



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

**Indirizzi in Allegato**

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2012 - 0023635 del 03/10/2012

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: DETERMINA DIRETTORIALE.**

**Procedura di Verifica di Esclusione (V.E. 69), ex art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. relativa alla proposta di Variante al "Progetto Esecutivo di adeguamento viario strada di collegamento Giaglione - Chiomonte, tratto Interferenze prescrizione n. 56 - connesso al Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte".**

La Società LTF - Lyon Turin Ferroviare S.p.A., con nota prot. n. 495 del 20/06/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0015320 del 26/06/2012, ha trasmesso la documentazione ai fini dell'avvio della procedura di verifica di esclusione, ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., inerente la variante di progetto in oggetto indicata.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. n. CTVA-2012-0003432 del 27/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023412 del 28/09/2012, ha trasmesso il proprio parere n. 1045 del 21/09/2012 che, allegato in copia conforme, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

**Preso atto che** la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato parere ha:

- **Valutato che** "Come si può desumere dallo studio di fattibilità ambientale allegato al progetto, l'opera ha dimensioni e caratteristiche tali da presentare un impatto basso/trascurabile. E' ulteriormente necessario evidenziare che tutti gli impatti derivanti dalla costruzione dell'opera sono completamente reversibili e si esauriranno al termine della realizzazione dei lavori.

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.  
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931  
DVA-2VA-LO-03\_2012-0237.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

*Con riferimento alla fase di esercizio sono evidenti gli impatti positivi in termini di miglioramento del collegamento secondario dei fondi presenti nell'area. I limitati effetti negativi derivanti dalla sottrazione di vegetazione forestale saranno sufficientemente compensati secondo quanto specificato nella "Relazione tecnica del progetto di compensazione" allegato allo stesso progetto di variante.*

*La variante proposta non comporta pertanto una significativa variazione dell'impatto globale sull'ambiente del progetto, né è rilevante sotto l'aspetto localizzativo, non è quindi in contrasto con quanto previsto dai pareri precedenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare".*

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel sopra citato parere, si

### **DETERMINA**

per quanto riguarda gli aspetti ambientali, la non assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale e la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Contraente Generale, ai sensi del comma 3, art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., della proposta di Variante al "Progetto di adeguamento viario strada di collegamento Giaglione - Chiomonte, tratto Interferenze prescrizione n. 56 - connesso al Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte".

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto.

Allegati: c.s.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Orillo)

**Elenco indirizzi**

LTF – Lyon Turin Ferroviaire S.p.A.  
Piazza Nizza, 46  
10126 TORINO (TO)

**RACCOMANDATA A/R**

Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
Via Nomentana, 2  
00161 ROMA (RM)

e, p.c.

Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione Generale per il Paesaggio,  
le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte  
Contemporanee  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA (RM)

Regione Piemonte  
Direzione Ambiente  
Settore DB 1002 Compatibilità Ambientale  
E Procedure Integrate  
Via Principe Amedeo, 17  
10123 TORINO (TO)

Regione Piemonte  
Direzione Trasporti, Infrastrutture,  
Mobilità e Logistica  
Settore SETIS  
Via Belfiore, 13  
10125 TORINO (TO)

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
SEDE



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

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. 1045 del 21 settembre 2012**

|                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Progetto:</b>  | <b><i>Parere Art. 169 comma 4 Dlgs 163/06</i></b><br><b>“PROGETTO DI ADEGUAMENTO VIARIO STRADA<br/>DI COLLEGAMENTO GIAGLIONE – CHIOMONTE,<br/>TRATTO INTERFERENZE PRESCRIZIONE N. 56 –<br/>CONNESSO AL CUNICOLO ESPLORATIVO DE LA<br/>MADDALENA IN COMUNE DI CHIOMONTE”</b> |
| <b>Proponente</b> | <b>LTF – Lyon Turin Ferroviare</b>  |

*[Handwritten signatures and initials]*





## 1. Premessa amministrativa

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 adeguamento viario strada di collegamento Giaglione - Chiomonte, tratto Interferenze prescrizione n. 56 - connesso al Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte".

La documentazione tecnica relativa alla Variante proposta è stata inviata dalla Proponente Società LTF Lyon Turin Ferroviaria con propria nota del 20/06/2012, prot 495 ed acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM il 26/06/2012 al prot. DVA-2012-0015320; tale documentazione è stata trasmessa con nota del 2/7/2012 prot. DVA-2012-0015886, ed acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS in data 3/7/2012 con prot. CTVA-2012-0002368.

## 2. Richiami sintetici sull'opera

Il Cunicolo esplorativo *La Maddalena*, in comune di Chiomonte, s'inserisce all'interno del progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Il cunicolo è un'opera finalizzata alla conoscenza, studio e monitoraggio dell'ammasso roccioso attraversato dal tunnel di base della futura linea ferroviaria ad alta capacità Torino/Lione, ( tratta comune italo-francese tra S. Jean de Maurienne/Piana delle Chiuse) nel tratto tra l'imbocco lato Italia e Modane, in corrispondenza dell'attraversamento del Massiccio d'Ambin. L'opera in progetto è localizzata al fondo del tratto terminale della val Clarea in località *La Maddalena*; (il torrente Clarea è un affluente di sinistra idrografica della Dora Riparia). Il tratto terminale della valle si allarga formando una conca di erosione che è attraversata dal viadotto Clarea della Autostrada Torino-Modane A32. Il territorio comunale interessato è quello di Chiomonte, presso il confine con il comune di Giaglione. Il cunicolo esplorativo ha l'imbocco a ridosso di un accumulo morenico, ed è costituito da un tunnel di diametro di scavo minimo di 6,3 m, per uno sviluppo totale di circa 7,5 km, di cui i primi 3,7 km impiegati per raggiungere la linea d'asse del tunnel di base e per i restanti 3,8 km, dall'intersezione suddetta, dopo una deviazione apposita, proseguire in asse al futuro tunnel di base.

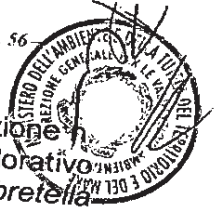
Il cantiere occupa una superficie di circa 32.000 mq, posta pressoché interamente sotto e intorno alle pile del viadotto Clarea, sul lato a nord dello stesso. Il raggiungimento del cantiere si ha mediante l'adeguamento della strada sterrata esistente, che si stacca da via dell'Avanat, in corrispondenza del museo archeologico *La Maddalena*, proseguimento della SP 233.

La strada di prevista realizzazione avrà un uso prevalentemente di tipo agricolo e permetterà un agevole accesso ai fondi localizzati in prossimità del confine comunale tra Giaglione e Chiomonte e limitrofi all'area del cantiere del Cunicolo.

## 3. Contenuti della Variante

### Motivazioni della Variante

La proposta di variante è relativa al progetto di realizzazione della strada di raccordo della viabilità tra "Via Dell'Avana" (comune di Chiomonte) e la località "Clarea", localizzata in Comune di Giaglione.



La realizzazione del tratto stradale in oggetto avviene in ottemperanza alla prescrizione 56 della Delibera Cipe 86/2010 di approvazione del Progetto del Cunicolo Esplorativo della Maddalena. In particolare in tale prescrizione è richiesta la "Previsione della bretella di ricucitura viaria fra Chiomonte e Giaglione".

Sempre con riferimento alla Delibera Cipe 86/2010 sopra citata, l'opera ottempera anche alla prescrizione 17 - punto 1: "Dettagliare la cantierizzazione garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere".

### Proposta di Variante

L'opera in progetto si sviluppa nella conca posta allo sbocco della Val Clarea e attraversata in quota dal viadotto dell'autostrada A32. Localizzata a est del Museo Archeologico della Maddalena, la nuova viabilità in progetto si stacca dalla strada dell'Avanà, circa una decina di metri prima dell'inizio del sentiero che si sviluppa lungo il dosso di separazione fra la Dora Riparia e lo sbocco della Valle Clarea. Nel primo tratto il tracciato stradale si sviluppa all'interno del versante boscato con andamento sub-parallelo rispetto al sentiero esistente. Quindi, attraverso un tornante verso sinistra, avviene l'accesso al pianoro sottostante il viadotto autostradale. Affiancato il torrente Clarea, senza creare alcuna interferenza con esso, il tracciato stradale transita dapprima in adiacenza al quarto pilone della carreggiata destra dell'Autostrada A32 (a partire dalla Galleria Ramats) e poi tra il pilone della carreggiata sinistra ed il torrente. Dopo il sottopassaggio del viadotto la viabilità si snoda quasi parallelamente al torrente Clarea fino a congiungersi alla pista sterrata di collegamento della borgata omonima, nei pressi del ponte esistente.

L'asse stradale presenta uno sviluppo complessivo di 767,85 m; esso ha origine alla quota di 717,67 m s.l.m; nel primo tratto è caratterizzato da un'alternanza di livellette che raggiungono valori massimi del 20%, che permettono di superare i forti dislivelli presenti.

In corrispondenza della progressiva 450,00, la viabilità, dopo aver raggiunto la quota minima di progetto (pari a 657,37 m s.l.m.), si sviluppa in rilevato per un tratto di circa 70 m; quindi, proseguendo in adiacenza alle pile del viadotto dell'autostrada A32, risale mediante tratti di livelletta che raggiungono anche in questo secondo tratto valori massimi pari al 20,00%, collegandosi infine alle quote esistenti in corrispondenza della progressiva 767,85 alla quota di 680,06 m.

La nuova viabilità, che presenta una finitura superficiale in misto cementato, è caratterizzata da una larghezza minima pari a 3,50 m. Allo scopo di facilitare le manovre di incrocio tra veicoli provenienti da direzioni opposte, laddove reso possibile dall'andamento del terreno esistente, sono stati ricavati opportuni allargamenti della sede stradale.

Tale accorgimento ha permesso di ridurre a circa 200 m i tratti di viabilità caratterizzati da una larghezza della sezione stradale pari a 3,50 m; la restante parte (che ammonta a circa 570 m complessivi) presenta pertanto una larghezza superiore a tale limite, raggiungendo un valore massimo pari a 7,22 m (in corrispondenza della progressiva 350,00) nel primo tratto a mezza costa e di 9,98 m (in corrispondenza della progressiva 710,00) nel tratto posto a valle del tornante. In corrispondenza del tornante è stato infine previsto un ulteriore allargamento che incrementa la larghezza della sezione stradale a complessivi 5,75 m.

A sostegno del versante, sono state inoltre predisposte grate vive opportunamente rinverdite con talee di *Salix* sp. (salici arbustivi) e piantine radicate di *Cytisus scoparius* (ginestra dei carbonai). Inoltre lungo le scarpate dei rilevati e nelle eventuali aree di banca fra le scogliere in massi è previsto l'inerbimento e la piantumazione di arbusti di *Corylus avellana* (nocciolo) e *Crataegus monogyna* (biancospino).

*[Handwritten signatures and initials]*



Si stima che la durata complessiva dei lavori di realizzazione dell'opera in progetto sia pari a 120 gg naturali e consecutivi.

#### 4. Aspetti ambientali

A□□□□□□□□

In fase di cantiere i potenziali impatti derivanti dalla messa in opera della nuova viabilità sono riconducibili a:

- sollevamento di polveri generato dal transito di mezzi di cantiere;
- sollevamento di polveri generato da operazioni di scavo e movimento di materiali sciolti;
- emissione di inquinanti dai motori di mezzi, attrezzature e macchinari di cantiere.

Il sollevamento di polveri generato da operazioni di scavo e movimento di materiali sciolti è proporzionale alla velocità del vento, mentre l'emissione diminuisce sensibilmente già a valori di umidità del terreno bassi. Per tale ragione un corretto piano di bagnatura dei materiali sciolti è un sistema efficace per minimizzarne l'impatto.

Per quanto concerne infine l'emissione di inquinanti dai motori di mezzi di cantiere, è necessario considerare che la maggior parte dei macchinari alimentati a combustibile operanti all'interno dei cantieri prevedono l'impiego di motori diesel, che a fronte di indubbi vantaggi in termini di prestazioni e consumo di carburante, presentano lo svantaggio di emettere quantità di particolato, per la maggior parte caratterizzato da ridotte dimensioni. È quindi fondamentale la corretta manutenzione periodica dei mezzi operanti nel cantiere.

Per quanto riguarda la fase di esercizio della strada in progetto, è necessario notare che la viabilità in progetto sostituisce un sentiero esistente, non pavimentato: non si prevede quindi un incremento dei flussi di traffico, già piuttosto contenuti, rispetto alla situazione attuale. Invece, si riduce sensibilmente il fenomeno di sollevamento di polveri dovuto al transito di mezzi: oggi, infatti, la natura sterrata dell'attuale sentiero esistente determina un'emissione di polveri superiore a quella che avverrà sulla pista dotata di sottofondo in misto cementato in progetto. L'esercizio del tratto stradale in progetto quindi determina un miglioramento e un impatto positivo, dovuto alla riduzione del sollevamento di polveri sulla pista pavimentata.

#### Suolo e sottosuolo

Rispetto alla componente suolo, le pressioni e il conseguente stato, sono da valutarsi con specifica attenzione nei confronti del suolo superficiale e non già nell'ammasso roccioso, visto il tipo di opera superficiale.

Per quanto riguarda il suolo superficiale e il suo uso serve ricordare che l'ambito territoriale interessato è tutto compreso all'interno del fondovalle Clarea. In tale ambito vi saranno quindi delle pressioni ambientali riconducibili a: sottrazione di suolo e perdita della risorsa pedologica (dovuta all'occupazione di aree ora vegetate);

possibile immissione per ricaduta o sversamenti di inquinanti nel suolo stesso (sempre riconducibile alla fase di costruzione).

Il possibile inquinamento del suolo potrà derivare da sversamenti o diffusione in esso di sostanze estranee e talora anche inquinanti utilizzate nelle attività costruttive.

L'alterazione di stato del suolo sarà di natura temporanea, in fase di cantiere e reversibile nelle zone che saranno recuperate. Al contrario la presenza dell'opera, per le parti interessate produrrà un'alterazione permanente e irreversibile.

#### Ambiente idrico

Tra le pressioni ambientali a carico della componente ambiente idrico si può considerare,

*[Handwritten signatures and notes]*







Per questo motivo essendo il traffico attuale di modestissima entità non si prevede un peggioramento della situazione acustica esistente conseguente all'esercizio della nuova strada.

Mitigazioni

Per ciò che concerne gli impatti relativi alla componente atmosfera, durante la fase di cantiere dovrà essere attuata una serie di accorgimenti volti alla minimizzazione del fenomeno di sollevamento di polveri dovuto sia al transito di mezzi di cantiere che alla movimentazione di materiale disciolto. Alcune misure che potranno essere adottate a tale scopo sono:

- corretta modalità di realizzazione dei cumuli;
- copertura dei depositi con stuoie o teli;
- interruzione delle attività in presenza di forte vento;
- minimizzazione dei tempi e delle distanze di movimentazione;
- protezione del carico;
- umidificazione del materiale;
- bagnatura del terreno;
- bassa velocità di circolazione dei mezzi;
- copertura dei mezzi di trasporto.

In fase di esercizio non sono previste azioni mitigative.

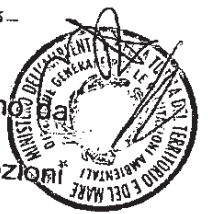
Relativamente alla componente rumore l'azione prioritaria per la riduzione del disturbo ai ricettori è rivolta soprattutto alla riduzione delle emissioni alla sorgente, sia con interventi sulle attrezzature ed impianti, sia con interventi di tipo gestionale. La riduzione delle emissioni direttamente sulla fonte di rumore si può ottenere tramite una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e, infine, intervenendo quando possibile sulle modalità operative e sulle predisposizioni del cantiere. Inoltre, sarà opportuno prevedere un'opportuna dislocazione di macchinari e di lavorazioni in modo da rendere minimi gli intralci tra le diverse macchine e specialmente da non innescare fenomeni di sinergia per quanto riguarda gli effetti di disturbo. Soddisfatto questo requisito, sarà considerata quale misura integrativa, l'attuazione di interventi "passivi" in grado di attenuare le onde acustiche intercettate sui percorsi di propagazione tra la sorgente ed il ricettore, quali la predisposizione di barriere antirumore mobili ai margini del sito di cantiere. Per quanto riguarda la fase di esercizio non si prevede un incremento dei flussi di traffico per la strada in progetto rispetto alla situazione attuale in quanto la viabilità in progetto sostituisce un sentiero esistente.

Per la componente suolo-sottosuolo ed ambiente idrico, le risposte mitigative tese a ridurre le alterazioni dello stato del suolo e delle acque riguardano:

- la necessità di impermeabilizzare tutte le superfici di cantiere al fine di evitare che eventuali sversamenti di oli, lubrificanti o liquidi pericolosi possano infiltrarsi nel terreno.
- localizzazione di oli e lubrificanti in apposite platee rialzate e in luoghi lontani da eventuali superfici non impermeabilizzate.
- asportazione preventiva del terreno vegetale dell'area di cantiere e del sito di deposito, stoccaggio temporaneo per la durata dei lavori, rivegetazione in superficie in modo da preservarne la qualità pedologica e riutilizzarlo nelle opere di recupero finale.
- Lo stoccaggio in dune del terreno di scotico dovrà avvenire con modalità tali da preservarne, quanto più possibile, la fertilità e le caratteristiche chimico-fisiche e microbiologiche

Per quanto attiene le acque superficiali i rischi di intorbidamento ed inquinamento delle acque del torrente Clarea, sono del tutto annullabili con una buona organizzazione del cantiere.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'Fabio'.



Per ciò che concerne più prettamente la componente biotica ed il paesaggio saranno prevedersi i seguenti interventi:  
protezione degli alberi al margine delle aree interferite dalle lavorazioni tramite recinzioni costituite da materiali a basso impatto visivo (fase di cantiere);  
mirate opere di recupero vegetazionale, prevedendo il ripristino delle aree interferite dal cantiere mediante piantumazione di esemplari arborei e arbustivi di origine autoctona in modo da ottenere una ricucitura naturalistica di questo rispetto al sentiero sovrastante. In particolare le opere di inserimento ambientale e paesaggistico consisteranno:  
nella realizzazione di grate vive rinverdite a sostegno dei versanti, con talee di Salix sp. (salici arbustivi), disposte orizzontalmente lungo i correnti (tronchi longitudinali) con densità di impianto di n. 3/mq e piantine radicate di Cystus scoparius (ginestra dei carbonai), con densità di impianto di n. 4/mq, posizionate all'interno dei quadrati; nell'inerbimento tramite idrosemina di tutte le scarpate, con miscuglio di specie erbacee idoneo all'attecchimento nelle condizioni stagionali dell'area di intervento;  
piantumazione di arbusti di Corylus avellana (nocciolo) e Crataegus monogyna (biancospino), in densità di n. 4/mq, sulle superfici quali scarpate.  
Inoltre, data la sottrazione di superficie boscata, sono previsti interventi a carattere compensativo su aree boscate di proprietà del comune di Chiomonte

### 5. Valutazioni

Come si può desumere dallo studio di fattibilità ambientale allegato al progetto, l'opera ha dimensioni e caratteristiche tali da presentare un impatto basso/trascurabile. E' ulteriormente necessario evidenziare che tutti gli impatti derivanti dalla costruzione dell'opera sono completamente reversibili e si esauriranno al termine della realizzazione dei lavori.

Con riferimento alla fase di esercizio sono evidenti gli impatti positivi in termini di miglioramento del collegamento secondario dei fondi presenti nell'area. I limitati effetti negativi derivanti dalla sottrazione di vegetazione forestale saranno sufficientemente compensati secondo quanto specificato nella "Relazione tecnica del progetto di compensazione" allegato allo stesso progetto di variante.

La variante proposta non comporta pertanto una significativa variazione dell'impatto globale sull'ambiente del progetto, né è rilevante sotto l'aspetto localizzativo, non è quindi in contrasto con quanto previsto dai pareri precedenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

PER QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA

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

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 "PROGETTO DI ADEGUAMENTO VIARIO STRADA DI COLLEGAMENTO GIAGLIONE - CHIOMONTE, TRATTO INTERFERENZE PRESCRIZIONE N. 56 - CONNESSO AL CUNICOLO ESPLORATIVO DE LA MADDALENA IN COMUNE DI CHIOMONTE"



Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

*[Handwritten signature]*

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

*[Handwritten signature]*

Prof. Saverio Altieri

*[Handwritten signature]*

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Dott. Gualtiero Bellomo

*[Handwritten signature]*

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

*[Handwritten signature]*

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

*[Handwritten signature]*



Prof. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Federico Crescenzi

*Federico Crescenzi*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

*Marco De Giorgi*

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

.....

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

*Luca Di Raimondo*

Ing. Graziano Falappa

*Graziano Falappa*

Arch. Antonio Gatto

*Antonio Gatto*

Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini

*Filippo Gargallo*

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

.....

Ing. Despoina Karniadaki

*Despoina Karniadaki*

Dott. Andrea Lazzari

*Andrea Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

*Sergio Lembo*

Arch. Salvatore Lo Nardo

*Salvatore Lo Nardo*

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

.....



Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

*F. Montemagno*

Ing. Santi Muscarà

La presente copia fotostatica composta da N. 10 fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 03/10/2012

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*E. Papaleludi Melis*

Ing. Mauro Patti

*Mauro Patti*

Avv. Luigi Pelaggi

*L. Pelaggi*

Cons. Roberto Proietti

*R. Proietti*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*V. Ruggiero*

Dott. Vincenzo Sacco

*V. Sacco*

Avv. Xavier Santiapichi

*X. Santiapichi*

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

*F. Secchieri*

Arch. Francesca Soro

*F. Soro*

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

*R. Viviani*