



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

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla società Raffineria di Roma S.p.A. del 31/07/2017 acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. 18145/DVA del 01.08.2017;

**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 della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell’art. 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 e VAS (di seguito CTVA).

**VISTO** il Decreto Legge 23/05/2008, n. 90, convertito in legge il 14/07/2008, 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 14/05/07, n. 90.

**VISTO** il Decreto del Ministro del MATTM prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 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. 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** il Decreto del Ministro del MATTM di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto Legge 24/06/2014 n. 91 convertito in legge 11/08/2014, 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*”;

**VISTA** la Legge n. 221, pubblicata sulla G.U. Serie Generale, n. 294 del 18 dicembre 2012, recante alcune modifiche al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 smi. ed in particolare dispone che la procedura di VIA relativa agli elettrodotti facenti parte della Rete di Trasmissione Nazionale sia di competenza statale;

**VISTO** il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

**VISTA** la nota prot. 18490/DVA del 04/08/2017 con cui la Direzione comunica l’esito positivo delle verifiche tecnico amministrative sulla procedibilità della sopra richiamata istanza acquisita con nota prot. 2570/CTVA del 07/08/2017

**PRESO ATTO** che con nota. prot. 2864/CTVA del 12/09/2017 del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA-VAS è stato nominato il Gruppo Istruttore (G.I);

**VISTA** la documentazione iniziale presentata dal Proponente, che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio preliminare ambientale;
- Valutazione di Incidenza

**RICHIAMATO** che in data 26/10/2017 si è tenuta presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un incontro tra il Proponente, il Gruppo Istruttore (G.I.), la Regione Lazio e il MIBACT;

**VISTA** l'ulteriore documentazione prodotta dal Proponente in data 09/11/2017 trasmessa dalla DVA con nota prot. 26326/DVA del 14/11/2017 e acquisita al prot. 3794/CTVA del 15/11/2017

**PRESO ATTO** che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata dalla Società Raffineria di Roma S.p.A. anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 4 ed ai sensi dell'art.25, commi 2 e 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. nonché le controdeduzioni alle osservazioni presentate dalla Raffineria di Roma S.p.A.;

**CONSIDERATO** che il Deposito appartenente a Raffineria di Roma S.p.A. è ubicato nel Comune di Roma, in località Pantano di Grano. Si estende su un'area di circa 973.124 m<sup>2</sup>, a 12 km ad Ovest di Roma e a 15 km dalla costa. L'area in cui ricade il sito è prevalentemente a carattere industriale-produttivo, le abitazioni civili più prossime al Deposito si trovano a circa 1 km in direzione Sud-Est.

**CONSIDERATO** che il Deposito confina:

- a Nord con un'area libera;
- ad Est con la via Malagrotta e, oltre, con altri stabilimenti industriali ed aree libere;
- a Sud con un'area libera;
- ad Ovest con un'area libera.

La linea ferroviaria Roma - Pisa corre a circa 400 m a Nord del perimetro del Deposito

**CONSIDERATO** che in prossimità del Deposito si trova il Sito di Importanza Comunitaria («SIC») IT6030025 "Macchia Grande di Ponte Galeria" (a poco più di 0,4 km di distanza dall'area di intervento più prossima in direzione Nord Ovest) rientrante nel territorio della Riserva Naturale Statale "Litorale Romano" (facente parte dell'Elenco Ufficiale delle Aree Protette EUAP).

**CONSIDERATO** che il Deposito nel suo complesso ricade all'interno dell'IBA (Important Bird Areas) 117 "Litorale Romano"

**CONSIDERATO** che in relazione alla storia del sito:

- Raffineria di Roma S.p.A. ha ottenuto l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) per l'esercizio del complesso IPPC, costituito dalla Raffineria, sita nel comune di Roma, e dal Reparto Costiero di Fiumicino, mediante il Decreto DVA DEC-2010-0001006 del 28/12/2010 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
- A tale Decreto, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 9 febbraio 2011, è allegato il Parere Istruttorio Conclusivo (PIC), reso il 29 settembre 2010 dalla competente Commissione Istruttorie AIA-IPPC con protocollo CIPPC-2010-0001917 comprensivo del Piano di Monitoraggio e Controllo (PMC).
- Mediante nota prot. AA-05/7303-100 del 06/06/2012, la Raffineria ha comunicato l'intenzione di trasformare, a decorrere dal 30/09/2012, lo stabilimento di lavorazione e di stoccaggio di oli minerali in mero deposito di oli minerali. In seguito, in data 10/09/2012, la Raffineria ha comunicato, mediante prot. SG/sm - 05/7303-150, la fermata definitiva degli impianti di raffinazione a partire dal giorno 11/09/2012.
- In data 04/07/2013 Raffineria di Roma S.p.A. è stata autorizzata, con Decreto n°17375 del Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla dismissione degli impianti di lavorazione del petrolio grezzo, mantenendo invariata la costituzione del Sistema Logistico costituito dal Parco Serbatoi dello Stabilimento di Pantano di Grano sito nel Comune di Roma e del Reparto Costiero di Fiumicino.
- Con nota DVA-2015-0004873 del 20/02/15 infine, il MATTM ha invitato Raffineria di Roma "a prendere atto che, ai sensi del DPR 13 marzo 2013, n. 59, gli interventi sulle autorizzazioni ambientali necessarie all'esercizio dello stabilimento debbano essere ricondotte a procedimenti di autorizzazione unica ambientale e pertanto" ha invitato "la medesima società a chiedere il rilascio dell'AUA alla competente autorità di riferimento.

**CONSIDERATO** che il progetto proposto denominato “Progetto di implementazione di un sistema logistico presso il Deposito di Pantano di Grano per la ricezione, stoccaggio ed esportazione di grezzo”, è relativo alla realizzazione di modifiche impiantistiche all’interno del Deposito atte a consentire il ricevimento di grezzo a mezzo autobotti e successivo invio tramite l’oleodotto esistente, alle boe di carico collegate al Reparto Costiero di Fiumicino.

**CONSIDERATO** che il progetto prevede la possibilità di garantire il transito settimanale di circa 23.000 mc di greggio. L’arrivo del greggio a Pantano avverrà tramite autobotti e isocontainers, per un numero giornaliero di circa 170 mezzi aventi capacità utile di 27 mc. Successivamente dal Deposito il greggio sarà inviato via oleodotto alle strutture di Fiumicino e transitato via nave per esportazione tramite le infrastrutture esistenti

**CONSIDERATO E VALUTATO** che è stata recentemente avviata la procedura di VIA “Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli “Tempa Rossa” e posa di due condotte interrato di collegamento” che nell’ottica della ridefinizione temporanea del sistema di trasferimento dell’olio grezzo stabilizzato proveniente dal Centro Oli Tempa Rossa, propone il trasporto temporaneo del greggio mediante autocisterne...”, che servirà a trasferire l’olio dal Centro Oli. In particolare il progetto prevede “attività di trasporto su gomma del greggio presso la Raffineria TOTAL di Roma, situata in via Malagrotta, 226, indicata come destinazione principale”

**VISTE** le seguenti osservazioni avanzate ai sensi dell’art.24, comma 4 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

n.	Osservazione	Protocollo	Data
1	Osservazioni della Comune di Roma Assessorato politiche ambientali e Lavori Pubblici	DVA-2017-0024807	27/10/2017
2	Osservazioni della Regione Lazio Direzione Regionale Valutazioni Ambientali e Bonifiche - Area VIA in data 26/10/2017	DVA-2017-0024613	26/10/2017
3	Osservazioni della Regione Basilicata in data 05/10/2017	DVA-2017-0022778	05/10/2017
4	Osservazioni del Comune di Roma Capitale - Dipartimento tutela ambientale in data 02/10/2017	DVA-2017-0022363	02/10/2017
5	Osservazioni del Comune di Roma Capitale - Dipartimento programmazione e attuazione urbanistica in data 29/09/2017	DVA-2017-0022267	29/09/2017
6	Osservazioni del Comune di Roma - Assessorato alla Sostenibilità Ambientale in data 28/09/2017	DVA-2017-0022157	28/09/2017
7	Osservazioni di Silvia Crescimanno - Presidente del Municipio Roma XII in data 20/09/2017	DVA-2017-0021512	20/09/2017
8	Osservazioni della Sig.ra Emanuela D'Antoni in data 19/09/2017	DVA-2017-0021460	19/09/2017
9	Osservazioni della Sig.ra Francesca Sappia in data 19/09/2017	DVA-2017-0021461	19/09/2017
10	Osservazioni della Sig.ra Angela Sanna in data 19/09/2017	DVA-2017-0021395	19/09/2017
11	Osservazioni dell'Arch. Giacomo Giujusa in data 19/09/2017	DVA-2017-0021394	19/09/2017
12	Osservazioni della Regione Basilicata - Dipartimento Ambiente ed Energia in data 19/09/2017	DVA-2017-0021393	19/09/2017
13	Osservazioni dell' Assessore alle politiche ambientali e LL.PP. del Municipio XI di Roma in data 19/09/2017	DVA-2017-0021392	19/09/2017
14	Osservazioni dell'Avv. Di Matteo per conto dell'Associazione Raggio Verde in data 19/09/2017	DVA-2017-0021387	19/09/2017

**CONSIDERATO** che in relazione alle osservazioni della Regione Lazio Direzione Regionale Valutazioni Ambientali e Bonifiche - Area VIA:

- L'intervento ricade nella tavola B del PTPR nei seguenti ambiti: canali delle bonifiche agrarie e aree agricole identitarie
- gli interventi ricadono all'interno di aree assoggettate a rischio R2, R3 ed R4 e fasce fluviali A e B del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI).
- l'intervento ricade in un contesto territoriale caratterizzato già da una forte presenza industriale e considerate le problematiche relative alla viabilità dello stesso quadrante
- lo studio preliminare ambientale non fornisce elementi esaustivi sotto questi aspetti, peraltro mancante di considerazioni su un eventuale cumulo dei progetti
- le analisi delle componenti che avrebbero delle notevoli ricadute sul territorio in particolare come la componente atmosfera e rumore, non sono risultano sufficientemente approfondite

**CONSIDERATO** che in relazione alle osservazioni della Regione Basilicata:

- il progetto in esame inneressa direttamente la Regione Basilicata: per le implicazioni dovute al traffico
- relativamente agli impatti determinati dal progetto l'aspetto legato al traffico veicolare, in considerazione del considerevole e costante numero di passaggi giornalieri previsto in fine di esercizio, risulta essere sicuramente quello che presenta le maggiori criticità. Lo studio, invece, limita l'analisi solo alla viabilità locale senza analizzare l'intero sistema viario interessato, a partire da quello lucano. Oltretutto la Basilicata, a differenza delle altre regioni interessate, sarà l'unica regione in cui il traffico degli automezzi si svilupperà unicamente su strade statali e locali, per in mancanza di un sistema autostradale
- non sono stati analizzati gli aspetti legati al sistema viario lucano utilizzato e, di conseguenza, gli impatti determinati consistenti in: inquinamento atmosferico per scarichi veicolari, traffico veicolare, incidentalità. A tal proposito si fa rilevare che, in considerazione dei dati forniti, si può stimare un traffico di automezzi pesanti consistente in 17 transiti l'ora (circa 1 ogni 3,5 minuti)
- Lo studio, a differenza di quanto citato nell'istruttoria VIA Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli "Tempa Rossa" e posa di due condotte interrato di collegamento" non riporta un cronoprogramma e non si capisce se la soluzione prevista è temporanea (e per quanto tempo)
- I due interventi (quello in Basilicata e quello in argomento) risultano interconnessi e quindi la valutazione degli impatti, soprattutto quelli cumulativi, avrebbe dovuto necessariamente tenerne conto
- L'istanza in argomento potrà essere valutata correttamente solo successivamente alla conclusione della procedura di VIA speciale sopramenzionata

**CONSIDERATO** che in relazione alle osservazioni del Comune di Roma:

- Dal punto di vista atmosferico e olfattivo si rileva che il progetto ricade in un contesto territoriale caratterizzato dalla presenza di molte realtà industriali, nonché la presenza di stabilimenti industriali a rischio di incidente rilevante
- Non risulta sufficientemente approfondito il tema del transito delle 170 autobotti e il relativo rischio incidentale sia in relazione all'impianto in argomento sia in relazione ai possibili impatti cumulati
- Il progetto ricade secondo il PRG nella Rete Ecologica Componente secondaria (B) e risulta limitrofo al fosso di Pantano di Grano e Rio Galeria.
- Mancanza di alternative progettuali ivi compresa l'alternativa zero
- Dal punto di vista acustico si rileva la vicinanza con la Riserva del Litorale Romano il cui territorio è in classe I pertanto sulla base della documentazione fornita e in assenza di specifici approfondimenti non si può esprimere un parere in merito

- Occorre verificare se il transito di autobotti, l'area del piazzale esterno con la sosta delle autobotti (fino a 170 di cui 50 piene) nonché gli ulteriori interventi previsti comportino un ulteriore incremento del rischio di incidente rilevante
- L'area è considerata allagabile del PAI a seguito della possibile esondazione del Rio Galeria. Pertanto occorre verificare che il progetto sia coerente con lo strumento pianificatorio citato
- In prossimità dell'impianto sorge un sistema di fattorie ed abitazioni sparse, zone residenziali e zone in cui il PRG prevede ulteriori incrementi abitativi

**CONSIDERATO** che il contenuto delle osservazioni è sostanzialmente riassunto nei precedenti considerata **PRESO ATTO** delle controdeduzioni alle osservazioni fornite dal Proponente in data 10/11/2017;

**CONSIDERATO** che nelle proprie controdeduzioni il Proponente afferma che:

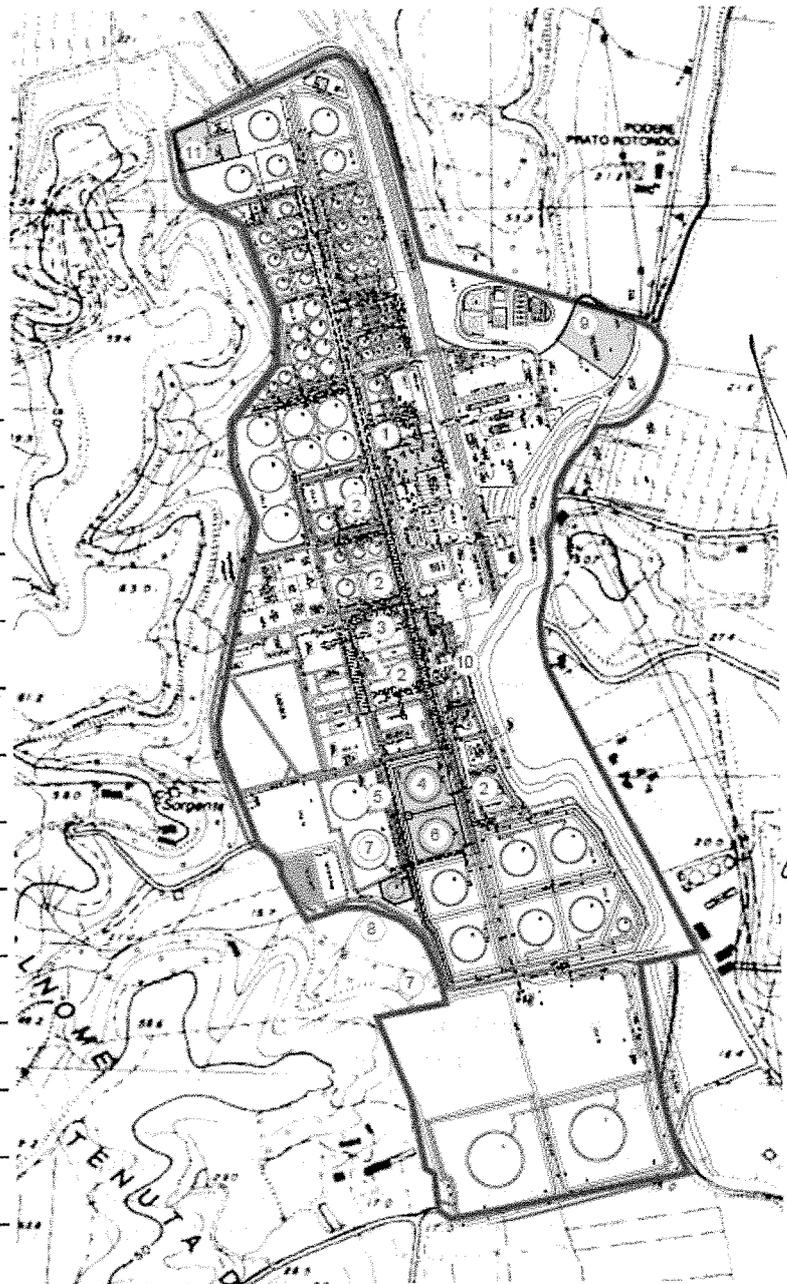
- In relazione al vincolo paesaggistico è stata presentata istanza di Autorizzazione Paesaggistica
- L'intervento in argomento è da considerarsi come manutenzione straordinaria
- In relazione alle interferenze con il PAI è stata presentata istanza di nulla osta idraulico il 31/07/2017
- In relazione al rischio incidente rilevante è stata presentata istanza per il NOF il 31/07/2017 anche in relazione all'effetto domino
- In relazione ai rifiuti/terre da scavo si precisa che i terreni scavati saranno stoccati in cassoni scarrabili e sarà elaborato in seguito il Piano Gestione Rifiuti. Il materiale inerte e i rifiuti saranno temporaneamente depositati in un deposito temporaneo presso 'Isola 21
- In relazione all'istruttoria VIA Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli "Tempa Rossa" e posa di due condotte interrato di collegamento" il Proponente afferma che i procedimenti valutano diversi progetti separati e presentati da due diverse società
- In relazione alla temporaneità del progetto si precisa che le modifiche in argomento hanno carattere definitivo, seppure al momento correlate con Tempa Rossa

**CONSIDERATO** che, in estrema sintesi, le modifiche impiantistiche riguarderanno:

- sistema di ricezione e scarico: l'area di sosta del deposito sarà utilizzata anche per la sosta dei mezzi in attesa di scarico; sarà realizzato un nuovo ponte di scarico in prossimità dell'area bitumi con 8 nuove baie di scarico;
- serbatoi di stoccaggio: il greggio sarà stoccato nei serbatoi esistenti TK01 e TK02, che saranno sottoposti ad adeguamenti tecnici;
- nuova caldaia mobile: sarà installata una nuova caldaia (potenza 5,9 MW), con associata sezione di pretrattamento acqua grezza (non potabile) proveniente dal Tevere, per la produzione di vapore necessario per il riscaldamento del greggio allo scopo di garantirne la necessaria fluidità;
- sistema di pompaggio; i serbatoi saranno collegati all'oleodotto esistente tramite una nuova stazione di pompaggio per il trasferimento alle strutture di Fiumicino e export via nave;
- sistema di interconnecting dall'area di scarico il greggio sarà trasferito a mezzo nuova condotta sotterranea ai serbatoi di stoccaggio; un nuovo tratto di condotta sarà poi realizzato per la connessione dai serbatoi di stoccaggio all'oleodotto esistente da 16".

## LEGENDA

	LIMITE DEL DEPOSITO DI PANTANO DI GRANO
	AREE INTERESSATE DAL PROGETTO
	NUOVA AREA SCARICO
	TRACCIATO CONDOTTA PRINCIPALE DA AREA SCARICO SERBATOI
	AREA NUOVA CALDAIA
	SERBATOIO TK01
	AREA NUOVA POMPA BOOSTER E POMPA CONDENSA
	REVAMPING TANK 02
	TRACCIATO CONDOTTA PRINCIPALE DA AREA SCARICO A SERBATOI
	NUOVA POMPA ESPORTAZIONE
	AREA PARCHEGGIO ESTERNO
	PRETRATTAMENTO ACQUA TEVERE (NON POTABILE)
	DEPOSITO TEMPORANEO RIFIUTI



**CONSIDERATO** che il deposito si estende su un'area di circa 973.124 mq, a 12 km ad Ovest di Roma e a 15 km dalla costa. Il Reparto Costiero si estende su un terreno demaniale in concessione di circa 38.000 mq ed è costituito da due piattaforme fisse a testata girevole, denominate R/2 e R/1, localizzate a circa 6 km dalla costa tecnicamente connesse con il Reparto costiero

**CONSIDERATO** che in relazione al piazzale sosta autobotti

- Il progetto prevede l'arrivo giornaliero al Deposito di Pantano di Grano di circa 170 mezzi.
- In funzione della potenzialità di scarico, si rende necessario lo stazionamento di autobotti piene in attesa di ingresso al Deposito. A tale scopo è stata identificata una porzione dell'area del piazzale esterno, attualmente utilizzato per la sosta delle autobotti vuote impiegate nelle attività di distribuzione dei prodotti petroliferi.
- Il numero massimo di mezzi carichi di greggio che si prevede possano stazionare contemporaneamente in tale area è pari a 50 unità.
- Gli interventi di adeguamento previsti comprendono:
  - la modifica della pendenza del piazzale in corrispondenza dell'area di sosta dedicata al progetto;

- la realizzazione di una nuova rete di tombinatura e relative reti a gravità;
- la costruzione di una vasca di raccolta acque di prima pioggia in calcestruzzo (con capacità di circa 130 m3);
- l'installazione di una nuova pompa e strumentazione annessa (sopra terra) per il rilancio dell'acqua di prima pioggia all'esistente rete fogna oleosa del Deposit

**CONSIDERATO** che in relazione al nuovo ponte di scarico – Isola 6

- Sarà realizzata una nuova area di scarico in contiguità al ponte di carico bitumi esistente, andando ad occupare una buona parte del magazzino esterno attualmente presente e recintato.
- La nuova baia comprenderà 8 nuovi bracci di scarico da 6", ciascuno avente capacità di picco di 60 m3/h.
- L'operatività del ponte di scarico coprirà 24/24 ore.
- Lo scarico avverrà per gravità mediante otto linee singole che confluiranno in un collettore unitario inclinato afferente ad un unico serbatoio interrato a doppia parete (Crude Oil Unloading Drum).
- Tutte le linee di scarico saranno tracciate con vapore a bassa pressione (2,1 barg) in modo da mantenere la temperatura del greggio a 40 °C (quella di trasporto).

**CONSIDERATO** che in relazione all'impianto pretrattamento acqua grezza – Isola 12

- L'acqua grezza da trattare per alimentare la nuova unità di caldaia sarà prelevata dal Tevere mediante le pompe esistenti e da queste ultime inviata prima al sistema esistente di sedimentazione e poi al serbatoio esistente.
- Sarà inserito un nuovo sistema di dosaggio chemicals per perfezionare l'efficacia del suddetto sistema di sedimentazione.
- Il prelievo dal Tevere (acqua non potabile) sarà eseguito in conformità all'autorizzazione (e ai relativi limiti) in corso di validità.
- L'acqua chiarificata sarà quindi inviata alla sezione di trattamento dell'acqua per renderla idonea ad alimentare la caldaia a vapore

**CONSIDERATO** inoltre che:

- Il nuovo ponte di scarico sarà collegato ai serbatoi di stoccaggio TK01 e TK02 per mezzo di una nuova condotta avente diametro 12", che sarà installata in corrispondenza delle isole 9, 11, 14 e 17, riutilizzando i supporti esistenti previa demolizione delle condotte attualmente in posto.
- Un ulteriore tratto di nuova condotta con diametro 16" sarà realizzata in Isola 16 e fino al limite di batteria per consentire l'esportazione via nave dai serbatoi TK 01 e TK 02 tramite la export pump.

**CONSIDERATO** che in relazione alla nuova caldaia mobile – isola 14

- Sarà installata una nuova caldaia alimentata a gas naturale con potenza termica nominale di 5,9 MW ed efficienza di combustione del 90%.
- Il vapore, prodotto a 12 barg, sarà consegnato ai punti di utilizzo a bassa pressione (2,1 barg) pari a 8,2 t/h, da utilizzarsi come segue:
  - 3,4 t/h per il riscaldatore di greggio;
  - 1,8 t/h per le bobine di vapore TK-01 e TK-02 del serbatoio (0,9 t/h per ogni serbatoio);
  - 1,8 t/h per il tracciamento del vapore delle tubazioni;
  - 1,2 t/h per il deaeratore dell'impianto trattamento acque in ingresso alla caldaia.

**CONSIDERATO** che in relazione ai serbatoi di stoccaggio TK01 e TK02 – Isola 17

- Il greggio sarà immagazzinato nei serbatoi esistenti a tetto galleggiante TK01 e TK02 ciascuno avente capacità nominale 42.000 mc, che saranno isolati per minimizzare la dispersione di calore

- Sarà installata, tra i due serbatoi, una nuova pompa centrifuga orizzontale, di portata di progetto 725 mc/h, che sarà utilizzata alternativamente per la ricircolazione dei serbatoi e come pompa booster per l'esportazione.
- Sarà installato un scambiatore di calore, comune per entrambi i serbatoi, con portata di vapore a bassa pressione (LPS) di 3,4 t/h.
- La condensa a bassa pressione proveniente dai due serbatoi e dal riscaldatore di greggio sarà raccolta in un serbatoio dotato di pompa con portata di progetto pari a 5,2 mc/h per il riinvio in alimentazione alla caldaia.

**CONSIDERATO** che in relazione al sistema di pompaggio - Isola 16, per l'invio del greggio all'asportazione via nave attraverso l'oleodotto esistente da 16" sarà installata una nuova pompa centrifuga orizzontale di portata di progetto di 728 m<sup>3</sup>/h, dotata di un sistema di tracciatura LPS;

**CONSIDERATO** che la durata della fase di cantiere è stimata in circa 7 mesi;

**CONSIDERATO** che, come affermato dallo stesso proponente, il progetto in argomento è finalizzato a realizzare presso il Deposito di Pantano di Grano gli interventi impiantistici funzionali all'implementazione di un sistema di ricezione, stoccaggio ed esportazione del grezzo estratto dai giacimenti Tempa Rossa;

**CONSIDERATO**, pertanto, che il progetto prevede la possibilità di garantire il transito settimanale di circa 22.950 m<sup>3</sup> di grezzo provenienti dal centro trattamento olii di Corleto di Perticara in Basilicata. Il trasferimento del grezzo avverrà tramite autobotti e isocontainers, per un numero stimato massimo giornaliero di 170 mezzi aventi capacità di 30 m<sup>3</sup>, che saranno caricati fino ad un massimo di 27 m<sup>3</sup>. Dal Deposito di Pantano di Grano, il grezzo sarà quindi inviato, attraverso il reparto costiero di Fiumicino su nave a mezzo delle infrastrutture esistenti;

**CONSIDERATO** che gli interventi progettuali sopra descritti sono stati individuati al fine di ridurre i tempi di realizzazione, utilizzando, ove possibile, unità/infrastrutture già esistenti presso il Deposito di Pantano di Grano, da sottoporsi a modifiche mirate per consentirne l'utilizzo nella nuova configurazione

**CONSIDERATO** che il sistema infrastrutturale di accesso al Deposito di Pantano di Grano, localizzato sulla via di Malagrotta, si sviluppa attraverso diverse strade di rapido accesso al sito, tra cui si annoverano:

- il GRA, situato a circa 4 km ad Est;
- la SS1 (via Aurelia), a circa 3 km in direzione Nord, che poi collega al GRA ad Est ed alla A 12;
- A91 di collegamento tra l'aeroporto di Fiumicino ed il GRA, a circa 5 km in direzione SE, in corrispondenza di Ponte Galeria.

**CONSIDERATO** che in relazione al tema del traffico indotto dal progetto:

- L'attuale assetto a Deposito comporta un flusso giornaliero di circa 200 autobotti vs. una capacità di 500 unità, relativamente ad un ponte di carico principale, un ponte di carico GPL/ e un ponte di carico Bitumi.
- A seguito della realizzazione degli interventi precedentemente descritti, si prevede un transito incrementale di autobotti di grezzo di 170 unità al giorno.
- A tal proposito si ricorda che nel 2012, in ottemperanza a prescrizione AIA è stato trasmesso al MATTM uno studio sul traffico che ha evidenziato un numero totale giornaliero di circa 420 mezzi/giorno relativo alle attività Oil, pari al 20% circa del traffico pesante complessivo nell'area interessata.
- L'ingresso delle autobotti avviene sempre dalla direttrice nord (via Aurelia) mentre l'uscita è sempre in direzione sud (via della Pisana o via della Magliana), in modo da non generare sovrapposizione di mezzi sulle stesse direttrici

**CONSIDERATO** che:

- Il Deposito è attualmente autorizzato al transito in ingresso/uscita di un numero di autobotti pari a 500/giorno, così come indicato all'interno della relazione tecnica allegata all'Istanza di presa d'atto della trasformazione dell'impianto da stabilimento di lavorazione e di stoccaggio di oli minerali in mero

deposito di oli minerali ai sensi dell'art. 57, comma 8, D.L. 5/2013), citata nel Decreto di autorizzazione alla dismissione dello stabilimento di lavorazione di oli minerali, con trasformazione in deposito di oli minerali n.17375 del 4 luglio 2013.

- Nell'assetto attuale il numero mensile di transiti stimato, prendendo come riferimento il mese di maggio 2017, è pari a circa 200 autobotti (in e out). È inoltre importante sottolineare come l'incidenza percentuale del traffico generato dai transiti di ATB/ATK sul traffico complessivo di mezzi pesanti nell'area sia massima nella fascia oraria compresa tra le 3:00 e le 6:00 e minima nella fascia oraria dalle 6:00 alle 16:00.
- A seguito della realizzazione degli interventi in argomento, è previsto un transito di autobotti massimo pari a 170 unità al giorno (in e out).
- In fase di esercizio le autobotti partiranno dal centro trattamento olii di Corleto di Perticara, situato in Basilicata, a partire dalle ore 7:00 in modo sfalsato fino alle 17:00 e, di conseguenza, arriveranno presso il Deposito di Pantano di Grano a partire dalle ore 14:00 fino alle 6:00 del mattino, per una durata del viaggio pari a circa 7 ore
- Si consideri inoltre che presso il centro trattamento di Corleto la capacità di caricamento è pari a 12 ATB/h, presso il Deposito di Pantano la capacità di scarico è di 8 ATB/h; si renderà quindi necessario lo stazionamento di autobotti piene in attesa di ingresso e scarico presso il Deposito, che verrà realizzata presso l'Isola 12, area esterna attualmente già adibita a piazzale di sosta delle autobotti vuote. In tal senso oltre al viaggio di andata (Corleto Perticara – Roma), il traffico di autobotti risulterà sfalsato anche nel percorso di ritorno (Roma – Corleto Perticara).

**CONSIDERATO** che in relazione alla stima degli impatti il Proponente prende in considerazione i diversi comparti ambientali

**CONSIDERATO** che in relazione alla qualità dell'aria:

Per caratterizzare lo stato della qualità dell'aria locale sono stati elaborati i dati 4 rilevati presso la stazione della rete di monitoraggio della qualità dell'aria di ARPA Lazio ubicata a Malagrotta, a poco più di 2,5 km di distanza dal Deposito in direzione Nord Est

Il Proponente inoltre afferma che sulla base dei valori misurati presso la stazione di monitoraggio di Malagrotta appartenente alla rete di rilevamento della qualità dell'aria di ARPA Lazio, lo stato di qualità dell'aria nell'area risulta essere sostanzialmente conforme a quanto indicato dalla normativa vigente per tutti gli inquinanti esaminati

**CONSIDERATO** che in relazione al rumore sulla base della zonizzazione acustica adottata dal Comune di Roma, il territorio su cui sorge il Deposito è classificato di Classe VI "Area esclusivamente industriale", con limiti di immissione del livello sonoro equivalente sono pari a 70 dB(A) (diurno e notturno).

**CONSIDERATO** che in relazione al suolo e sottosuolo:

- Il Deposito si trova nella bassa Valle del Rio Galeria a quote comprese tra 15 e 20 m.s.l.m. Tale depressione valliva, originatasi a partire dal Pleistocene Superiore, risulta colmata in questo settore da depositi alluvionali che raggiungono spessori di 50-60 m, per lo più costituiti da terreni di taglia da fine a medio fine con passaggi laterali a terreni di taglia da media a grossolana per lo più a geometria lenticolare.
- La formazione di Ponte Galeria (Pleistocene inferiore-medio) che affiora estesamente su tutta l'area occupata dal Deposito, è caratterizzata prevalentemente da una sequenza ritmica di sabbie e ghiaie con livelli discontinui di argille con forti variazioni di spessore laterale. Nel complesso la formazione di Ponte Galeria raggiunge spessori superiori a 40-50 m

**CONSIDERATO** che in relazione agli effetti ambientali del progetto

Fase di cantiere: il Proponente afferma che il principale fattore di potenziale impatto sulla qualità dell'aria durante la fase di cantiere è rappresentato dalla polverosità derivante dall'azione di scavo dei mezzi d'opera presenti in cantiere, oltre che dalle emissioni di gas di scarico dei mezzi stessi coinvolti nelle operazioni di cantiere.

Fase di esercizio: il Proponente afferma che il progetto prevede l'installazione di una nuova caldaia di potenzialità 5,9 MW alimentata a gas naturale, che sarà in funzione in continuo (24/24 e 7/7) per garantire il vapore necessario al tracciamento linee e serbatoi per mantenere la temperatura nel range stabilito

**VALUTATO** che in relazione alla componente atmosfera non è stato preso in considerazione la stima delle emissioni delle autobotti dalla Basilicata al deposito in argomento, né dal punto di vista progettuale sono state stimate soluzioni alternative al transito su strada

**CONSIDERATO** che in relazione al consumo di risorse idriche:

- Fase di cantiere: Per l'approvvigionamento idrico sarà utilizzata l'acqua prelevata dal fiume Tevere, già destinata a scopi industriali
- Fase di esercizio: La nuova caldaia prevista da progetto ha un consumo di 3,8 mc/h di acqua grezza. Complessivamente, e considerando un funzionamento in continuo (8.760 h/anno), si avrà un incremento di consumo di acqua Tevere di circa 33.300 mc annui. Si rappresenta che ad oggi il prelievo di acqua dal Tevere è di 217.600 mc/anno a fronte degli oltre 3 milioni di mc autorizzati

**CONSIDERATO** che in relazione agli scarichi idrici:

- Fase di cantiere: Durante la realizzazione del Progetto, saranno generati reflui di tipo civile e reflui derivanti dalle attività di cantiere (quali per esempio le acque per il test delle nuove condotte descritto al paragrafo precedente) che saranno raccolti e smaltiti conformemente alla normativa vigente in materia
- Fase di esercizio: La realizzazione del progetto non comporterà l'attivazione di ulteriori punti di scarico idrico. Tutte le aree su cui saranno localizzati i nuovi sistemi sono già drenate alla fogna oleosa di stabilimento e le acque meteoriche saranno pertanto inviate ai sistemi esistenti. Come unico flusso di scarico continuo verso la fogna oleosa di stabilimento ci sarà lo scarico dalla condensa della caldaia, che comprenderà anche il concentrato dell'osmosi inversa riutilizzato per il raffreddamento, per una portata prevista di 3,6 m<sup>3</sup>/h

**CONSIDERATO** che in relazione al rumore

- Fase di cantiere: Nella fase di cantiere i potenziali impatti relativi al comparto rumore si riferiscono essenzialmente alle attività di smantellamento delle strutture esistenti, di movimentazione di materiali all'interno dell'area di cantiere e del loro trasporto ai siti di recupero/smaltimento esterni, alle emissioni sonore delle macchine operatrici utilizzate per la movimentazione terra e per i montaggi
- Fase di esercizio: Tutte le nuove apparecchiature installate per il progetto saranno caratterizzate da un livello continuo di pressione sonora tale da garantire il rispetto dei limiti di esposizione al rumore del personale operante nelle aree coinvolte. Esse garantiranno altresì il rispetto del livello di rumore al perimetro esterno del Deposito in accordo ai Piani di zonizzazione acustica del Comune di Roma. Le operazioni maggiormente rumorose previste dal Progetto saranno le fasi di carico/scarico autobotti ed il funzionamento delle nuove pompe (booster e di esportazione). Si specifica che, tra le due nuove pompe installate, la pompa booster sarà quella che funzionerà per un numero maggiore di ore e che sarà installata all'interno di un bacino che conterrà le emissioni sonore abbattendole. Tutte le apparecchiature installate avranno caratteristiche tali da garantire, compatibilmente con gli attuali limiti della tecnologia, il minimo livello di pressione sonora nell'ambiente. Nel caso in cui le potenze sonore di apparecchiature specifiche provochino livelli di rumore superiori a quello menzionato, saranno predisposti opportuni sistemi di insonorizzazione.

**CONSIDERATO** che in relazione al suolo e sottosuolo:

- Fase di cantiere: le sostanze aventi caratteristiche di pericolosità che saranno utilizzate durante la fase di cantiere, saranno gestite secondo consolidate procedure e cautele per evitare sversamenti accidentali. Tali sostanze saranno stoccate presso un'area specifica pavimentata, l'Isola 21, in cui sarà peraltro temporaneamente posizionato il serbatoio di gasolio per il rifornimento dei mezzi di cantiere, dotato di idoneo bacino di contenimento e a doppia parete
- Fase di esercizio: l'implementazione del progetto non comporterà sottrazione di suolo naturale o destinato ad attività diverse da quelle attuali all'interno del deposito e non implicherà inoltre variazioni per il suolo ed il sottosuolo; in particolare la salvaguardia del suolo e del sottosuolo verrà garantita da

idonea pavimentazione e dalle precauzioni adottate per la limitazione delle emissioni (polveri o altri inquinanti).

**CONSIDERATO** che in relazione alle terre da scavo e ai rifiuti:

- Fase di cantiere: I rifiuti generati durante la fase di cantiere saranno essenzialmente quelli prodotti dalle attività di scavo e dismissione e smantellamento di alcune strutture esistenti. In particolare, durante questa fase di lavorazione sono state valutate le seguenti quantità di rifiuti: circa 7.000 m<sup>3</sup> di terreno da lavori di scavo, circa 2.200 m<sup>3</sup> di calcestruzzo da lavori di demolizione e circa 2.400 m<sup>3</sup> di materiale proveniente dalla rimozione del pavimento.
- Il Proponente afferma altresì che i terreni oggetto di scavo verranno stoccati in cassoni scarrabili in prossimità delle aree di scavo e caratterizzati secondo l'esistente procedura di sito e in conformità alle norme applicabili. Le modalità di caratterizzazione, gestione e riutilizzo dei terreni verranno stabiliti da uno specifico "Piano di riutilizzo" che sarà redatto in conformità alle vigenti norme (in particolare il Regolamento 161/2012). Quali criteri generali si prevede di riutilizzare in sito il terreno conforme ai requisiti qualitativi previsti dal DM 152/06 e di inviare a smaltimento presso impianti esterni debitamente autorizzati eventuali lotti di terreno identificati come contaminati. Il materiale inerte proveniente dalle attività di smantellamento unitamente ai materiali di scarto da smantellamento di isolamenti e tubazioni (previste 230 t di condotta esistente da smantellare e 1.530 m<sup>2</sup> di coibentazione associata al piping) sarà temporaneamente immagazzinato nell'area di Isola 21 prima della consegna ad impianti autorizzati per il recupero o lo smaltimento, secondo le norme.
- Fase di esercizio: non si prevede un aumento della produzione di rifiuti durante la fase di esercizio della nuova configurazione del Deposito di Pantano di Grano; l'unico tipo di rifiuti supplementari che saranno generate dalle nuove attività saranno i fanghi provenienti dalla pulizia dei serbatoi (codice EER 05013). Questa attività di manutenzione è solitamente effettuata ogni 10 anni almeno. I rifiuti e i materiali saranno recuperati e smantellati in piante fuori dal sito, secondo quanto previsto in vigore regolamenti.

**CONSIDERATO** che in merito alla Relazione di incidenza ambientale:

- L'area di intervento oggetto del presente studio, come l'intera estensione del Deposito di Pantano di Grano, di proprietà di Raffineria di Roma S.p.A., non ricade all'interno di aree SIC/ZSC e ZPS. Le aree più prossime sono:
- SIC IT6030025 "Macchia Grande di Ponte Galeria"<sup>1</sup> in direzione Nord-Ovest, a una distanza di circa 400 m dall'area di Progetto; tale SIC è interamente compreso nel territorio della Riserva Naturale Statale "Litorale Romano".
- Il successivo SIC IT6030023 "Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto" è ubicato a più di 8 km dall'area di intervento, in direzione Sud-Ovest.
- L'area del Deposito di Pantano di Grano, ove è ubicato il Progetto oggetto del presente studio, ricade interamente entro i confini dell'International Bird Area 117 "Litorale Romano" (IBA117)
- Il Deposito è situato, inoltre, in prossimità della Riserva Naturale Statale Litorale Romano (EUAP0086), posta a circa 250 m a Nord-Ovest del confine del Deposito stesso. Tale riserva è stata istituita ai sensi della L. n. 394/1991 con D.M. del 29/03/96. Il territorio compreso nei suoi confini interessa per circa il 52% il Comune di Roma e per il 48% il territorio comunale di Fiumicino

**CONSIDERATO** che in relazione alle possibili incidenze del progetto sulle aree

- Il Proponente esclude sia in fase di cantiere che in fase di esercizio le seguenti incidenze sulle componenti biotiche ed ecologiche: sottrazione diretta di habitat e specie di direttiva, introduzione di specie alloctone, frammentazione di habitat
- Suolo e sottosuolo: Il progetto sarà interamente realizzato all'interno dei confini del Deposito. Non si prevede, pertanto, il consumo di suolo all'esterno. Inoltre durante la fase di esercizio tutta l'area di progetto sarà dotata di opportuna pavimentazione e le acque meteoriche saranno inviate a trattamento negli impianti preposti presenti nel Deposito, nell'area di sosta delle autobotti (Isola 2) verrà realizzata una vasca per le acque di prima pioggia, collettate poi a trattamento presso il TAR del Deposito e scaricate nel Rio Galeria tramite il punto di scarico SF1. Le acque di seconda pioggia saranno collettate

allo scarico SF3 tramite la vasca di separazione esistente infine il serbatoio interrato facente parte del sistema di scarico è a doppia parete e dotato di un sistema di rilevamento perdite

- Ambiente idrico: L'approvvigionamento idrico per la gestione del cantiere avverrà attraverso la rete di stabilimento esistente. Il Proponente ritiene che non determinando il progetto variazioni sostanziali del livello e della qualità delle acque superficiali e della falda, il progetto in fase di esercizio non determini impatti significativi sulle acque superficiali e sotterranee che possano interessare i siti appartenenti alla rete Natura 2000 più prossimi allo stabilimento
- Emissioni in atmosfera: Le attività di cantiere condotte dai mezzi meccanici comporteranno il temporaneo sollevamento di polveri causato dai movimenti di terra e dal passaggio dei mezzi e le emissioni di gas di scarico di mezzi e macchinari utilizzati durante i lavori. In particolare il sito Natura 2000 più vicino dista a circa 400 m dall'area di Progetto. Nello specifico, si tratta dell'Isola 21, utilizzata nel cantiere essenzialmente come deposito temporaneo di rifiuti metallici. Non verranno effettuati in quest'area lavori di scavo o movimentazioni di materiali di scavo tali da provocare il rilascio di quantità di polveri significative. Durante le attività di cantiere, nelle fasi di picco di uso dell'area (smantellamenti) della durata di circa 2 mesi, si prevede una frequenza di attività di carico/scarico dell'ordine di 2 camion/giorno. In fase di esercizio il Progetto comporterà, variazioni delle caratteristiche emissive rispetto a quanto autorizzato dalla Determinazione Dirigenziale R.U. n. 4844 ossia l'Autorizzazione Unica Ambientale ai sensi del D.P.R. 59/2013 per la società Raffineria di Roma S.p.A.. Tale variazione, soggetta all'invio di una nuova istanza di modifica sostanziale dell'AUA esistente ed è legata al camino della nuova caldaia
- A regime, saranno trasportati in stabilimento 4.000 mc di petrolio grezzo al giorno (su una media settimanale). Il trasporto avverrà tramite autobotti/isocontainer con capacità di carico di 30 mc riempiti fino a 27 mc. Si stima un massimo di 170 camion/giorno. Come per la fase di cantiere, anche in esercizio il traffico indotto di automezzi pesanti interesserà sostanzialmente via di Malagrotta, che dista circa 1 km dal SIC nel suo punto più vicino, posto a sud dell'area parcheggio autobotti
- Rumore: il grezzo sarà consegnato con camion (serbatoi e isocontainers) di capacità di 30 m<sup>3</sup>, per un massimo 170 camion al giorno determinando, quindi, un aumento del traffico indotto rispetto alla situazione attuale. Nelle immediate vicinanze del SIC, il traffico indotto di automezzi pesanti interesserà sostanzialmente via di Malagrotta. La via Malagrotta dista dal SIC circa 1 km nel suo punto più vicino, posto a sud dell'area parcheggio autobotti. Nell'area parcheggio, posta anch'essa a poco meno di 1 km dal SIC, le autobotti si muoveranno a velocità estremamente limitate per motivi di sicurezza

**VALUTATO** che alla luce delle osservazioni, delle controdeduzioni e della documentazione esaminata si ritiene che la verifica di assoggettabilità in argomento non possa essere valutata come opera a se stante ma tecnicamente connessa alla più generale razionalizzazione degli olii di Tempa Rossa

**VALUTATO** altresì che anche nell'ipotesi in cui si potesse valutare l'intervento nella Raffineria di Roma in modo indipendente dalla sopra richiamata procedura di VIA, l'assoggettabilità resterebbe comunque subordinata alla positiva valutazione della procedura di VIA, ancorché il Proponente affermi che detti interventi potranno essere utilizzati in futuro anche per altri tipi di olii provenienti da altri impianti

**VALUTATO** che la presente procedura non consente una valutazione di alternative progettuali soprattutto relative alla fase di ingresso degli olii in raffineria e che la sola proposta di viaggio su autobotti non pare essere ambientalmente efficiente

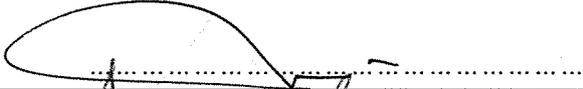
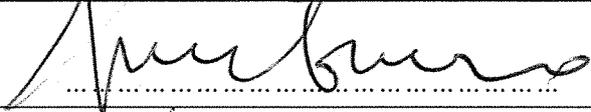
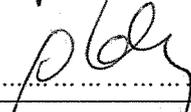
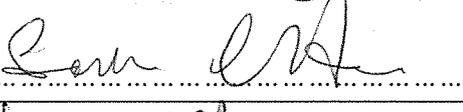
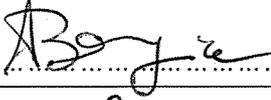
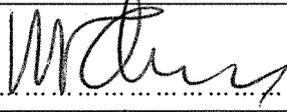
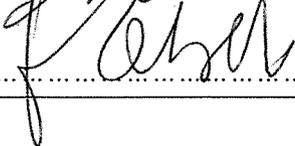
**VALUTATO** che il progetto presentato non consente una valutazione compiuta di tutti gli impatti in quanto non comprende lo studio del traffico, che sebbene in questa fase potrebbe essere limitato al tracciato Basilicata - Lazio, per il futuro dovrebbe comunque essere aggiornato in funzione dei possibili diversi approvvigionamenti menzionati dal Proponente

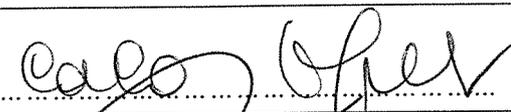
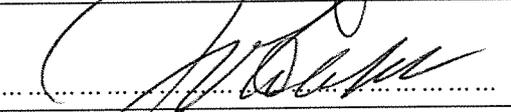
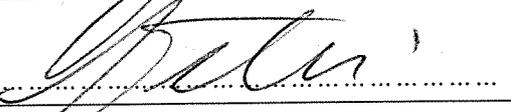
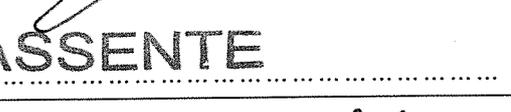
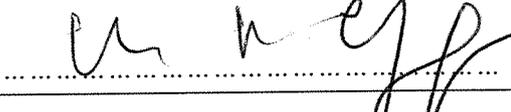
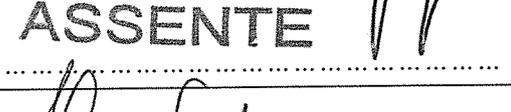
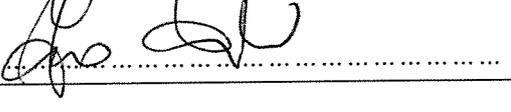
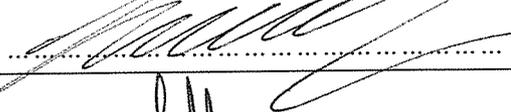
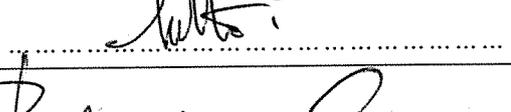
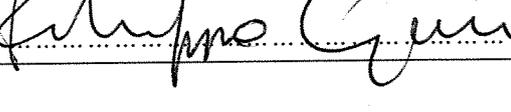
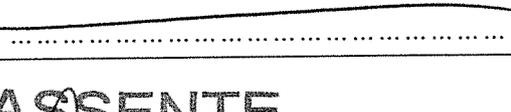
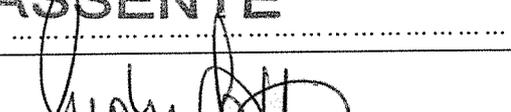
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**PARERE NEGATIVO sul progetto**

**Implementazione di un sistema logistico presso la Raffineria di Roma per la ricezione, stoccaggio ed esportazione di greggio**

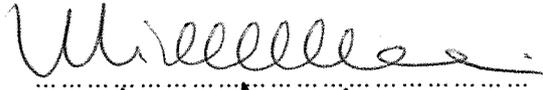
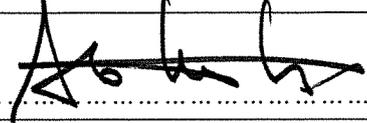
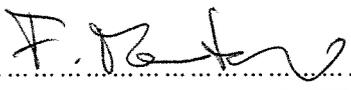
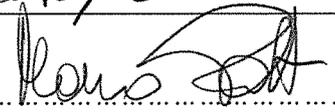
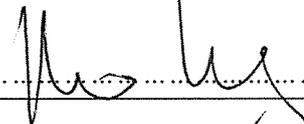
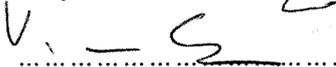
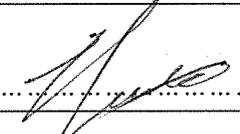
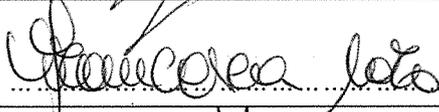
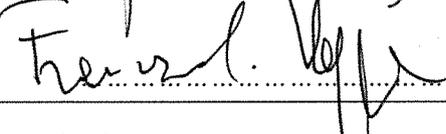
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	ASSENTE
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	

Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	

al

u

o k

Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Arch. Paola Pelone (Rappresentante Regione Lazio)	