione dello stato futuro nel campo del rumore:

- *“... L'Integrated Noise Model (INM) è lo storico modello matematico-statistico per calcolare le curve di isolivello, relative a specifici indicatori acustici, nei pressi degli scali aeroportuali; l'INM è stato sostituito negli Stati Uniti, nel maggio 2015, a seguito dell'elaborazione di un modello più aggiornato conosciuto come sistema integrato Aviation Environmental Design Tool (AEDT) . l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea, con il Notice of proposed Amendment 2017-01, ha proposto di adottare in tempi brevi, anche in Europa, l'utilizzo del modello matematico USA-FAA AEDT (entro la fine del 2018).*

*Gli enti sovranazionali ICAO, EASA, nonché la VIII COMMISSIONE PARLAMENTARE (ambiente, territorio e lavori pubblici) e la IX COMMISSIONE (trasporti, poste e telecomunicazioni), della Camera adottano, o richiedono l'adozione di questo strumento anche in Italia. Il modello INM è inadeguato a rappresentare le condizioni reali di impatto sonoro sul territorio come evidenziato chiaramente dai dati strumentali.*

*La nostra richiesta: Si chiede al MATTM, di introdurre l'adozione del modello AEDT accogliendo le indicazioni degli enti sopra citati. L'utilizzo del modello più aggiornato consente una rappresentazione più realistica degli impatti ambientali presso l'Aeroporto di Treviso e di altri Aeroporti Italiani che soffrono degli stessi problemi... ”.*

**VALUTATO** che l'osservazione non è coerente con quanto indicato dalla normativa. Infatti il punto di riferimento in materia è la Direttiva europea n996/2015 del 19 maggio 2015, recepita in Italia con l'articolo 7 del D.Lgs 42/2017, che stabilisce metodi comuni per la determinazione del rumore a norma della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Detta direttiva non entra in merito a “modelli” specifici ma, in un determinato allegato, stabilisce i metodi di analisi comuni da utilizzare. Gli Stati membri a seguito di detta direttiva sono tenuti a utilizzare questi metodi a partire dal 31 dicembre 2018. Tale aspetto è ripreso nell'articolo 7 del D.Lgs 42/2017. Inoltre sempre la Direttiva 996/2015 si esprime dicendo che i metodi di determinazione previsti nell'allegato della stessa direttiva devono, ai sensi del suo articolo 2, punto 1, essere adottati entro il 31 dicembre 2018 e fino a tale data gli Stati membri, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2002/49/CE, possono continuare ad utilizzare quelli di determinazione esistenti che hanno precedentemente adottato a livello nazionale;

**CONSIDERATO** che gli studi a cui si riferisce la nota sono stati eseguiti prima del 31.12.2018 in quanto l'istanza di VIA è stata presentata il 26 aprile 2017 e le ultime integrazioni sono state fornite il 24/10/2018;

**PRESO ATTO** che in nessun punto della direttiva o del D.Lgs citati, è menzionato il software AEDT visto che trattasi di un mero prodotto commerciale che non può, assolutamente, rientrare o essere esplicitamente menzionato all'interno dei testi delle norme. In maniera corretta sia la Direttiva sia il D.Lgs fanno riferimento al fatto che “Il software utilizzato per eseguire i calcoli deve essere conforme ai metodi descritti nel presente documento e tale conformità va dimostrata mediante la certificazione dei risultati con procedure di collaudo.”;

**CONSIDERATO** che a tal proposito è bene specificare che INM e AEDT sono due nomi commerciali con cui la FAA ha denominato ambienti di processamento che alla base avevano e hanno un algoritmo di calcolo ben consolidato. Tale algoritmo infatti è liberamente utilizzabile da chiunque per poter creare software capaci di eseguire simulazioni di rumore correlate alle attività aeroportuale;

**CONSIDERATO** inoltre che la messa in commercio del software AEDT non ha implicato l'inadeguatezza di INM correlata ad errori nell'algoritmo di calcolo. Ciò sia perché l'algoritmo di calcolo è il medesimo sia perché trattandosi di un modello, ovvero di una metodologia con la quale approssimare la realtà, nessuno dei due modelli può considerarsi esente da incertezze di calcolo;

**VALUTATO** come notoriamente noto, specialmente nell'ambito scientifico, che il risultato di una simulazione dipende fortemente dal grado di accuratezza dei valori delle variabili richieste in ingresso dal modello, dalle scelte di schematizzazione del fenomeno assunto e, non ultimo, dalle verifiche di riscontro da eseguirsi con riferimento a dati reali di monitoraggio assunti per la verifica dell'affidabilità del risultato del modello. Tutti aspetti riscontrati e valutati nel caso di specie e nel corso dell'esame istruttorio particolarmente ampio e approfondito. A titolo di riferimento si ricorda che tutte le simulazioni eseguite, hanno sempre restituito dei risultati perfettamente aderenti al dato simulato, compreso ad esempio il dato misurato presso il condominio della frazione di Canizzano su cui ARPAV ha eseguito un monitoraggio a cavallo del 2017 e 2018;

**VALUTATO** in altre parole che non è il modello che determina il risultato di output - nel caso specifico la "forma" delle curve isolivello di rumore - ma la sua modalità di applicazione, così come sostenuto anche da ARPAT nel documento denominato "*Criteri per la validazione dei modelli di simulazione del rumore aeroportuale e metodologia di verifica dei risultati del loro impiego*" ha affermato che "*Tuttavia, risulta indispensabile "validare" non tanto il modello in sé, quanto l'applicazione che di esso viene fatta nel specifico caso: tale approccio comporta necessariamente un adeguato grado di conoscenza degli input e delle loro relative incertezze.*";

**PUNTO 3** in relazione alla diversificazione delle rotte sulle due testate:

- "*... Nella presentazione del documento in oggetto il proponente richiede come sistema principale della mitigazione degli impatti acustici causati dagli aerei, la diversificazione delle rotte sulle due testate. Questa ipotesi è stata di fatto quasi azzerata dal CTVIA come si evince dalle Prescrizioni 1 e 2 svuotandola dall'effetto di salvaguardia e quindi di riduzione dell'impatto acustico. La nostra richiesta: Le prescrizioni 1 e 2 devono essere più esplicite e non devono penalizzare sotto l'aspetto inquinamento acustico, atmosferico e della Safety la zona del comune di Quinto che già oggi è iperesposta. (Alleghiamo RELAZIONE N. 3 con proposta di modifica delle prescrizioni) ...*".

**CONSIDERATO** che il parere della Regione Veneto non ha posto alcun divieto per i decolli su Treviso, infatti nel momento in cui si afferma che "... qualora venissero confermati i decolli su Treviso, questi dovranno essere distribuiti ....." di fatto non si pone alcun veto;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che nelle simulazioni presentate dal proponente, è stato evidenziato come una ripartizione dei decolli su Treviso, variabile tra il 21 ed il 34,5 % restituisse comunque scenari a minimo impatto acustico rispetto al territorio nel suo complesso. Al contrario una percentuale più elevata di decolli da ripartire sulla testata 07 ovvero decolli in direzione Treviso, condurrebbe ad un incremento della popolazione esposta, dato che l'isolivello dei 60 Lva andrebbe ad inglobare buona parte del quartiere San Giuseppe. Le percentuali indicate dal proponente, minimizzano nel complesso la popolazione esposta al rumore;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in relazione allo spostamento di un istituto scolastico in comune di Quinto di Treviso, il proponente ha evidenziato che lo stesso è connesso ad un accordo con l'Amministrazione Comunale in coerenza con aspetti urbanistici così come si evince dalla variante parziale al PRG datata febbraio 2014 "Per modifica destinazione urbanistica di bene inserito nel piano delle alienazioni e valorizzazioni del patrimonio immobiliare comunale - ai sensi dell'art. 35 della legge regionale 16 febbraio 2010 n. 11";

**PUNTO 4** in relazione al sistema di monitoraggio

- "*... Per le Prescrizioni 4-5-6 va esplicitamente dichiarato quale tipo di sistema di monitoraggio verrà adottato pretendendo un piano specifico, specificando quale tipo di centraline verranno usate (di tipo V, M, C) e in quali luoghi specifici dovranno essere posizionati. Inoltre due centraline del rumore, attualmente posizionate il via Bertilla a Treviso e la stazione di via Conte a Quinto di Treviso devono essere eliminate o spostate in zona idonea attenendosi alle prescrizioni di legge ...*".

**CONSIDERATO e VALUTATO che per il punto 4** della nota in relazione al sistema di monitoraggio e conseguenti centraline fonometriche che dovranno essere adottate, la risposta è contenuta nella stessa norma di settore ovvero il monitoraggio deve essere eseguito secondo le specifiche del DM 31/10/1997;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto concerne l'utilizzo di una centralina di tipo "V" è bene specificare che la corretta modalità di impiego di una centralina definita di tipo V è quella del monitoraggio di una particolare procedura di volo definita "Antirumore". Non ha alcuna valenza tecnica e oggettiva la richiesta di posizionamento di una centralina di tipo V in assenza di una procedura di volo da monitorare; in ogni caso è bene evidenziare che, dal punto di vista strumentale (hardware e software), tutte le centraline fonometriche dislocate e/o utilizzabili anche in futuro dal gestore, sono e saranno di tipo V;

**PUNTO 5** la proposta di delocalizzazione dell'asilo San Giorgio in Quinto di Treviso

- *"... Alla Prescrizione 6 dove viene definita la delocalizzazione dell'asilo nido S. Giorgio situato in comune di Quinto si evidenzia che la CTVIA, per i restanti istituti scolastici dislocati a poche centinaia di metri dal sedime aeroportuale non ha previsto niente e non esistono dati recenti di monitoraggio sia ambientale o del rumore. Gli ultimi rilevamenti risalgono al 2012 (atmosferico) sulle scuole Appiani in via Noalese a Treviso. Va ricordato alla Commissione che deve prevedere nelle Prescrizioni, maggior attenzione a questi luoghi dove oltre alla Salute devono essere salvaguardate le condizioni adatte allo studio e all'apprendimento. Segnaliamo nello specifico: Scuola Primaria San Giovanni Bosco -Strada di Canizzano, 60 Treviso; Scuola d'infanzia di Canizzano - Strada di Canizzano, 61 Treviso; scuola secondaria A. Mantegna via Giulio Cornelio Graziano,6 -TV; Scuola Primaria Anna Frank via via Alessandro e Luigino Tandura, 3 - TV. Nella mappa allegata tutti gli istituti ...";*

**CONSIDERATO VALUTATO che per il punto 5** della nota la proposta di delocalizzazione dell'asilo San Giorgio in Quinto di Treviso, avanzata dal proponente e poi successivamente ripresa in nella prescrizione è dovuta al fatto che tra tutte le scuole che gravitano nelle vicinanze del sedime aeroportuale tanto da essere introdotte come ricettori di simulazione, la scuola materna San Giorgio è l'unica che ricade nella zona A; tutte le altre ricadono all'esterno dell'isolivello dei 60 Lva (curva relativa ogni scenario modellato, anche quello di sviluppo);

**PUNTO 6**

- *"... Va aggiunto e menzionato nel Parere CTVIA in questione, il recente parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo e le sue prescrizioni, soprattutto per quanto riguarda la salvaguardia del paesaggio. Va specificato nelle prescrizioni che il gestore deve (Ante Operam) presentare progettato di riqualificazione paesaggistica sia delle aree di parcheggio e delle altre segnalate nel decreto del MiBACT. Va evidenziato che le spese sia di progettazione che esecuzione del piano di risanamento devono essere a carico del Gestore...";*

**CONSIDERATO e VALUTATO che per il punto 6** della nota è cosa nota che il Parere del Mibac è parte integrante del decreto di compatibilità ambientale firmato appunto di concerto tra il Ministro dell'Ambiente e quello dei Beni culturali e quindi l'indicazione fornita dagli osservanti appare superflua e tale da appesantire l'azione della pubblica amministrazione che invece deve essere improntata sulla massima efficacia ed efficienza. Nel merito ovviamente, così come per tutte le altre, il Proponente dovrà dar atto dell'ottemperamento di tutte le condizioni che il decreto di compatibilità ambientale porrà, pena la decadenza del provvedimento stesso. Ma questo non è una novità per questa particolare fattispecie ma è bene ricordare che è un elemento centrale per tutte le procedure di VIA;

**PUNTO 7**

- *"... Sempre nella prescrizione 6 la Commissione riporta: il proponente dovrà contribuire a proprie spese alla progettazione e alla messa in atto di tutte le procedure tese all'approvazione dell'aggiornamento dell'asse stradale SR 515 Noalese secondo le indicazioni del PAT del Comune di Treviso. In detto accordo dovrà anche essere definito un eventuale cofinanziamento alla realizzazione dell'asse stradale*

Attenzione questo è un errore grave! La CTVIA accolla le spese citate ad ENAC che in questa procedura è "Il Proponente". Enac è un ente pubblico e nella circostanza non può sostenere tali spese, evidentemente la Commissione voleva scrivere "il Gestore Aeroportuale" ma è una svista che in ambito attuativo può costare caro allo Stato! Abbiamo notato altre sviste a questo riguardo e credo che sia saggio controllare se nei vari passaggi si è confuso il ruolo del Gestore con quello del Proponente ...";

**CONSIDERATO e VALUTATO che per i punti 6 e 7 della nota il parere di compatibilità ambientale deve necessariamente riferirsi al proponente che ha eseguito l'istanza e non può dare indicazioni a soggetti differenti. Sta poi ovviamente a questo dar atto dell'applicazione e della rispondenza degli esiti del decreto di compatibilità nei modi e nelle forme previste dalla legge e dagli accordi regolatori delle sue concessioni;**

**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,  
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

Conferma i pareri n. 3096 del 02/08/2019 e n. 2978 del 29/03/2019.

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	X			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)				X
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	X			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	X			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	X			
<del>Prof. Saverio Altieri</del>				
Prof. Vittorio Amadio	X			
Dott. Renzo Baldoni	X			
Avv. Filippo Bernocchi	X			
Ing. Stefano Bonino	X			
Dott. Andrea Borgia		X		

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Silvio Bosetti	X			
Ing. Stefano Calzolari	X			
<del>Cons. Giuseppe Caruso</del>				
Ing. Antonio Castelgrande	X			
Arch. Giuseppe Chiriatti	X			
Arch. Laura Cobello			X	
<del>Prof. Carlo Collivignarelli</del>				
Dott. Siro Corezzi		X		
Dott. Federico Crescenzi	X			
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	X			
Cons. Marco De Giorgi	X			
Ing. Chiara Di Mambro			X	
Ing. Francesco Di Mino	X			
Ing. Graziano Falappa			X	
<del>Arch. Antonio Gatto</del>				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>				
Ing. Despoina Karniadaki		X		
Dott. Andrea Lazzari	X			
Arch. Sergio Lembo	X			
Arch. Salvatore Lo Nardo	X			
Arch. Bortolo Mainardi			X	
Avv. Michele Mauceri			X	
Ing. Arturo Luca Montanelli			X	
Ing. Francesco Montemagno	X			
Ing. Santi Muscarà	X			
Arch. Eleni Papaleludi Melis	X			
Ing. Mauro Patti	X			
Cons. Roberto Proietti	X			
Dott. Vincenzo Ruggiero	X			
<del>Dott. Vincenzo Sacco</del>				
Avv. Xavier Santiapichi	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Dott. Paolo Saraceno	X			
Dott. Franco Secchieri	X			
Arch. Francesca Soro	X			
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>				
<del>Ing. Roberto Viviani</del>				
Ing. Giuseppe Fasiol ( <i>Rappresentante Regione Veneto</i> )	X			

**Il Segretario della Commissione**

Avv. Sandro Campilongo

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

**Il Presidente**

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)