



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

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

* * *

Parere n. 3007 del 24.05.2018

Progetto	Verifica di assoggettabilità alla VIA Realizzazione del Centro Intermodale di Iglesias. ID VIP 4401
Proponente	Comune di Iglesias

4.4
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures and initials]

B

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

VISTA la nota DVA/2019/461 del 10.01.2019 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria di verifica di assoggettabilità relativa al progetto *“Realizzazione del Centro Intermodale di Iglesias”* presentato dal Comune di Iglesias (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. *“Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”*;

VISTO il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 recante *“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”*;

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. 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 del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che in particolare abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. *(ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo”, convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012)*;

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017, pubblicato sulla G.U. del 07/08/2017 che, in attuazione dell'art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

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

VISTA la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 52405 del 06.12.2018, acquisita dalla Direzione con prot. DVA/27704 del 07.12.2018, e con nota prot. n. 55799 del 27.12.2018, acquisita dalla Direzione con prot. DVA/00047 del 03.01.2019;

VISTI gli esiti della riunione svoltasi in data 21.02.2019 c/o MATTM alla presenza del Proponente (in collegamento da remoto) e del Gruppo Istruttore della Commissione, a valle della quale è stata formulata dalla Commissione la richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA 6848/2019 del 18.03.2019;

PRESO ATTO che con nota prot. 17071/2019 del 02.04.2019, acquisita dalla Direzione con prot. DVA 8514 del 03.04.2019, il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa riscontrando la richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. DVA 6848/2019 del 18.03.2019 ;

PRESO ATTO che sia la documentazione presentata in sede di istanza che la documentazione integrativa sono state pubblicate sul sito web dell'Autorità Competente;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera, così come dichiarata dal Proponente con nota assunta agli atti, ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni in merito al progetto;

PRESO ATTO che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con nota prot. 5579-P del 25.02.2019 ha trasmesso le proprie osservazioni, con cui "... ritiene di non dover chiedere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in esito alla verifica degli impatti significativi e negativi del progetto di cui trattasi sul patrimonio culturale ed il Paesaggio di cui alle Parti II e III del D.lg.s 42/2004, la pronuncia positiva in merito all'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento";

VISTA la Deliberazione di Giunta Regionale della Regione Sardegna DGR n. 8/16 del 15.2.2011;

VISTO il documento presentato dal Proponente ASS_VIA_IGLES_4_02_dichiarazione "Richiesta di specificazione condizioni ambientali e prescrizioni vincolanti nel provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA" con cui il Proponente dichiara che: "Il Sottoscritto Dott. Ing. Pierluigi Castiglione, ..., Dirigente Tecnico del Comune di Iglesias ... chiede che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.";

Iter progressivo

Il progetto è stato sottoposto a procedura di Verifica di Assoggettabilità Regionale, conclusasi con DGR n. 8/16 del 15.02.2011 con cui la Giunta Regionale della Sardegna "... **DELIBERA**

- di non sottoporre all'ulteriore procedura di VIA il progetto relativo dall'intervento "Centro Intermodale di Iglesias", proposto dal Comune di Iglesias, a condizione che siano rispettate e recepite nel progetto da sottoporre ad autorizzazione le prescrizioni descritte in premessa [... omissis ...];
- di stabilire che, fermo restando l'obbligo di acquisire gli altri eventuali pareri e autorizzazioni previste dalla normative vigenti, i lavori relativi all'intervento in oggetto [... omissis ...] dovranno essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione della presente deliberazione, salvo proroga concessa su istanza motivata del proponente".

Il Comune, in data 21.09.2018, ha chiesto "l'estensione della verifica temporale del provvedimento di verifica DGR n. 8/16 del 15/02/2011, ai sensi della circolare sulla deliberazione di Giunta Regionale n. 19/33 del 17/04/2018".

La Regione, con nota n. 21097 del 08/10/2018, ha comunicato al Comune il passaggio al Ministero dell'Ambiente delle competenze sulla valutazione degli effetti ambientali dell'intervento.

Con nota del 09/10/2018, il Comune ha interpellato la Direzione Generale per la Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente (MATTM) che, con nota 25244/2018, ha ritenuto che per realizzare il progetto del Centro Intermodale di Iglesias si debba reiterare la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA presso lo stesso MATTM.

Premessa

Il progetto, composto nel suo insieme da un parcheggio multipiano, dal locale biglietterie e da quattro cabine in cui saranno dislocate diverse funzioni quali bar, bagni, spazio bagagli ecc., si configura come un sistema in grado di gestire e armonizzare l'uso dei servizi di trasporto pubblico.

Il progetto prevede le seguenti attività principali:

- "realizzazione di un sistema di rampe, per garantire l'accesso alla struttura da Via XX Settembre;
- realizzazione di un corpo servizi con un sistema di collegamento al chiuso e funzioni di ristorazione e commercio;
- ristrutturazione del magazzino ferroviario esistente, con integrazione nella copertura di un impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica, della potenza di circa 71 kW;
- realizzazione della viabilità e dei piazzali in conglomerato bituminoso, destinati alla manovra e alla sosta dei mezzi;
- realizzazione di muri di sostegno di via XX Settembre;
- realizzazione di un parcheggio multipiano con circa 300 posti auto, su tre livelli;
- parziale modifica della viabilità esistente al fine di razionalizzarla e renderla adeguata agli scopi del Centro Intermodale."

Il Proponente dichiara che la realizzazione del centro intermodale è finalizzata al potenziamento delle funzionalità della esistente stazione ferroviaria di Iglesias, attraverso condizioni che favoriscano l'agevole scambio tra i diversi modi di trasporto passeggeri in un'unica area, nel centro della città.

Analisi programmatica - Vincoli esistenti

PRESO ATTO che il Proponente ha effettuato una verifica di coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale, il Piano Urbanistico Provinciale/Piano Territoriale di Coordinamento, e il Piano Regolatore Generale del Comune di Iglesias, da cui è emerso che l'area di intervento non è soggetta ad alcun vincolo, ad eccezione della presenza del parco Geominerario Storico e Ambientale della Sardegna;

VINCOLISTICA TERRITORIALE	RICADE
a) Aree naturali protette, di cui alla L. 06.12.1991, n. 394:	NO
b) Parchi, riserve, monumenti naturali, aree di particolare rilevanza naturalistica e ambientale di cui alla L.R. 06.07.1989, n.31:	NO
c) Aree di cui alle Direttive 92/43/CEE (SIC) e 147/2009/CE (ZPS):	NO
d) Aree di cui alla L.R. 29 luglio 1998, n.23 (Oasi):	NO
e) Aree IBA (Important Bird Areas):	NO
f) Fasce di rispetto dai corsi d'acqua, dai laghi e dalla costa marina, ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali):	NO
g) Boschi tutelati ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42:	NO
h) Zone vincolate ai sensi dell'art. 136 e 142 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 (ex Leggi n. 1497/39 e n. 1089/39 ora abrogate):	NO
i) Zone umide di importanza Internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar di cui al D.P.R. 13.03.1976, n. 448:	NO
j) Zone marine di tutela biologica ai sensi della L. 14.07.1965, n. 963:	NO
k) Zone marine di ripopolamento ai sensi della L. 41/82:	NO
l) Zone di vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/23:	NO
m) Fasce di rispetto di sorgenti o captazioni idriche:	NO
n) Zone vincolate agli usi militari:	NO
o) Zone di rispetto di infrastrutture (strade, oleodotti, cimiteri, etc.):	NO
p) Zone classificate "H" (di rispetto paesaggistico, ambientale, morfologico, etc.) dagli strumenti urbanistici comunali:	NO
q) Altri vincoli ai sensi del Piano Paesaggistico Regionale (PPR):	NO
r) Vincolistica ai sensi del Piano stralcio delle attività estrattive:	NO
s) Area ricadente all'interno di un sito contaminato o potenzialmente contaminato, ai termini del Titolo V della parte IV D.Lgs. 152/2006:	NO
t) Inserimento dell'intervento in aree inondabili o a rischio di piena, di pericolosità o a rischio per frana così come perimetrate dal Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.):	NO
u) Vincolistica ai sensi della L. 21 novembre 2000, n. 353, art. 10:	NO
v) Altri (di interesse)	NO
z) Parco Geominerario Storico e Ambientale della Sardegna	SI

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... L'area ricade all'interno del vincolo del Parco Geominerario Storico e Ambientale della Sardegna, secondo cui sono incompatibili con le finalità di protezione, recupero e promozione del Parco le opere che comportano:

- qualsiasi mutamento dell'utilizzazione dei terreni e quant'altro possa incidere sulla morfologia del territorio e sugli equilibri paesaggistici, ambientali, ecologici, idraulici, idrogeotermici e geominerari ed in contrasto con le finalità istitutive [...];
- il danneggiamento e la distruzione dei manufatti, dei beni, delle strutture sotterranee e superficiali e delle infrastrutture connesse;
- l'esecuzione di nuove costruzioni e la trasformazione di quelle esistenti ad esclusione degli interventi di manutenzione ordinaria, di manutenzione straordinaria e di restauro e di risanamento conservativo, [...];
- Il parere è stato acquisito, inviando copia del progetto al Consorzio del Parco Geominerario della Sardegna, che esercita le funzioni di tutela ai sensi degli art. 3 e 17 del D.M. 16.10.2001 e dell'art. 28 dello Statuto dello stesso Consorzio, in sede di conferenza di servizi (assenza alla seduta dei rappresentanti del Parco che si assume come parere favorevole)."

PRESO ATTO che l'area di intervento non ricade in alcuna area vincolata ai sensi della L. 394/1991 e/o all'interno o nei pressi di siti della rete Natura 2000;

VALUTATO, pertanto, che non sussistono condizioni di incompatibilità per le opere oggetto del presente parere.

Alternative

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... La valutazione delle alternative alla vasta scala, porta alla conclusione che il progetto di riqualificazione e progettazione di tale area destinata al Centro Intermodale è l'unica alternativa possibile per generare un luogo funzionale e dal valore rigenerativo all'interno dello scenario urbano di Iglesias. La funzione di questo luogo è infatti già consolidata nel tempo, e necessita solo di conferire identità all'apparato architettonico e formale che lo definisce e di ottimizzare i flussi e le percorrenze ... La realizzazione delle opere in questione non modificano in alcun modo la funzionalità e fruibilità dei servizi già presenti (ferrovia, bus urbani, taxi, ecc.).";

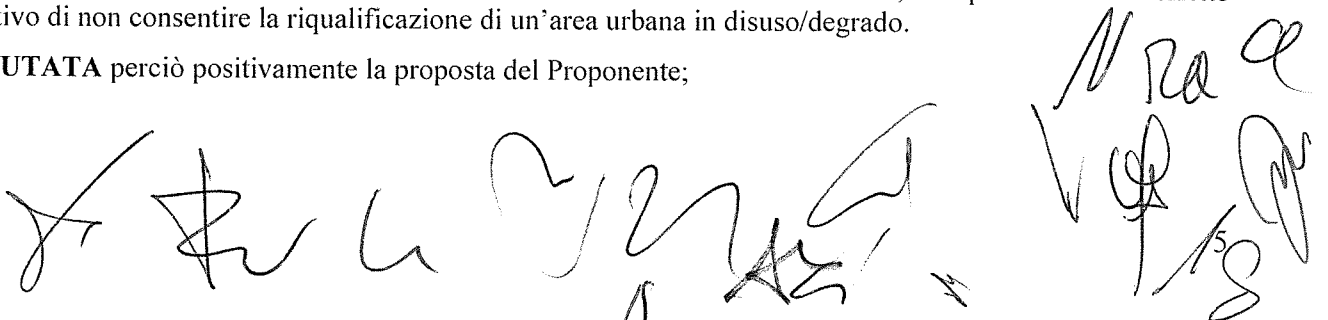
PRESO ATTO che la scelta dell'area per la realizzazione del centro "ricalca i programmi urbanistici previsti nel PRG del 1980 ... l'area di intervento ricade nella Zona G che comprende le zone destinate a parco ferroviario ... l'area è interna al tessuto urbanizzato ed ha sempre mantenuto la stessa destinazione d'uso ...";

CONSIDERATO che la realizzazione dell'intervento, che parte dallo stato di fatto consolidato, è funzionale alla mobilità di interscambio con la stazione ferroviaria esistente e che lo spostamento della stessa non è ipotizzabile né perseguibile "anche in considerazione dello squilibrio del tessuto urbanizzato consolidato che verrebbe a generarsi a seguito di tale intervento";

PRESO ATTO, inoltre, che "... la scelta progettuale relativa alla disposizione e sistemazione interna del centro intermodale, è obbligata per effetto della conformazione dello stato dei luoghi, caratterizzata da uno sviluppo quasi lineare che corre parallelamente alle strutture ferroviarie della preesistente stazione ferroviaria. Inoltre la presenza del fabbricato ex Scalo Merci, che occorre preservare, non permette di trovare soluzioni diverse a quelle indicate nella progettazione esecutiva, così come la necessità di realizzare il parcheggio multipiano a stretto contatto con la preesistente viabilità urbana (via Crocifisso e via XX Settembre), così da non creare, per ovvie ragioni di sicurezza stradale, commistioni tra il traffico automobilistico cittadino e servizio pubblico delle autolinee bus";

VALUTATO condivisibile l'affermazione del Proponente in merito all'inesistenza di alternative plausibili, ad eccezione della "alternativa zero", cioè la non realizzazione dell'intervento, che però avrebbe l'effetto negativo di non consentire la riqualificazione di un'area urbana in disuso/degrado.

VALUTATA perciò positivamente la proposta del Proponente;



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Caratteristiche generali dell'intervento

PRESO ATTO che il progetto prevede la realizzazione di un centro intermodale comprensivo di:

- un parcheggio multipiano di circa 10.086 mq di superficie che si sviluppa al di sotto della quota di via Crocefisso, costituito da un livello a raso in cui sono a disposizione degli utenti 111 posti auto di cui 3 destinati ai disabili - sul tetto - e due livelli inferiori (rispettivamente aventi una superficie lorda di 3078,55 mq il piano terra (83 posti auto di cui 3 destinati ai disabili) e 3259,98 (90 posti auto) mq il primo livello (il piano terra ospita 105 mq destinati ad altre funzioni: locali tecnici e servizi igienici);
- una stazione degli autobus costituita da una piattaforma in c.a. dove sono posizionati n. 5 stalli per lo stazionamento destinati ad autobus di 15 m;
- la riqualifica del fabbricato ex-magazzino esistente nell'area a nord-ovest dell'area di circa 281 mq, in testata alla piattaforma autobus, che verrà adibito a servizi per l'utenza (biglietteria, infopoint, sala di attesa, servizi igienici e deposito bagagli);
- una pensilina di 609 mq circa, al di sopra della piattaforma degli autobus, realizzata a forma di "padiglione rovescio" per garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche verso terra;
- una nuova strada di collegamento alla via Crocefisso sulla sede - per la prima parte interna all'area di intervento - di una preesistente strada sterrata di 7.70 m di larghezza; la strada si svilupperà per 168 m con un dislivello attuale di 5.80 m, che si prevede di *addolcire limitando la pendenza del secondo tratto al 6% aumentando così i volumi di riporto per la formazione del rilevato*;
- la rinaturalizzazione dello spazio di intervento realizzando "*... una grande piazza alberata, un bosco urbano, che connette con un'unica superficie il parcheggio, le stazioni di autobus e treni e le funzioni pubbliche a supporto ...*", dove accanto al mantenimento dei pini esistenti è prevista la piantumazione di arbusti, quali pero e corbezzolo, nelle zone tra la stazione e gli stalli degli autobus, e tra il parcheggio e l'edificio ex magazzino, e la realizzazione di due scarpate erbose che "*... poste al termine riconnettono dolcemente le differenze di livello, generando una continuità visiva e paesaggistica tra i punti di accesso e la stazione stessa ...*";

CONSIDERATO che la realizzazione del nuovo tratto stradale riservato agli autobus nasce dalla necessità di separare le correnti di traffico delle auto e dei bus in ingresso ed uscita dal centro;

PRESO ATTO che il Proponente prevede di supportare il progetto con interventi a valore ambientale quali:

- la copertura dell'edificio dell'ex magazzino e/o pensilina degli autobus con un impianto fotovoltaico per una potenza massima pari a 71kW (circa 590 mq massimo di superficie), stimata sufficiente a coprire circa il 90% del fabbisogno energetico del centro intermodale stesso;
- la realizzazione di un sistema di recupero delle acque piovane;
- l'utilizzo di sistemi di illuminazione dimmerabili a basso consumo per limitare i consumi e contenere l'inquinamento luminoso;

CONSIDERATO che l'area di intervento è interna al tessuto consolidato e, attualmente, è rappresentata da un'area dismessa adiacente alla stazione ferroviaria in esercizio, ricomprensiva di 4 binari ferroviari ormai in disuso;

VALUTATO l'intervento pertinente nelle sue scelte progettuali e di localizzazione rispetto al contesto ed alla pianificazione vigente sull'area di intervento;

Terre e rocce da scavo

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato il documento "Piano di utilizzo del materiale da scavo" nel quale – in regime di D.M. 161/2012, normativa vigente durante la precedente istruttoria regionale – presenta una proposta di caratterizzazione delle aree di intervento e una possibile individuazione dei futuri siti di riutilizzo e/o destinazione del materiale;

PRESO ATTO che il Proponente ipotizza di realizzare:

- n° 3 sondaggi ambientali realizzati con sistema a rotazione e a carotaggio continuo fino alla profondità massima di 6.00 m dal p.c. in corrispondenza del parcheggio multipiano. Per ciascun punto di indagine saranno eseguiti n. 3 campionamenti (top soil, livello intermedio, fondo foro);
- n° 4 pozzetti a carattere ambientale spinti alla profondità massima di 1.00 m dal p.c. in corrispondenza del parcheggio multipiano (1) ed delle aree individuate per la realizzazione della "pensilina" e delle "bolle" (3). Per ciascun punto di indagine saranno eseguiti n. 1 campionamenti;
- n° 3 pozzetti a carattere ambientale spinti alla profondità massima di 1.00 m dal p.c. in corrispondenza dell'ara dell'eco-centro (1) e dell'area dell'autoparco comunale (2). Per ciascun punto di indagine saranno eseguiti n. 1 campionamenti in corrispondenza di possibili aree di sistemazione dei materiali da scavo;

PRESO ATTO che il Proponente, in base a considerazioni sul precedente uso dell'area di intervento e della sua localizzazione (nelle adiacenze non sono presenti grandi vie di comunicazione o insediamenti industriali), ipotizza di ricercare gli analiti indicati nella Tabella 4.1 dell'Allegato 4 del D.M. 161/2012, ad eccezione di BTEX e IPA;

PRESO ATTO che la costruzione del parcheggio occupa un'area complessiva di circa 10.000 mq, con livelli semi-interrati e a raso;

CONSIDERATO che il volume di scavo stimato per la realizzazione del parcheggio seminterrato è pari a 12.923,03 mc;

CONSIDERATO che gli altri volumi di scavo riguardano la realizzazione della strada d'accesso al terminale degli autobus, per mc 507,78 (voce 280 del CME) e mc 221,11 (voce 300 del CME) per lo stradello sterrato di accesso alle aree ex Ferrovie Meridionali Sarde (FMS), per un totale stimato di 13.651,89 mc;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "Per quanto attiene il Piano di gestione delle terre, che si basa sulle indagini preliminari riportate nella relazione geologica, occorre procedere, per la caratterizzazione delle matrici solide, con l'avvio del cantiere, in quanto dette operazioni sono poste a carico dell'appalto di realizzazione dell'opera ...";

PRESO ATTO che il Proponente, a valle della richiesta integrazioni, non ha finora presentato una versione aggiornata del Progetto esecutivo – Piano di utilizzo del materiale da scavo" ai sensi del vigente DpR 120/2017, dichiarando che: "... La versione aggiornata del Piano di utilizzo del materiale da scavo sarà possibile solo a seguito della campagna di indagini finalizzata alla caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo. Detta attività è posta, ai sensi degli articoli 62 e 63 del capitolato speciale d'appalto⁽¹⁾, a carico dell'impresa appaltatrice, comunque prima dell'inizio dello scavo. Nel caso in cui gli esiti analitici della caratterizzazione dei campioni dovessero rispondere ai criteri e requisiti per qualificare le terre e rocce da scavo come sottoprodotti, e non come rifiuti, ai sensi dell'art. 4 del DpR 120/2017, saranno attivate, a norma di legge, le procedure per garantire che la gestione e l'utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti, avvenga senza pericolo per la salute dell'uomo e senza recare pregiudizio all'ambiente ..." e, in merito agli esiti analitici dei campionamenti delle terre, dichiarando che: "... Le attività di campionamento sono contemplate nella voci 222, 223, 224 e 225 del computo metrico estimativo⁽¹³⁾ di progetto. Detta attività è posta, ai sensi degli articoli 62 e 63 del capitolato speciale d'appalto⁽¹⁾, a carico dell'impresa appaltatrice, comunque prima dell'inizio dello scavo. Al termine delle attività di campionamento a cura dell'impresa appaltatrice dei lavori, in funzione degli esiti analitici dei campioni, sarà aggiornata la versione del Piano di utilizzo del materiale da scavo e definite nel dettaglio quantitativi dei materiali di scavo da considerare come sottoprodotto e/o come rifiuto ...";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... I materiali per riporti e formazione di rilevati necessari in misura superiore a quelli provenienti dagli scavi e riutilizzabili in cantiere, saranno approvvigionati, a cura dell'appaltatore (cui, per ovvi motivi discendenti dalle norme sui contratti pubblici, non è possibile

A

L

C

S

A

F

A

7

imporre a priori alcuna indicazione) da cave e siti autorizzati a norma di legge, previa acquisizione, agli atti della stazione appaltante, delle certificazioni e dichiarazioni di idoneità richieste dalle norme tecniche ed ambientali ...”;

CONSIDERATO che il Proponente richiede espressamente che *“... nel provvedimento conclusivo della procedura, siano stabilite eventuali prescrizioni ed integrazioni al piano di utilizzo, la cui rivisitazione in questa fase, precedente all'inizio del cantiere vero e proprio, determinerebbe le condizioni per rallentare drasticamente l'andamento di realizzazione dell'opera, il cui cronoprogramma è già fortemente penalizzato da vari contenzioni giudiziari che il Comune ha dovuto subire e affrontare ...”;*

PRESO ATTO che ARPAS, nella conferenza dei servizi del 29/07/2014, ha già fornito le proprie valutazioni di competenza (nota prot. 20.934/2014);

VALUTATO che il progetto di PUT, presentato ed approvato nella CdS del 29/07/2014 e formulato ai sensi del DM 161/2012, implementato con ricerca di BITEX e IPA come richiesto da ARPAS, sia sostanzialmente analogo nei contenuti al piano preliminare di utilizzo ex comma 3 art.24 del D.P.R.n.120/2017;

VALUTATO che sia accoglibile la richiesta del Proponente di presentare l'aggiornamento al *DpR 120/2017* nella fase *ante operam* della progettazione esecutiva, prima dell'inizio dei lavori;

Cantierizzazione

PRESO ATTO che le zone operative risultano limitate al solo cantiere di costruzione del centro intermodale;

PRESO ATTO che l'area sarà oggetto dell'installazione di moduli per il personale di cantiere adibiti a uffici e spogliatoi e che, durante le fasi esecutive di cantiere, saranno presenti macchine operatrici oltre ai mezzi di trasporto e alle attrezzature edili;

PRESO ATTO che le principali fonti di emissione durante le operazioni di scavo e sbancamento sono dovuti al transito dei mezzi sulle aree di passaggio e agli inquinanti dagli scarichi dei mezzi di cantiere;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *“... Nella fase iniziale si adotteranno opportune opere di mitigazione per limitare la possibile formazione di polveri, provvedendo ad un opportuno inumidimento che eviti la relativa diffusione”;*

PRESO ATTO che *“... il reperimento dell'acqua utilizzata in corso d'opera per l'abbattimento delle polveri da cantiere è un onere posto in capo all'appaltatore, che dovrà procedere all'acquisizione della fornitura in proprio nel corso dei lavori ... L'intera area è servita dalla rete pubblica idrica cittadina (gestore ABBANOVA). Tuttavia, nel caso si manifesti, per qualsiasi ragione, l'impossibilità da parte dell'appaltatore a reperire presso terzi fornitori, il quantitativo d'acqua occorrente per inumidire con efficacia le aree durante le attività di scavo, sarà possibile approvvigionare la risorsa idrica attraverso emungimento da un pozzo ubicato nell'area di intervento, in prossimità del retro del fabbricato Ex magazzino, ancora oggi produttivo e con portate idriche sufficienti a coprire le esigenze di abbattimento delle polveri da cantiere ...”;*

PRESO ATTO che il Proponente nel Piano di Sicurezza identifica misure di prevenzione e protezione per le operazioni di scavo *“... In relazione alle specifiche attività svolte devono essere adottati tutti i provvedimenti necessari ad evitare l'emissione di inquinanti fisici o chimici (rumori, polveri, vapori e quant'altro)”;*

CONSIDERATO che il Proponente prevede le seguenti misure preventive:

- *“i depositi temporanei di materiali di risulta e scarti dovranno essere protetti con adeguati teli o si dovrà provvedere alla loro immediata eliminazione mediante conferimento a discarica;*
- *nelle operazioni di scavo e movimento terra si dovrà provvedere se necessario ad inumidire le aree durante tutta l'attività;*
- *le delimitazioni ove necessario saranno integrate con teli antipolvere;*

- *compatibilmente con le esigenze di cantiere le attività più rumorose saranno svolte nelle ore che arrecheranno minore disturbo per le attività limitrofe, in caso di rumore ambientale dovuto a lavori notturni o a lavori diurni che superano i livelli massimi zonali, deve essere fatta, prima della esecuzione dei lavori, una richiesta di deroga per l'eventuale superamento dei limiti del rumore ambientale causate da lavorazioni edili;*

CONSIDERATO che il Proponente prevede di realizzare le operazioni di manutenzione dei mezzi/cambio oli lubrificanti (olio motore e eventuale olio idraulico) in luogo asciutto, provvedendo allo stoccaggio di quelli esausti in appositi recipienti che verranno conferiti al Consorzio Obbligatorio degli oli usati;

VALUTATO che le opere da realizzarsi siano equiparabili a lavori di tipo edile e che, conseguentemente, l'adozione di buone pratiche di cantiere associate alla realizzazione di un monitoraggio specifico per le componenti atmosfera e rumore possa ritenersi sufficienti alla mitigazione di eventuali impatti temporanei sulle aree circostanti l'area di intervento;

Quadro di riferimento ambientale

Atmosfera

PRESO ATTO che in fase di cantiere le principali emissioni generate dalle attività di realizzazione dell'intervento sono correlate alla produzione di polveri, dovute alle attività di scavo, ed alle emissioni dei mezzi di cantiere;

CONSIDERATO che tali emissioni sono limitate alle fasi iniziali di intervento e che possono essere mitigate, evitando periodi particolarmente siccitosi e/o attraverso l'applicazione di buone pratiche di cantiere quali attività periodiche di bagnatura;

VALUTATO che le emissioni atmosferiche in fase di cantiere siano mitigabili con accorgimenti idonei.

VALUTATO che l'area di intervento ricade in un contesto urbano esistente e consolidato, all'interno del quale il progetto non si propone quale fonte attrattiva di nuovi volumi di traffico, ma rappresenta una riorganizzazione migliorativa dell'esistente, senza perciò comportare in fase di esercizio un incremento significativo delle fonti emmissive;

Ambiente idrico, suolo e sottosuolo

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *"... Non risultano presenti nell'area di intervento risorse idriche superficiali. Dunque non esiste una problematica di sensibilità ambientale per emergenze idrografiche ..."*;

PRESO ATTO che la falda si colloca tra 12 e 18 m p.c., ad eccezione dell'area in prossimità del sondaggio S1, dove si colloca a 3 m p.c.;

PRESO ATTO che per lo smaltimento delle acque meteoriche il Proponente prevede la realizzazione di un impianto di raccolta, trattamento di disoleatura (in relazione alle acque meteoriche del piazzale di sosta dei mezzi pubblici e del parcheggio multipiano) e scarico appositamente dimensionato che convoglierà le acque in un pozzetto direttamente collegato alla rete acque meteoriche esistente: *"... Tutte le acque ricadenti sulle superfici contaminate, quali piazzali di sosta e parcheggi, verranno sottoposte ad un trattamento di disoleatura. Le acque piovane ricadenti sulla copertura del fabbricato ex-magazzino e sulla pensilina verranno invece canalizzate a valle dell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia, per poi essere scaricate in un'area di compluvio naturale opportunamente localizzata"*;

PRESO ATTO che l'area di intervento ricade in zona a morfologia pianeggiante, formata prevalentemente da alternanze di depositi argilloso - limosi e dalla successione calcareo - dolomitica Formazione di Gonnessa;



PRESO ATTO che l'area in esame rientra nel sub Bacino n.7 del PAI, esterna alla perimetrazione delle aree a rischio idraulico e geomorfologico;

PRESO ATTO che nella zona non sono presenti processi morfogenetici attivi, né dissesti idrogeologici potenziali o in atto;

PRESO ATTO che il Comune di Iglesias è collocato in zona sismica 4;

CONSIDERATO che il Proponente prevede l'applicazione delle normali buone pratiche di cantiere previste, quale prevenzione al fine di evitare eventuali sversamenti di liquidi o altre sostanze (oli da manutenzione ecc.) sul suolo;

VALUTATO che la tipologia di intervento e la sua localizzazione, nonché l'applicazione delle normali buone pratiche di cantiere, siano sufficienti a non indurre effetti significativi sulle componenti ambientali considerate;

Rumore

PRESO ATTO che l'area di intervento è classificata in Classe acustica III, "Aree di intensa attività umana", e che il Proponente dichiara che: "... Si fa presente che stante la tipologia di attività, si ragiona esclusivamente in termini di fascia diurna, orario massimo di funzionamento dell'attività stessa ...";

PRESO ATTO che il Proponente nella Relazione Acustica dichiara che:

- "... Con la nuova realizzazione non si avrà un aumento di rumorosità ma un uso programmato dei mezzi e dei servizi e tale che la fruizione delle persone sia semplicemente più organizzata ..."
- "... il traffico veicolare indotto dall'attività non produrrà significativi effetti sulla rumorosità del traffico già attualmente sostenuto per effetto dell'attraversamento e degli altri esercizi produttivi esistenti e dei nuovi che sorgeranno nella zona ..."

PRESO ATTO che dalle elaborazioni effettuate dal Proponente tramite il software CADNA – A risulta che "... al momento vengono rispettati i livelli di immissione assoluti previsti dal PCCA nei periodi di riferimento diurno e notturno e sarà rispettato il criterio differenziale ..." e che pertanto il Proponente non prevede interventi di attenuazione/risanamento, che verranno intrapresi in caso di verifica di valori fuori norma nel corso dei monitoraggi;

CONSIDERATI gli esiti delle analisi presentate dal Proponente, la tipologia di opera ed il contesto di realizzazione in ambito urbano (di tessuto consolidato in presenza di linea ferroviaria attiva) e la presenza di un monitoraggio nelle 3 fasi AO, CO e PO, **SI VALUTA** condivisibile l'impostazione del Proponente di rimandare l'attuazione di eventuali interventi di attenuazione/risanamento a valle del rilevamento di eventuali superamenti dei limiti normativi durante i monitoraggi;

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

PRESO ATTO che l'area di intervento è rappresentata da un'area dismessa interna al tessuto consolidato, che sta progressivamente subendo un lento processo di ricolonizzazione naturale da parte della vegetazione, che attualmente ricopre solo una porzione limitata dell'area, mentre la maggior parte risulta allo stato priva di vegetazione nonché distante da aree a maggiore naturalità, sia dal punto di vista vegetazionale/floristico che faunistico;

PRESO ATTO che la zona circostante è caratterizzata da una forte urbanizzazione del territorio, dove dominano (per quanto possibile in un contesto urbano) essenze spontanee infestanti e vi è totale assenza di specie botaniche meritorie di salvaguardia;

CONSIDERATA pertanto l'assenza di flora protetta e/o di pregio che potrebbe subire impatti dalle opere in progetto;

CONSIDERATO che il progetto prevede anche la riqualificazione e piantumazione di parte delle aree “libere da intervento”;

VALUTATO che nel contesto di intervento non sono presenti elementi di “naturalità” significativi passibili di eventuali impatti generati dalle attività di realizzazione del progetto;

Traffico stradale

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato una relazione trasportistica in cui viene definita la domanda di trasporto in stretta correlazione al numero ed alla tipologia di attrattori presenti nell’area di studio ed alla scelta modale con cui gli utenti compiono gli spostamenti, e vengono dimensionati i servizi del centro intermodale;

VALUTATO che tra gli obiettivi del centro intermodale il Proponente pone la riduzione *dell’impatto del traffico veicolare collettivo attraverso una nuova regolamentazione del traffico cittadino* e la riduzione *dell’impatto ambientale legato all’inquinamento acustico ed a quello legato alle emissioni climalteranti* attraverso una riqualificazione urbana contestuale all’attuazione di una politica di mobilità “di integrazione” (integrazione dei mezzi di trasporto, integrazione tariffaria) e di riorganizzazione delle linee dei bus;

Patrimonio culturale

PRESO ATTO che il progetto prevede il recupero dell’ex scalo merci, valorizzando e salvaguardando il fabbricato presente;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “... *Non vi sono all’interno del perimetro stretto progettuale elementi di pregio o che necessitano di particolare tutela, o che in minima parte possano essere danneggiati dalla riprogettazione di tale area ...*”;

PRESO ATTO che, in prossimità della vecchia stazione delle Ferrovie Meridionali Sarde, è stata rinvenuta la presenza di un manufatto che verosimilmente rappresenta un rifugio aereo di epoca bellica, il cui accesso si sviluppa sotto il piano viario della via Crocifisso, all’esterno del perimetro dell’area individuata per la realizzazione del centro intermodale;

CONSIDERATO che il Proponente prevede di preservare l’accesso al rifugio antiaereo al fine di rendere visitabile l’interno dei cunicoli che si diramano nel sottosuolo, esternamente all’area del centro intermodale;

CONSIDERATO che il Proponente prevede di eseguire le attività di cantiere - per la parte che influisce con il rifugio - sotto il controllo dalla Soprintendenza;

PRESO ATTO che il Proponente si propone di non sottrarre le strutture storiche presenti nell’area (ex magazzino scalo merci e rifugio antiaereo) alla fruibilità pubblica, ma di valorizzarle;

VALUTATO che l’intervento in analisi non possa generare impatti significativi sulle strutture di interesse storico presenti nell’area e che, al contrario, possa consentire il loro recupero/valorizzazione;

Rifiuti

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che:

- “... *L’area di intervento necessita di pulizie preliminari con smaltimento di quantità relativamente modeste di rifiuti. Questi sono di due tipi: masse metalliche costituite dai vecchi binari delle linee ferroviarie dismesse, già al servizio dell’ex scalo merci ferroviario, e le relative strutture di sostegno costituite dalle traverse in legno impregnate di oli e peci, com’era in uso, un tempo, nella realizzazione delle linee ferroviarie ...*”;

- “... I rifiuti generati durante la fase di cantiere sono costituiti, prevalentemente, da materiali generati dalla dismissione delle vecchie linee ferroviarie, come traverse e binari metallici. Questi materiali sono presi in carico da RFI (con cui il Comune di Iglesias ha stipulato un accordo di programma) che cura, a proprie spese, il recupero, il riutilizzo eventuale e, in ultima istanza, lo smaltimento dei materiali non recuperabili. Le operazioni di bonifica dell'area da materiali dismessi non funzionali all'esercizio ferroviario sono state eseguite ed i materiali consegnati a RFI. Ciò anche al fine di limitare le interferenze metalliche, dovute ai binari, nelle attività di bonifica precauzionale da ordigni esplosivi residuati bellici autorizzate dalla Commissione presso il 10° Reparto Infrastrutture Ufficio BCM di Napoli. I materiali provenienti dalle demolizioni sono oggetto di specifico adempimento da parte dell'impresa appaltatrice ai sensi degli articoli 66 e 67 del capitolato speciale appalto(1) ...”;
- “... Non si prevede lo stoccaggio, la manipolazione o il trasporto di quantità di sostanze potenzialmente pericolose tali da determinare situazioni di rischio sia per gli operatori all'interno del cantiere, sia per le attività presenti intorno all'area di intervento ...”;
- “... La gestione delle opere in progetto non determina produzione di rifiuti pericolosi o potenzialmente pericolosi per l'ambiente e la salute dell'uomo. Tali rifiuti si connotano come appartenenti all'igiene pubblica urbana e pertanto smaltibili, secondo il principio di prossimità, mediante differenziazione, recupero e, solo per l'indifferenziabile, destinato allo smaltimento in modo non dannoso per la salute umana ...”;

CONSIDERATO che la mancata demolizione ed il riutilizzo di fabbricati esistenti si inserisce nell'ottica della minimizzazione - per quanto possibile - dei rifiuti prodotti;

VALUTATA corretta la gestione dei rifiuti proposta, dalla quale sono escluse le terre e rocce prodotte dagli scavi, trattate nel “Piano di utilizzo del materiale da scavo” e che saranno eventualmente trattate come rifiuti a valle delle apposite verifiche;

Misure di mitigazione

PRESO ATTO che il Proponente prevede di mitigare le emissioni atmosferiche e acustiche in fase di cantiere attraverso l'applicazione di buone pratiche di cantiere quali “utilizzo di umidificanti delle terre, mezzi silenziati o barriere antirumore”;

CONSIDERATO che in fase di cantiere è prevista anche l'esecuzione di monitoraggi specifici per le componenti rumore e atmosfera;

VALUTATO che in base al contesto territoriale di riferimento ed alle attività previste si possano considerare sufficienti le misure proposte;

Monitoraggio ambientale

PRESO ATTO che il Proponente presente un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) e controllo, corredato da una cartografia specifica, con cui il Proponente intende fissare “... i termini del Piano di Monitoraggio e controllo ambientale (PMA) per le opere in progetto, con particolare riferimento alla qualità dell'aria e alla componente rumore, soprattutto per la fase di cantiere ... Il presente documento costituisce pertanto, piano di monitoraggio esecutivo che sarà allegato al contratto con l'Appaltatore con obbligo di provvedere secondo quanto stabilito nei paragrafi che seguono”;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “... non è necessario nel corso dei lavori, esercitare la sorveglianza della qualità delle falde acquifere, in quanto:

- a. quella presente nel pozzo non si disperde nell'ambiente in modo incontrollato
- b. le acque superficiali (prima pioggia) sono collettate verso gli impianti di disoleazione ...”;

PRESO ATTO che il Proponente prevede di monitorare la componente atmosferica in fase di cantiere tramite 3 postazioni, due esterne all'area di intervento ed una interna al sito, localizzate lungo la direttrice dei venti dominanti;

PRESO ATTO che il Proponente prevede di monitorare PM10 e i metalli in esso contenuti, nonché i parametri meteo climatici;

PRESO ATTO che il Proponente prevede di monitorare la componente acustica in fase di cantiere tramite 1 postazione di misura fonometrica al contorno del futuro cantiere - rappresentata nel documento ASS_VIA_IGLES_5_08_carte_pma.pdf - " *per consentire durante lo svolgimento dei lavori, la identificazione delle zone interne con più elevata pressione acustica*";

VALUTATO che il piano presentato dal Proponente debba essere integrato e aggiornato per tutte le diverse fasi (*ante operam*, di cantiere e *post operam*) e componenti e che sia opportuno venga preventivamente condiviso ed approvato da ARPA Sardegna;

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

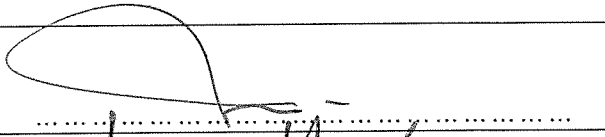
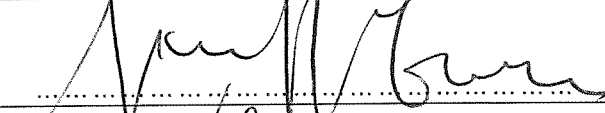
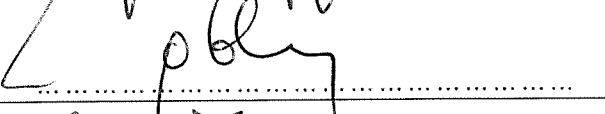
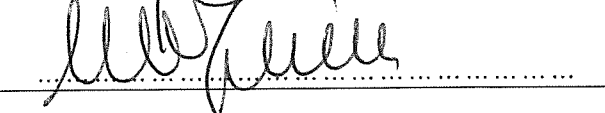
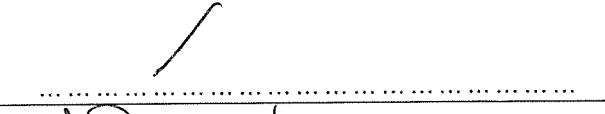

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE all'esclusione dalla VIA del progetto "Realizzazione del centro intermodale di Iglesias", ferme restando le seguenti condizioni ambientali:

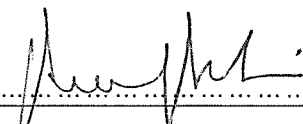
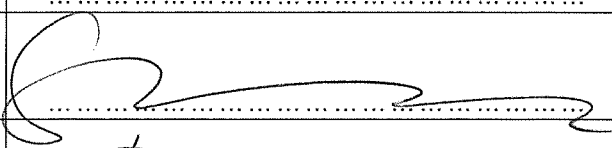
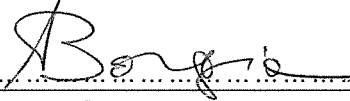
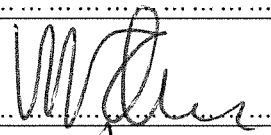



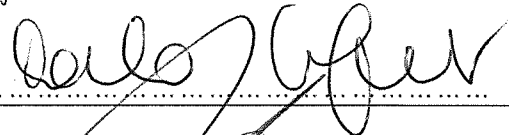

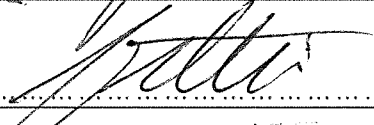
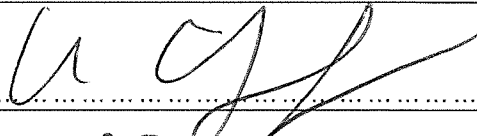
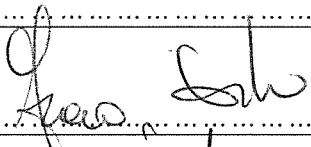
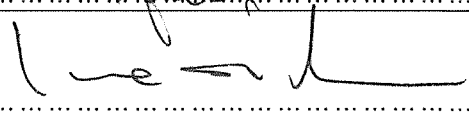
Numero prescrizione	1
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva il Proponente presenterà un Piano di Caratterizzazione ex art.24 D.P.R. n.120/2017, che dovrà essere condiviso ed approvato da ARPA Sardegna. Inoltre dovrà predisporre l'esecutivo del Piano Preliminare di Utilizzo ai sensi del comma 4 art. 24 DPR 120/17, che dovrà essere approvato da ARPA Sardegna, in cui saranno individuate le imprese idonee alla gestione dei volumi da conferire a discarica (per certificazioni, mezzi, ubicazione, ecc.) per minimizzare gli impatti sul territorio dovuti alla movimentazione dei mezzi. Allo stesso scopo saranno selezionati gli impianti autorizzati di recupero/smaltimento a cui conferire eventuale materiale di risulta. Gli atti di approvazione di ARPA Sardegna verranno trasmessi per conoscenza al MATTM prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Ante operam (progettazione esecutiva)
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Sardegna

Numero prescrizione	2
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale

Numero prescrizione	2
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva il Proponente aggiornerà il piano di monitoraggio ambientale presentato per tutte le fasi di attività (<i>ante operam</i> , in corso d'opera e <i>post operam</i>) e per tutte le componenti impattate dai lavori, con particolare attenzione alla problematica delle emissioni atmosferiche ed acustiche in corso d'opera. Tale piano di monitoraggio dovrà essere condiviso ed approvato da ARPA Sardegna prima dell'inizio dei lavori; il parere definitivo di approvazione di ARPA Sardegna verrà trasmesso per conoscenza al MATTM.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Ante operam (progettazione esecutiva)
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Sardegna

Numero prescrizione	3
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Altri Aspetti
Oggetto della prescrizione	Le sistemazioni a verde previste in progetto dovranno essere effettuate tramite l'impianto di specie autoctone ed evitando le specie ad alta allergenicità. Compatibilmente con le opere previste, gli esemplari arborei esistenti dovranno essere preservati in situ.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	In corso d'opera e post operam
Ente vigilante	Regione Sardegna
Enti coinvolti	

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)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	

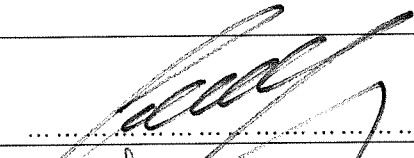

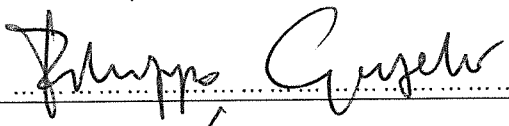

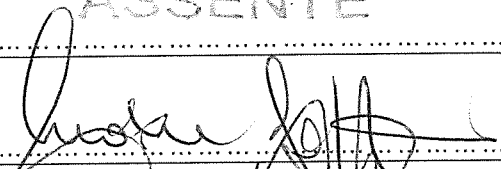
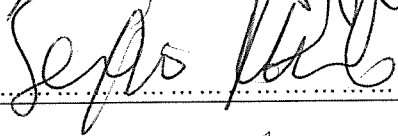
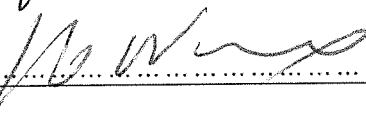
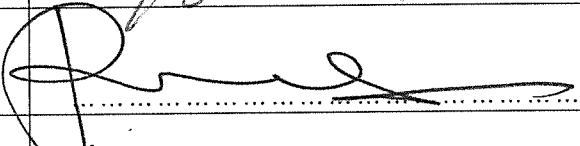
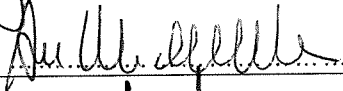
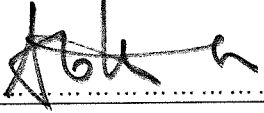
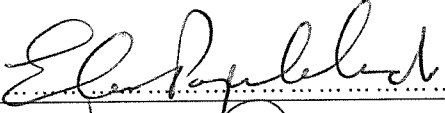
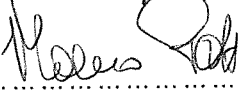
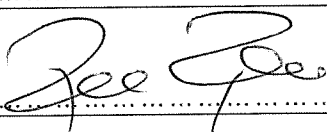
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	

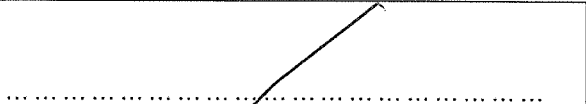
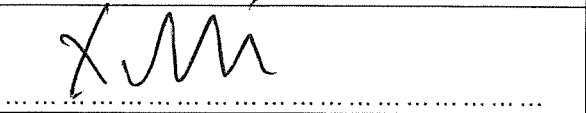
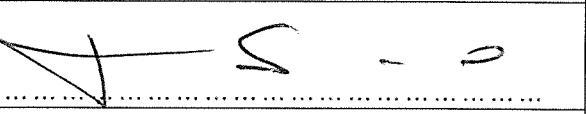
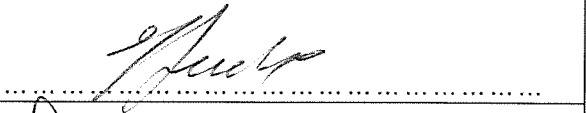

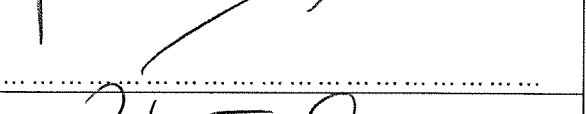








Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	