



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prol CTVA - 2013 - 0003391 del 27/09/2013

Pratica N.

Ref. Mittente:

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

OGGETTO: ID VIP 2494 trasmissione parere n. 1346 CTVA del 27 settembre 2013. Richiesta parere art. 9 D.M. 150/07 - Porto di Venezia. Individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2012, n. 79. Progetto Preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta -S. Angelo". Proponente: Autorità Portuale di Venezia.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere espresso ai sensi del D.Lgs. 163/2006 relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 27 settembre 2013.

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2013-0237.DOC

AMBIENTE
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° 5 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 27-09-2013



[Handwritten signature]

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

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

Parere n. 1346 del 27/09/2013

[Handwritten signature]

Progetto	<p><i>Parere art. 9 DM 150/2007</i></p> <p>Porto di Venezia. Individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2012, n. 79. Progetto Preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - S. Angelo"</p>
Proponente	Autorità Portuale di Venezia

[Vertical column of handwritten signatures and initials]

[Horizontal row of handwritten signatures and initials]

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

VISTA la richiesta formula tata dall'On. Ministro dell'Ambiente alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali di interessare la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS al fine di esprimere un parere preliminare tecnico circa una possibile compatibilità ambientale del progetto;

VISTA la nota DVA-2013-18134 del 31/07/2013 con cui la DVA trasmette alla Commissione la documentazione relativa a "Porto di Venezia. Individuazione di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2012, n. 79. Progetto Preliminare "Adeguamento via acquea di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta -S. Angelo" predisposta dall'Autorità portuale di Venezia, acquisita con prot. n. DVA-2013- 17309 del 23/07/2013;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e successive modificazioni e integrazioni;

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. n. 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 i Decreti 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-VAS;

VISTO il Decreto Interministeriale del 2 marzo 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare "Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale" ha definito specifiche restrizioni per il transito e la sicurezza nella laguna di Venezia;

PRESO ATTO che il suddetto DM del 02/03/2013 all'art. 2 (Ulteriori misure per la protezione di aree particolarmente vulnerabili) comma 1 (In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità ai rischi del traffico marittimo sono adottate le seguenti misure di navigazione) lettera b. (nella laguna di Venezia) recita:

- 1) "è vietato il transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda;
- 2) al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza anche ambientale l'Autorità Marittima, sentita l'Autorità portuale, con ordinanza disciplina, secondo la stazza lorda delle navi, la distanza minima alla quale le stesse devono mantenersi l'una dall'altra qualora navighino nello stesso senso.
- 3) Il comandante della nave prima della partenza dal porto di Venezia, è tenuto a conferire i rifiuti ed i residui del carico prodotti dalla nave. Per il porto di Venezia non è ammessa la deroga di cui all'art. 7, comma 2, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182.

- 4) Sono esenti dagli obblighi di cui al comma 2, le navi militari e da guerra, le navi utilizzate per finalità pubbliche che conducano attività non commerciali e le unità adibite ad attività di ricerca scientifica nonché le navi adibite a collegamenti di linea che effettuano scali frequenti e regolari";

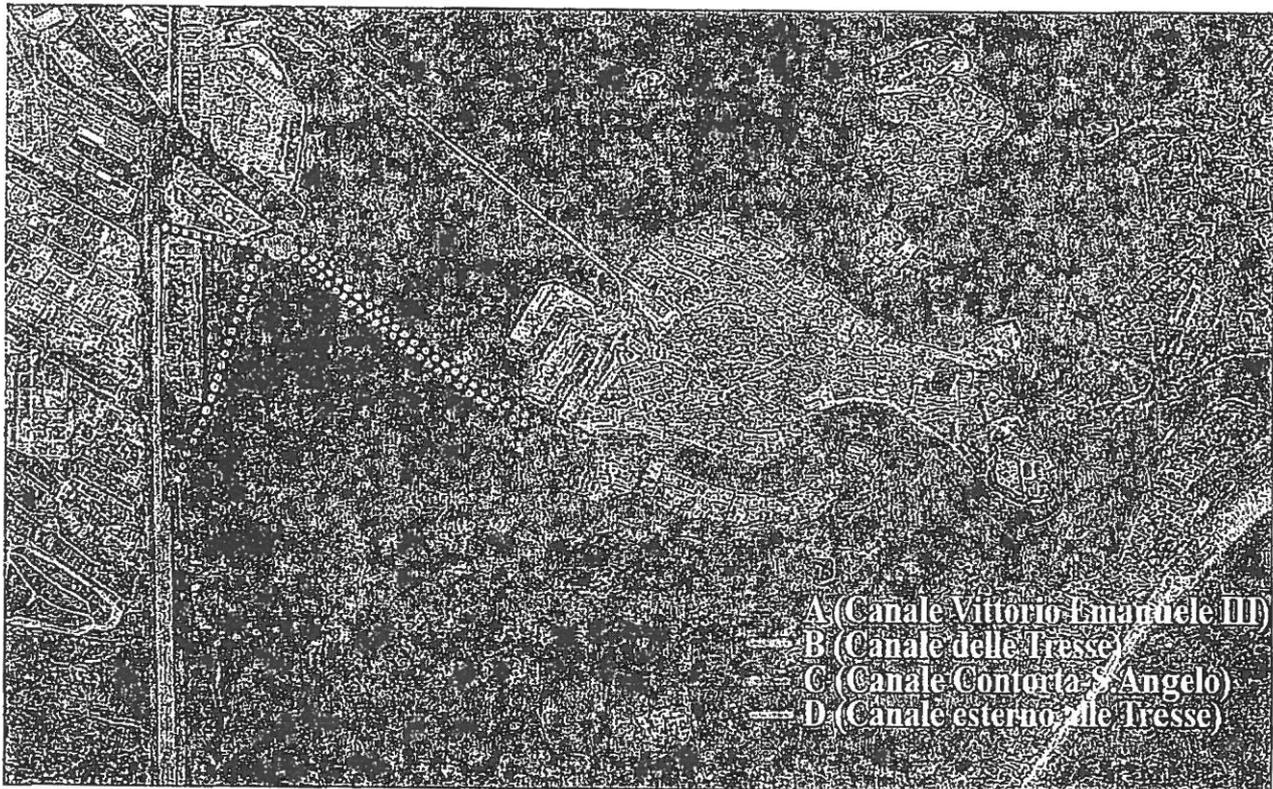
PRESO ATTO che il suddetto DM del 02/03/2013 all'art. 3 (Disposizioni transitorie) comma 1 recita: "Il divieto di cui all'art. 2, comma 1, lettera b), punto 1), si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento. Nelle more di tale disponibilità, l'Autorità marittima, d'intesa con il Magistrato alle acque di Venezia e l'Autorità portuale, adotta misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare";

CONSIDERATO che al momento le navi dirette alla Marittima entrano in laguna attraverso la bocca di Lido, raggiungendo le banchine di approdo del porto dopo aver percorso il Canale della Giudecca;

VALUTATO che le alternative al percorso attraverso il Canale della Giudecca esaminate nel presente parere prevedono tutte che le navi superiori alle 40.00 t entrino dalla Bocca di Malamocco anziché dalla Bocca di Lido;

VALUTATO altresì che al momento la Bocca di Malamocco è utilizzata per l'ingresso in Laguna delle navi industriali;

CONSIDERATO che al momento sono in discussione diverse proposte per dare attuazione a quanto previsto dal suddetto decreto:



CONSIDERATO che tutte le proposte al momento non presentano un livello di progettazione tale da poter esprimere compiutamente le valutazioni ambientali necessarie, ma che è possibile comunque individuare delle criticità connesse con le soluzioni proposte:

1. L'alternativa zero non soddisfa il vincolo-obiettivo principale ovvero il rispetto del citato DM 02/03/2013;
2. L'ipotesi di spostamento del porto crocieristico può avere ripercussioni sull'industria crocieristica

- e sul relativo indotto al momento non quantificabili;
3. L'ipotesi Malamocco-Marghera ha delle indubbe ripercussioni sul traffico portuale di merci legate alla sovrapposizione, nel Canale Malamocco-Marghera-Fusina fra traffico passeggeri e traffico merci;
 4. L'ipotesi canale Vittorio Emanuele soffre degli stessi inconvenienti dell'ipotesi Marghera
 5. L'ipotesi Canale della Contorta comporta il movimento di un grande quantitativo di sedimenti con inevitabili ripercussioni di carattere ambientale, oltre alla sovrapposizione fra traffico passeggeri e traffico merci;

CONSIDERATO che l'area di intervento coinvolge direttamente i seguenti siti:

- SIN di Porto Marghera, recentemente ripermetrato con DM del 24/04/2013 stralciando dal sito i canali portuali e le aree lagunari;
- SIC: IT3250030 Laguna Medio inferiore di Venezia;
- SIC: IT3250023 Lido di Venezia Biotopi Litoranei;
- ZPS: IT3250046 Laguna di Venezia;
- IBA: Caroman;

CONSIDERATO che:

In relazione al Canale Vittorio Emanuele III

- la attuale Stazione Marittima è collegata al canale Malamocco-Marghera attraverso il Canale Vittorio Emanuele lungo un tracciato peraltro non totalmente percorribile dalle maggiori navi che non sono in grado di superare la curva presente in corrispondenza del vertice tra i due canali, situato in prossimità dell'area industriale;
- a tal fine una possibile soluzione potrebbe consistere nella realizzazione di un bacino di evoluzione in corrispondenza del sopracitato vertice. L'intervento dovrebbe anche prevedere una ricalibrazione delle sezioni del Canale Vittorio Emanuele nel tratto compreso tra la marittima e Porto Marghera;
- la suddetta soluzione non comporta apprezzabili modifiche dell'idrodinamica lagunare, merita comunque un'attenta disamina dei problemi morfodinamici connessi all'utilizzo dei suddetti canali, ma si configura come la soluzione più idonea a breve termine (anche ai sensi dell'art. 3 del citato DM 02/03/2012) in quanto l'adeguamento dei suddetti canali potrebbe essere eseguito in tempi sufficientemente rapidi;

In relazione al Canale delle Trezze

- Il Canale delle Trezze rappresenta una possibile variante ad un tratto del Canale Vittorio Emanuele III;
- La attuale Stazione Marittima verrebbe raggiunta attraverso il Malamocco-Marghera, deviando in prossimità dell'area industriale di Marghera, per riprendere il Canale Vittorio Emanuele III;
- Anche per questa soluzione risulterebbe comunque necessario un adeguamento dei fondali con rimozione dei sedimenti;
- Si evidenzia come il raggiungimento del canale Vittorio Emanuele III prolungherebbe l'occupazione dei canali principali di Marghera di circa mezzora;

In relazione al Canale Contorta S. Angelo

- Un'altra soluzione possibile prevede il passaggio dalla bocca di Malamocco, passaggio attraverso il Canale Malamocco-Marghera e successiva deviazione nel Canale Contorta S. Angelo previa opportuna ricalibratura di quest'ultimo;
- Per questa ipotesi sono state condotte delle analisi preliminari con modelli matematici che hanno

escluso variazioni apprezzabili, rispetto alle condizioni attuali, dei livelli di marea all'interno della laguna nonché delle portate scambiate attraverso le bocche;

- o La realizzazione dell'intervento prevede:
 - o Attività di spostamento dei sottoservizi interferenti con le opere: oleodotto, linee elettriche (aeree e sottomarine), linee gas, linee del progetto integrato di Fusina;
 - o Bonifica bellica preventiva;
 - o Predisposizione velme;
 - o Intervento di dragaggio (del nuovo tratto navigabile, adeguamento esistente Malamocco-Marghera, adeguamento bacino di evoluzione di Marittima): è previsto un dragaggio di almeno 8.300.000 mc, di cui circa il 40 % eventualmente riutilizzabili in Laguna;
 - o Opere accessorie;
- o I tempi previsti per la realizzazione dell'intervento sono stimati in circa 4 anni, a partire dall'approvazione del progetto definitivo: ne consegue che questo progetto si configura come soluzione a lungo termine e non affronta il tema di cui all'art. 3 del DM 02/03/2013 (disposizioni transitorie);
- o Questa soluzione necessita di ulteriori approfondimenti anche finalizzati ad chiarire la circolazione idrodinamica secondaria e l'analisi di sedimenti;

VALUTATO che dal punto di vista ambientale e idraulico la soluzione attraverso il Canale Vittorio Emanuele III appare quella meno impattante per la Laguna, poiché segue la direttrice dei grandi canali navigabili esistenti (canale Vittorio Emanuele e canale Malamocco-Marghera) e non comporta ulteriori modificazioni né della struttura topologica della rete che si collega agli stessi canali né della loro potenzialità idraulica. La soluzione, che potrebbe avere una variante di tracciato nel tratto terminale seguendo, per collegarsi al canale Malamocco-Marghera, il canale delle Tresse, richiede la realizzazione nel punto di congiunzione con il canale Malamocco-Marghera di un bacino di evoluzione per agevolare le manovre delle grandi navi. Essa inoltre andrebbe comunque valutata con riferimento ai problemi della portualità, in quanto il traffico crocieristico dovrebbe convivere con il traffico mercantile esistente da e per la Zona Industriale di Marghera (Raffineria e Porto Petroli) sottoposta a vincoli di accessibilità connessi con le attività soggette a rischio di incidente rilevante;

CONSIDERATO che in relazione alla sovrapposizione del traffico merci e del traffico passeggeri:

- o Nell'ipotesi di non avere scarsità di risorse in termini di rimorchiatori, di personale e di ormeggi e di poter coordinare esattamente le ore di inizio delle manovre, i canali di Marghera potrebbero avere la capacità di assorbire un aumento di traffico rispetto alle situazione di picco attuale;
- o Le difficoltà insorgerebbero quando una o più navi devono manovrare in direzione opposta al flusso prevalente: le navi impiegano circa un'ora ad andare dai bacini di evoluzione alla bocca di Malamocco e viceversa. Ne consegue che ogni operazione di inversione del traffico richiede il mancato sfruttamento della capacità dei canali nella direzione opposta per circa un'ora;
- o In definitiva le commistioni dei traffici commerciali e passeggeri lungo il canale Malamocco-Marghera dipendono:
 - o Dalla lunghezza del tratto di canale percorso in promiscuità di tipologia di nave e di traffico;
 - o Dal numero di bacini di evoluzione da attraversare;
 - o Dalla diversa velocità a cui devono di volta in volta attenersi le navi a seconda dei punti di manovra lungo il canale;

VALUTATO che l'inizio e l'arrivo delle navi da crociera a Venezia impegnano principalmente i giorni dal Venerdì al Lunedì, e che il Sabato e la Domenica sono i altresì giorni di minima interferenza con il traffico commerciale normalmente in tale periodi a bassa intensità di movimenti/operatività (esclusi traghetti e Ro-

Ro di linea);

CONSIDERATO che l'Autorità portuale di Venezia, sotto il profilo dell'interferenza con i traffici pericolosi – industriali, e di conseguenza di prossimità alle attività industriali ad alto rischio cui tali traffici sono correlati, nel caso di utilizzo del Canale Vittorio Emanuele III ritiene che l'interferenza sia tale da comportare un vincolo pregiudiziale al poter considerare questa via sicura per il traffico crocieristico;

CONSIDERATO che inoltre che la Capitaneria di Porto di Venezia in una nota prot. 30461 del 08/11/2012, in riscontro allo Studio di fattibilità del nuovo canale di accesso al porto di Venezia — Sezione di Marittima — attraverso l'innesto del canale Vittorio Emanuele, afferma:

- *“La nuova darsena traghetti di Fusina, in corso di realizzazione, comporterà un aggravio di traffico con diritto di priorità sul canale Malamocco-Marghera inoltre i tempi di percorrenza da e per Marghera dovranno necessariamente aumentare tenendo conto della necessità di diminuire la velocità in corrispondenza del predetto terminal;*
 - *Il traffico container, per il cui sviluppo nell'ultimo periodo sono stati fatti notevoli sforzi ed investimenti, necessita di garanzie di priorità che in presenza di traffico passeggeri (assimilato al servizio di linea) non potrebbero essere garantite;*
 - *L'attuale dimensione del canale Malamocco-Marghera in relazione alla tipologia di navi che lo attraversano non consente di prevedere la possibilità di scambio in nessun punto. Ne consegue che l'ingresso/uscita delle navi deve continuare ad essere programmato in senso unico alternato;*
 - *L'accesso delle navi in pescaggio è vincolato, come noto, ai flussi di marea; la presenza di un consistente traffico passeggeri di 4/5 navi giorno determinerebbe gravi interferenze per l'accesso di dette navi vincolate dal pescaggio;*
 - *L'eventuale realizzazione del progetto del terminal off shore nonché la realizzazione del nuovo terminal container nell'area del petrolchimica comporterebbe — in prospettiva- un aumento del traffico;*
 - *Il transito a carattere continuativo nel canale Malamocco-Marghera delle navi passeggeri causerebbe sicuramente ritardi e disservizi ai flussi di traffico da e per Marghera.*
- ... omissis ...
- *Alla luce di quanto tutto sopra detto e delle problematiche che sicuramente scaturirebbero dal transito senza soluzione di continuità delle navi passeggeri lungo il canale Malamocco-Marghera si ritiene opportuno rappresentare l'eventualità di mantenere l'attuale accesso via Lido valutando però soluzioni alternativa all'attuale via di traffico che preveda il passaggio innanzi al bacino San Marco (ad esempio navigazione lungo il retro Giudecca - ferma restando la necessità anche in questo caso, di valutare l'adeguamento degli esistenti canali per consentire la navigazione in sicurezza)”;*

VALUTATO che dall'analisi dello studio preliminare dell'Autorità Portuale di Venezia emergono le seguenti criticità riguardo la proposta di ricalibratura del Canale della Contorta - S. Angelo, quale via alternativa proposta per il traffico crocieristico diretto alla Stazione Marittima::

- Il volume di movimentazione dei sedimenti (circa 8,3 milioni di mc), risulta superiore a quello stimato nel *“Piano degli interventi urgenti per il ripristino della navigabilità dei canali portuali di Venezia”* del 2005 per tutti i canali di navigazione lagunari esistenti;
- La durata dell'intervento, pari a circa 4 anni, appare decisamente un aggravio non sostenibile per gli habitat dell'area lagunare interessata in quelle medesime zone dalla presenza di aree sensibili (SIC, ZPS e IBA);
- La ricalibratura del canale fino ad una profondità di -10,5 metri s.l.m.m. (attualmente è profondo -1,5 metri s.l.m.m.) risulta invero un'opera di scavo di un nuovo grande canale navigabile all'interno della laguna per un tratto considerevole di circa 5 km, attualmente non previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente e dal Piano degli interventi urgenti per il ripristino della navigabilità dei canali

portuali di Venezia;

- L'approfondimento fino a quota -10,5 metri s.l.m.m. del canale comporterebbe in aggiunta la previsione del tombamento del canale Vittorio Emanuele III nel suo collegamento con il canale Malamocco-Marghera al fine di neutralizzare le conseguenze legate agli effetti idrodinamici e morfodinamici già in atto di spostamento della fascia di partiacque fra il Bacino di Malamocco e quello di Lido;
- Il rischio di innescare processi erosivi a danno dei bassifondi lagunari adiacenti alle via d'acqua a causa delle correnti secondarie generate dalla navigazione i cui effetti risulterebbero avere carattere non temporaneo;
- I processi di interazione fra il nuovo canale, i fondali lagunari mobili (composti da sedimenti con granulometria tutt'altro che uniforme) e il moto ondoso generato dal vento, che risente a sua volta durante il ciclo di marea di apprezzabili variazioni delle profondità d'acqua sulle quali il moto ondoso stesso si propaga, richiederebbero la necessità di ridurre in laguna l'intensità del moto ondoso generato dal vento limitandone il fetch, rispetto alle condizioni attuali;

VALUTATO inoltre che la soluzione prospettata dalla Capitaneria di Porto di Venezia di mantenere l'accesso delle navi da crociera nella Bocca di Lido transitando per il retro della Giudecca, risulta conveniente per i soli aspetti interessanti la navigazione marittima alternativa al transito nei bacini di San Marco e del Canale della Giudecca, ma al momento non risulta supportata dai necessari approfondimenti progettuali e sugli impatti ambientali al sistema lagunare interessato;

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

ESPRIME IL PARERE

Che il progetto preliminare proposto dall'Autorità portuale di Venezia relativo a "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - S. Angelo" risulta di particolare complessità progettuale, sia con riferimento ai significativi impatti ambientali sull'intero ecosistema lagunare in fase di cantiere e in fase di esercizio, sia con riferimento ai previsti tempi di realizzazione, pari ad almeno 4 anni, elementi che suggeriscono un diverso approccio per l'individuazione di una soluzione temporale, progettuale e ambientale sostenibile al fine di dare attuazione al DM 02/03/2013.

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

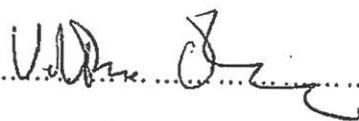
.....

 ASSENTE

4, [Handwritten signatures and marks]

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

Prof. Vittorio Amadio



ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

.....

ASSENTE

Dott. Gualtiero Bellomo

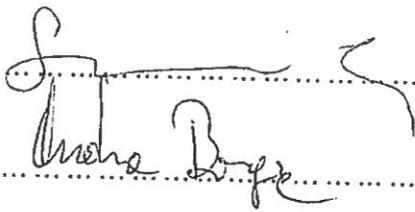
.....

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

.....

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

.....

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

.....

Ing. Stefano Calzolari

.....

Ing. Antonio Castelgrande

.....

Arch. Giuseppe Chiriatti

.....

Arch. Laura Cobello

.....

Prof. Carlo Collivignarelli

.....

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

.....

Dott. Federico Crescenzi

.....

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

.....

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

.....

Ing. Chiara Di Mambro

.....



Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

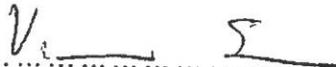


ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

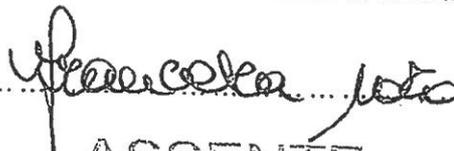
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

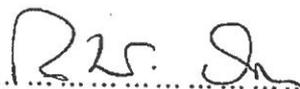
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani