



**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, TRANSIZIONE ENERGETICA
E CICLO DEI RIFIUTI**

AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	Autorizzazione allo smaltimento rifiuti liquidi di terzi presso l'attuale impianto di trattamento reflui sito in via Fratelli Wright (Aeroporto Leonardo Da Vinci Fiumicino)
Proponente	AEROPORTI DI ROMA SpA
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Fiumicino Località Aeroporto Leonardo Da Vinci

Registro elenco progetti n. 097/2024

Pronuncia di verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

ISTRUTTORIA TECNICO-AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Dott. Francesco Di Lazzaro	IL DIRIGENTE AD INTERIM Ing. Wanda D'ERCOLE
COLLABORATORI AP	
	Data: 02/04/2026

La società AEROPORTI DI ROMA SpA in data 04/12/2024 acquisita con prot.n. 1491267 ha presentato istanza di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Come dichiarato dal proponente, l'opera in progetto:

- rientra nella tipologia elencata nell'Allegato IV alla Parte II del D.Lgs.152/2006, al punto 7, lettera s e lettera z,b);
- è conforme alle previsioni pianificatorie e con la destinazione dei suoli, a tal fine specifica che l'area censita catastalmente nel Comune di Fiumicino al Foglio n. 731 Particella n.I subalterno 505 e particella n. 736 subalterno 509;

La documentazione progettuale allegata all'istanza del 04/12/2024 è composta dai seguenti elaborati:

- Istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA, Allegati A, B, C, D;
- ricevuta di versamento;
- dichiarazione disponibilità a recepire prescrizioni;
- dichiarazione titolarità presentazione istanza;
- documentazione attestante legittimità preesistenze;
- dichiarazione capacità produttiva massima;
- certificazione comunale assenza usi civici;
- attestazione destinazione d'uso;
- Studio Preliminare Ambientale;
- Relazione tecnica depuratore;
- planimetria e sezione dello stato di fatto e progetto bottino di bordi est;
- planimetria e sezione dello stato di fatto e progetto bottino di bordi ovest;
- inquadramento territoriale;
- documento unico valutazione rischi interferenziali;
- relazione tecnica generale;
- cronoprogramma lavori;
- specifiche tecniche;
- quadro economico;
- computo metrico estimativo;

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 097/2024 dell'elenco.

Con nota prot.n. 1561935 del 19/12/2024 l'Area V.I.A. ha inviato la comunicazione a norma dell'art. 19 commi 2 e 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. dell'avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale nel sito regionale;

Con prot.n. 56/2025 del 03/01/2025, acquisita con prot.n. 006363 del 07/01/2025, è pervenuta nota dell'AUBAC Settore Gestione rischio idraulico con la quale trasmette delle prescrizioni derivanti dagli strumenti di pianificazione di bacino vigenti;

Con prot.n. 0023556 del 09/01/2025 è pervenuta nota del Servizio Geologico e Sismico Regionale con la quale evidenza di non esprimersi in quanto l'intervento previsto non rientra in alcuna delle casistiche di competenza;

Con prot.n. 0057945 del 17/01/2025 è pervenuta nota dell'Area Rifiuti con la quale evidenza che non emergono aspetti riconducibili alle competenze, afferenti al ciclo dei rifiuti urbani, per le quali l'Area è chiamata ad esprimersi;

Con prot.n. 0327148 del 17/03/2025 è stata inviata comunicazione ai sensi dell'art. 19 comma 6 del D.Lgs. 152/2006 con la quale si comunica che il termine per l'adozione del provvedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA è prorogato;

Con nota prot.n. 0007168 del 04/04/2025, acquisita in data 07/04/2025 con prot.n. 0408414, prot.n. 0409184 e prot.n. 0409470, la Società proponente ha trasmesso la seguente documentazione integrativa:

- nota di riscontro;
- allegato A atto notorio;
- studio preliminare ambientale SPA-rev I0;
- documentazione fotografica;

Con prot.n. 56/2025 del 03/01/2025, acquisita con prot.n. 0479861 del 30/04/2025, è pervenuta nota dell'AUBAC Settore Gestione rischio idraulico con la quale trasmette la nota avente oggetto "Riscontro alla nota AUBAC n.4258 del 7.4.2025";

Con prot.n. 0009914 del 16/05/2025, acquisita con prot.n. 0535471 del 19/05/2025, la Società proponente ha trasmesso una nota integrativa di chiarimenti;

Con prot.n. 0819360 del 08/08/2026 l'Area V.I.A. ha inviato una comunicazione alla Società proponente con la quale si richiedono chiarimenti;

Con prot.n. 0024776 del 12/12/2025, acquisita con prot.n. 1228016 del 15/12/2025, la Società proponente ha trasmesso la documentazione e le informazioni ai sensi dell'art. 19 co.6 del D.Lgs. 152/2006;

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

Dati del progetto

Il progetto riguarda una richiesta di autorizzazione alla modifica funzionale di un impianto di trattamento delle acque reflue esistente e già in esercizio ubicato all'interno del sedime aeroportuale di Fiumicino in via Fratelli Wright, con l'upgrade allo smaltimento di rifiuti quale operazione D8 dell'allegato B della Parte IV del D.Lgs 152/2006.

Il progetto [...] relativo all'impianto di depurazione situato all'interno dell'Aeroporto di Fiumicino, non prevede la realizzazione di nuove opere, bensì unicamente l'estensione delle autorizzazioni già in essere per l'impianto al fine di consentirne l'abilitazione a gestire i reflui provenienti dagli aeromobili transitanti sullo scalo (ad oggi avviati a smaltimento mediante trasporto su gomma).

In particolare, [...] reflui di terzi (identici nella sostanza a quelli già trattati dal depuratore) conferiti mediante i cosiddetti "bottini di bordo".

L'impianto - inserito nell'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale del 1994, approvato in data 07/03/1995 con D.D. n. 25/95 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - è attualmente dotato dei seguenti titoli autorizzativi:

- *Determinazione Dirigenziale della Città Metropolitana di Roma Capitale R.U. 1154 del 16/03/2016 (autorizzazione allo scarico), successivamente:*
 - o *modificata con Determinazione Dirigenziale R.U. 3000 del 15/07/2016;*
 - o *integrata con Determinazione Dirigenziale R.U. 2682 del 06/08/2023.*

L'unico intervento previsto dal progetto [...], che non richiede alcun potenziamento del depuratore esistente rimanendone immutata la massima capacità di trattamento, consiste nella realizzazione di pese per automezzi, finalizzate al rilevamento del peso delle acque reflue provenienti dagli aeromobili operanti nello scalo di Fiumicino. Tali pese, configurabili come dotazioni impiantistiche e costituite da celle di carico, saranno installate presso due fabbricati esistenti (stazioni di conferimento) ubicati in area air-side dell'aeroporto.

Le autorizzazioni in tema di rifiuti previste dal D.Lgs. 152/2006, così come quelle in tema di impianti FER, delineano un sistema che ha natura di principio generale speciale applicabile (e già applicato) anche agli impianti insistenti sul sedime aeroportuale e prevale sulla disciplina di settore concorrente. Nel caso di specie, i reflui prelevati dagli



aeromobili, non essendo gestibili mediante convogliamento fognario, devono essere qualificati a tutti gli effetti come rifiuti liquidi. Conseguentemente, l'impianto di depurazione che riceve tali reflui e ne effettua il trattamento rientra nella definizione normativa di impianto di smaltimento di rifiuti liquidi.

Si precisa che la modifica proposta determinerà solamente un cambiamento funzionale nella modalità di recepimento dei reflui in ingresso dell'impianto esistente e non nel processo di trattamento degli stessi reflui conferiti. Infatti, la modifica in Progetto, non comporterà una variazione del processo biologico oggi in essere presso l'impianto, ma riguarderà esclusivamente la possibilità, in futuro, per l'impianto in argomento, nei limiti dei compiti attribuiti al gestore aeroportuale di accettare anche rifiuti liquidi di terzi oltre ai normali liquami collettati attualmente. Si sottolinea che, seppur l'intervento determinerà un maggior apporto in termini di carichi inquinanti e di portata, la modifica proposta non varierà la capacità massima di trattamento dei reflui che, infatti, rimarrà invariata rispetto alla configurazione attuale dell'impianto.

Inquadramento territoriale e dimensioni

Le aree interessate dal progetto dove sono ubicati i depuratori ricadono all'interno del sedime dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" in via Fratelli Wright nel Comune di Fiumicino (RM) e ricadono nella sottozona F1a3 "attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto" ed è soggetta alla pianificazione di settore attraverso i cosiddetti Piani di Sviluppo Aeroportuali.

Le aree denominate bottini di bordo sono censite catastalmente come segue:

- Bottini di bordo Est è censito presso il Catasto Edilizio Urbano al Foglio 731 di Fiumicino particella 1 subalterno 505;
- Bottini di bordo Ovest è censito presso il Catasto Edilizio Urbano al Foglio 736 di Fiumicino particella 196 subalterno 509.

Caratteristiche del progetto

Stato di fatto

L'impianto di depurazione aeroportuale sito presso via Fratelli Wright è del tipo biologico a fanghi attivi e stabilizzazione separata del fango. [...].

Pertanto, la disinfezione viene attualmente eseguita tramite dosaggio di acido peracetico a valle della sezione di sedimentazione secondaria.

L'impianto è autorizzato per una capacità massima di trattamento dichiarata pari a 8.000 m³/d referita a 40.000 AE.

Allo stato attuale, al depuratore vengono conferite le acque reflue urbane collettate dalla rete di fognatura a servizio esclusivamente dell'insediamento aeroportuale di Fiumicino, pertanto, si stima che il depuratore serva un'utenza di 25.000÷30.000 AE corrispondenti a 6.000 m³/d in termini di carico idraulico.

Le acque trattate vengono immesse nel corpo idrico superficiale artificiale che costeggia l'impianto, denominato "Collettore Est" recapitante nel Canale delle Vignole, oppure vengono accumulate in apposito bacino di stoccaggio adiacente all'impianto dalla capacità complessiva di 10.000 m³ e miscelate alle acque captate dal fiume Tevere; da qui, previo trattamento terziario, vengono utilizzate come acque industriali per varie utenze dell'Aeroporto.

Le manutenzioni sono svolte da ditte di manutenzione esterne e direttamente dalle case costruttrici delle apparecchiature più complesse.

Giornalmente nell'ambito delle normali operazioni di routine e gestione di impianto, vengono eseguite delle ispezioni su tutte le sezioni dell'impianto (pretrattamenti, trattamento biologico, sedimentazione, disinfezione, campionatori, ispessimento, stabilizzazione e disidratazione), vengono rilevati i principali parametri di Novembre 2024 23669461/23836 processo (O₂ disciolto, potenziale redox, SVI... etc) e vengono verificate tutte le apparecchiature presenti al fine di confermarne il corretto funzionamento.

Dati di progetto

Il Progetto consiste nella modifica all'impianto di depurazione esistente volta a consentire allo stesso di recepire anche i rifiuti liquidi provenienti da terzi che vengono di seguito dettagliati:

- "bottini di bordo 1" conferenti alla rete afferente al depuratore (localizzazione del punto di conferimento air-side2 in corrispondenza delle due stazioni "bottini di bordo") tramite collettori in pressione. Tali reflui verranno prelevati dall'Handler (soggetto terzo certificato che fornisce servizi essenziali agli aeromobili) che svuota il serbatoio dell'aeromobile e trasporta i rifiuti presso le stazioni denominate "Bottino di bordo est" e "Bottino di bordo ovest";
- altri rifiuti provenienti da "bagni remoti" e recapitati su gomma al punto di conferimento (localizzazione del punto di conferimento land-side3 presso il depuratore). Tali reflui verranno preventivamente pesati presso la pesa land-side già esistente;
- fanghi di supero provenienti dal depuratore biologico dell'Area Cargo. Tali rifiuti liquidi verranno preventivamente pesati presso la pesa land-side già esistente.

Descrizione del progetto di realizzazione delle pese

Gli interventi previsti non riguardano in senso stretto il depuratore, ma interessano il sedime di stretta pertinenza, consistendo nella realizzazione di due pese per automezzi denominate "Bottino di bordo est" e "Bottino di bordo ovest", con il fine di determinare la quantità di acque reflue provenienti dagli aeromobili circolanti nello scalo di Fiumicino.

Le pese saranno realizzate con sistemi certificati di pesa dei veicoli adatti a tale servizio. Entrambi i punti di realizzazione delle pese sono ubicati in airside. Le aree sono delimitate da fabbricati esistenti e l'accesso al bottino di bordo è consentito previa l'apertura di una sbarra.

Le pese previste a progetto sono di tipo a ponte a doppia corsia per veicoli stradali e sono caratterizzate da una piattaforma di 8x3 m per una portata di 40 tonnellate.

Al di sotto della struttura è prevista un'area libera per consentire le operazioni di lavaggio.

Le pese sono dotate di sistema di rilevamento del peso su celle di carico con estensimetri ad anello, e sistema di previsione approvato OIML R60, classe C4 con portata di 30 tonnellate.

Infine, sono previsti tutti i cablaggi e collegamenti elettrici a tenuta di polvere e acqua.

La realizzazione delle pese prevede demolizioni di minima entità al fine di posizionare le spire magnetiche e le eventuali tracce per la posa delle canalizzazioni elettriche. Il materiale di risulta proveniente dalle lavorazioni verrà accumulato in un'area di deposito temporaneo di cantiere e successivamente caratterizzato ai sensi della normativa vigente ed infine trasportato e conferito a discarica autorizzata.

Fasi operative per l'attuazione del progetto e tempistica

I lavori di realizzazione delle due pese per autobotti prevedono i seguenti interventi [...]:

- fornitura e posa in opera di un sistema di sensori per la pesa dei veicoli;
- fornitura e posa in opera di un sistema di accesso con sbarra e riconoscimento badge o targhe abilitati;
- fornitura e posa in opera di una colonnina per l'emissione automatica della certificazione della pesata;
- realizzazione di un sistema di videocontrollo dell'area.

[...] le attività previste consisteranno per ciascuna stazione di conferimento bottini ("Bottino di Bordo Est" e "Bottino di Bordo Ovest") sostanzialmente in:

- esecuzione della recinzione perimetrale dell'area di lavoro e dell'area logistica in prossimità del sito;
- predisposizione delle canalizzazioni elettriche;
- installazione delle celle di carico e collegamenti elettrici;
- installazione dei binari di relative rampe;
- installazione del Box (totem con PC);
- installazione del Quadro Elettrico;
- installazione delle telecamere;
- installazione delle sbarre;
- scarifica della pavimentazione per l'alloggiamento della spira magnetica;



- installazione delle spire magnetiche;
- ripristino della pavimentazione sopra le spire;
- eventuali modifiche software in situ;
- prove di funzionamento del processo di pesa;
- collegamenti elettrici e rete dati;
- taratura e collaudo finale.

Durante la fase di costruzione si prevedono:

- consumi di energia elettrica legato essenzialmente alle utenze civili di cantiere;
- consumo di acqua limitato ai fabbisogni giornalieri delle maestranze presenti in cantiere stimato pari a 1,5 m³/d (dato di letteratura);
- limitate emissioni in atmosfera associate esclusivamente all'utilizzo di macchinari per le operazioni di scavo, movimentazione della terra, demolizione, posa delle spire magnetiche ed eventuali tracce per la posa delle canalizzazioni elettriche;
- limitate emissioni di rumore (circoscritte all'area air-side) associate all'utilizzo di macchinari per le operazioni di scavo, movimentazione della terra, demolizione, posa delle spire magnetiche ed eventuali tracce per la posa delle canalizzazioni elettriche;
- produzione di rifiuti di modesta entità associate alle demolizioni. Il materiale di risulta verrà inizialmente accumulato in un'area di deposito temporaneo di cantiere e successivamente caratterizzato ai sensi della normativa vigente e conferito in discarica autorizzata.

Considerando l'ingombro della pesa di 24 m² e la profondità di scavo di 0,5 m dal piano campagna, si stima un volume di scavo pari a 24 m³ per la realizzazione di entrambe le pese.

[...] la realizzazione delle pese in stabilimento e il trasporto necessitano di 60 giorni totali e l'installazione durerà mediamente 25 giorni per ciascuna pesa.

Fase di esercizio

La documentazione progettuale evidenzia che la seguente [...] quantificazione degli apporti che si intendono conferire al depuratore esistente, stimati in base ai dati forniti da AdR:

- bottini di bordo: si stima una produzione giornaliera pari a 35 m³/d (metri cubi/giorno) (codice EER 20 03 04);
- bagni remoti: si stima una produzione di 0,55 m³/d (metri cubi/giorno). Tale valore corrisponde al valore di picco della produzione di rifiuti attuale per tener in considerazione l'incremento di apporti durante la fase estiva (codice EER 20 03 04);
- fanghi di supero provenienti dal depuratore dell'Area Cargo: si stima una produzione pari a 500 kg/d circa per una potenzialità di impianto pari a circa 1755 A.E.: tale contributo sarà recapitato esclusivamente alla linea fanghi del depuratore di via Fratelli Wright per la disidratazione dei fanghi (codice EER 19 08 05).

Relativamente alla linea acque [...] gli apporti totali che verranno convogliati al depuratore saranno quindi dati dalla somma dell'utenza attuale pari a 6.000 m³/d e dei nuovi quantitativi previsti (approssimati per eccesso a 36 m³/d) per un totale di 6.036 m³/d, corrispondenti a circa 31.000 AE (considerando un carico idraulico pari a 200 l/ab*d). Per quanto riguarda la linea fanghi gli apporti che verranno convogliati al depuratore saranno dati dalla somma dell'utenze aggiornata e dai fanghi di supero derivanti dal depuratore biologico dell'Area Cargo, per una potenzialità complessiva corrispondente a circa 30.200 A.E.

Alla luce di quanto sopra, data la capacità massima dichiarata dell'impianto pari a 8.000 m³/d e 40.000 A.E. e i quantitativi di reflui, rifiuti liquidi e fanghi di supero che si prevede di conferirvi, è ragionevole considerare che esista un ampio margine per l'esercizio dell'impianto anche nella futura configurazione. Per maggiori dettagli circa la stima degli apporti aggiuntivi e la verifica della capacità di trattamento dell'impianto [...].

Il proponente, nella nota di chiarimenti del 16/05/2025 ha evidenziato che:

- il progetto relativo all'impianto di depurazione dell'Aeroporto di Fiumicino non prevede la realizzazione di nuove opere strutturali o potenziamenti della capacità di trattamento, ma mira esclusivamente all'estensione delle autorizzazioni vigenti. L'obiettivo è abilitare la struttura alla gestione dei reflui



provenienti dagli aeromobili (i cosiddetti "bottini di bordo"), attualmente smaltiti tramite trasporto su gomma. L'unico intervento fisico previsto consiste nell'installazione di celle di carico per la pesatura degli automezzi presso stazioni di conferimento già esistenti in area *air-side*. Poiché non si configurano varianti sostanziali o nuove costruzioni, l'attività non rientra nelle casistiche degli allegati II e II-bis della parte seconda del D.Lgs. 152/2006, mantenendo invariato l'inquadramento generale dell'infrastruttura già operante;

- sotto il profilo normativo, i reflui prelevati dagli aeromobili sono qualificati come rifiuti liquidi, rendendo necessaria l'integrazione del regime autorizzativo per lo smaltimento degli stessi presso l'impianto. La procedura corretta individuata è l'Autorizzazione Unica Ambientale ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006. Inoltre, in ragione dei volumi stimati di rifiuti conferiti da terzi, l'istanza è sottoposta a verifica di assoggettabilità a VIA (screening) secondo l'Allegato IV del medesimo decreto, con specifico riferimento alle categorie di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi superiori a 10 tonnellate al giorno. Tale iter garantisce la piena conformità ambientale delle operazioni di trattamento rispetto alla disciplina di settore e alle competenze della Regione.

In data 12/12/2025 la Società proponente ha trasmesso i seguenti chiarimenti evidenziando che:

- il progetto prevede il passaggio dall'attuale smaltimento dei reflui presso impianti esterni al conferimento diretto nel depuratore interno al sedime aeroportuale di via Fratelli Wright;
- il nuovo assetto gestionale comporterà un miglioramento del bilancio emissivo complessivo, grazie alla drastica riduzione dei percorsi stradali e dei trasporti su gomma necessari al trasferimento dei rifiuti;
- la capacità depurativa del sito è stata verificata e risulta idonea a sostenere i carichi aggiuntivi previsti, stimati in base al flusso giornaliero dei passeggeri e dettagliati nella relazione tecnica;
- i rifiuti liquidi provenienti dai "bottini" di bordo e dalle aree non collettate sono considerati omogenei a quelli già trattati; pertanto, la presenza di agenti chimici non altera l'efficacia del processo di depurazione esistente.

QUADRO AMBIENTALE

Atmosfera

Durante la fase di costruzione, si prevede l'emissione in atmosfera di polveri associate all'utilizzo di macchinari per le operazioni di scavo, movimentazione della terra, demolizione, posa delle spire magnetiche ed eventuali tracce per la posa delle canalizzazioni elettriche.

Lo studio preliminare ambientale, per quanto concerne la fase di esercizio, evidenzia quanto segue:

In riferimento alla situazione pre-intervento, [...] è stato stimato un incremento di produzione di anidride carbonica equivalente derivante dal processo biologico pari a 1,08 kgCO₂eq/d, incremento che si può assolutamente ritenere trascurabile considerando che attualmente vengono prodotti circa 180,00 kgCO₂eq/d.

I rifiuti liquidi che verranno conferiti su gomma all'impianto saranno quelli provenienti dai bagni remoti e i fanghi di supero del depuratore biologico dell'Area Cargo; i quantitativi dei bottini di bordo, attualmente smaltiti presso tre impianti di trattamento esterni all'area aeroportuale, saranno invece recapitati all'impianto tramite collettori in pressione. Pertanto, sono state stimate le emissioni odierne relative al trasporto dei bottini di bordo presso tali impianti esterni di trattamento rifiuti, pari a 3.494 kgCO₂eq/d.

[...] nella configurazione futura i bottini di bordo verranno conferiti all'impianto tramite collettori in pressione, pertanto, si otterrà un risparmio in termini di emissioni di CO₂ pari a 3.494 kgCO₂eq/d.

Ambiente idrico

Durante la fase di costruzione si prevede un consumo di acqua limitato ai fabbisogni giornalieri delle maestranze presenti in cantiere, stimato in circa 1,5 m³/giorno

Gestione dell'impatto: scarico di acque trattate dall'impianto



[...] relativamente alla linea acque, gli apporti totali che verranno convogliati sono stimati come la somma dell'utenza attuale (pari a 6.000 m³/d [...]) e dei nuovi quantitativi previsti (approssimati per eccesso a 36 m³/d) per un totale di 6.036 m³/d, corrispondenti a circa 31.000 A.E.

Per quanto riguarda invece la linea fanghi, gli apporti totali che verranno convogliati all'impianto sono stimati come la somma dell'utenza futura e dei fanghi di supero derivanti dal depuratore dell'Area Cargo, per una potenzialità complessiva corrispondente a circa 30.200 A.E.

Data la capacità massima dichiarata dell'impianto pari a 8.000 m³/d e 40.000 A.E. e i quantitativi di reflui, rifiuti liquidi e fanghi di supero che si prevede di conferirvi, è ragionevole considerare che esista un ampio margine per l'esercizio dell'impianto anche nella futura configurazione.

Si ritiene pertanto che i quantitativi, rifiuti liquidi e fanghi di supero aggiuntivi trattati dall'impianto sono compatibili con i limiti di scarico nel corpo idrico superficiale artificiale già autorizzati.

Suolo e sottosuolo

Durante la fase di costruzione delle opere, si prevede di effettuare uno scavo di modesta entità per la posa delle pesi, delle spire magnetiche e per le canalizzazioni elettriche. Il materiale di risulta proveniente dalle lavorazioni di demolizione verrà inizialmente accumulato in un'area di deposito temporaneo di cantiere per poi essere caratterizzato ai sensi della normativa vigente e, successivamente, conferito a discarica autorizzata.

Ecosistema

Per quanto concerne la componente ecosistemica lo studio preliminare ambientale ha evidenziato che:

- non si prevedono impatti sulla componente ambiente eco-sistemico;
- non si prevedono impatti sulla componente ambiente eco-sistemico.

Misure compensative per ambiente eco – sistemico: non si prevedono impatti rilevabili sull'ambiente ecosistemico. In ogni caso, a scopo cautelativo e vista l'interferenza tra gli interventi in progetto e l'area IBA, si provvederà a calendarizzare le attività di cantiere al di fuori del periodo riproduttivo delle specie presenti.

Si ribadisce, inoltre, che gli interventi in Progetto saranno realizzati in zona airside e, pertanto, nell'area circostante si ritiene che la potenziale interferenza con l'ambiente eco-sistemico sia trascurabile rispetto alla normale attività dell'aeroporto.

Rumore

Durante la fase di costruzione dell'opera, si prevedono emissioni sonore associate all'utilizzo di macchinari per le operazioni di scavo, movimentazione della terra, demolizione, posa delle spire magnetiche ed eventuali tracce per la posa delle canalizzazioni elettriche.

Il potenziale rumore aggiuntivo prodotto in fase di gestione a seguito della modifica potrebbe essere associato esclusivamente alla fase di conferimento dei reflui e dei rifiuti su gomma. Tale contributo però si può considerare trascurabile in quanto si stima che verranno effettuati solo n. 2 viaggi aggiuntivi ogni giorno.

Paesaggio

L'area di progetto ricade all'interno dell'area tutelata come vincolo archeologico. A tal fine e in accordo con quanto previsto dalle norme di Piano le attività di scavo saranno supervisionate dalla Soprintendenza.

Non si ritiene di dover applicare misure compensative in quanto le attività in progetto non avranno alcun impatto sul paesaggio.

Ambiente umano

Uno dei potenziali impatti sull'ambiente antropico potrebbe essere riconducibile ai trasferimenti su gomma effettuati per il conferimento dei rifiuti provenienti dai bagni remoti. Preme però evidenziare che [...] i trasferimenti dei reflui su gomma saranno più brevi in quanto, a seguito della modifica, i reflui verranno conferiti direttamente in un punto

land-side presso il depuratore e non più presso impianti terzi. Stante quanto sopra si ritiene che gli impatti sul sistema antropico vadano a ridursi rispetto alla condizione attuale.

QUADRO PROGRAMMATICO

Per quanto concerne l'analisi del quadro programmatico, lo studio preliminare ha evidenziato quanto segue:

- P.R.G.: [...] interventi ricadono nella sottozona Fla3 "attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto" ed è soggetta alla pianificazione di settore attraverso i cosiddetti Piani di Sviluppo Aeroportuali;
- P.P.E.: Piano Particolareggiato di Fiumicino Centro Approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 15/04/2002 L'area non è oggetto dei piani particolareggiati in quanto non ricade al centro di Fiumicino;
- P.T.P.R.:
 - Tavola A: [...] a rientrano all'interno del Sistema del Paesaggio Insediativo delle Reti, Infrastruttura e Servizi;
 - Tavola B: [...] Nello specifico i punti di intervento non ricadono in alcuna area tutelate per legge [...];
 - Tavola C: [...] Schema del Piano Regionale dei parchi di tipo areale ai sensi dell'art. 46 del L.R. 291/1997, DGR 11746/1993 e DGR 1100/2002 e identificato dal codice sp_054;
- P.T.P.G.: i punti di intervento [...] ricadono all'interno di "area di funzioni strategiche metropolitane legate al ciclo dell'economia, della conoscenza e innovazione e del tempo libero" [...]; Dall'analisi della Tavola 2.1 si ricava che i punti di intervento non ricadono all'interno della Rete Ecologica Provinciale;
- P.R.T.A.: La cartografia contenuta nelle Tavole del PTAR evidenzia che:
- lo stato ecologico dei corpi idrici superficiali nel tratto finale del fiume Tevere dove è presente il depuratore è classificato come "scarso" [...]; lo stato ecologico dei sottobacini afferenti per il tratto in esame è classificato come "scarso" [...]; lo stato chimico delle acque sotterranee per il tratto in esame risulta ancora in fase di classificazione [...]; lo stato chimico dei sottobacini afferenti è classificato come "buono" [...];
- P.A.I.: il territorio in esame ricade all'interno del Bacino del Fiume Tevere [...] In riferimento alle fasce fluviale ed alle zone di rischio del reticolo secondario e minore, risulta che il punto di intervento identificato come "Bottino Est" ricade all'interno della Fascia A mentre il punto "Bottino Ovest" rimane al di fuori di tali fasce;
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni: [...] il punto di intervento indentificato come "Bottino Est" ricade all'interno di aree caratterizzate da: pericolosità: P3 – elevata probabilità (alluvioni frequenti) [...]; rischio R4 – rischio molto elevato [...];
- Sistema delle Aree Protette: I punti di intervento non interferiscono direttamente con aree della Rete Natura 2000; L'area di intervento interferisce con l'area IBA117 – Litorale Romano;
- Zonizzazione acustica: per quanto concerne la zonizzazione acustica, l'aeroporto di Fiumicino ricade in "Aeroporti e servizi aeroportuali" [...] definita dal DM 31/10/1997" ed in particolare all'interno della fascia aeroportuale "fascia aeroportuale 65<LVA<75 - zona B" (art. 6 comma 2 del DM 31/10/1997);
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti: si sottolinea infine con riguardo alla pianificazione regionale che questa riguarda esclusivamente i rifiuti urbani e non i rifiuti speciali né i rifiuti inerti. Unico elemento del Piano dei rifiuti che incide sulla presente proposta progettuale è quella delle aree idonee e non idonee e dei criteri di localizzazione, che [...] sono tutti rispettati o oggetto di attenzione progettuale per l'impianto che è già esistente ed in attività.

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui il tecnico, Ing. Vito Bretti iscritto all'albo degli Ingegneri della Provincia di Roma al n. A23403, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi degli artt. 38, 47, e 76 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n.445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Avendo considerato che:



- il progetto riguarda una richiesta di autorizzazione alla modifica funzionale di un impianto di trattamento delle acque reflue autorizzato ubicato all'interno sedime dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" in via Fratelli Wright nel Comune di Fiumicino (RM);
- è previsto l'adeguamento dell'impianto di depurazione esistente per accogliere tre tipologie di rifiuti liquidi da terzi:
 - Bottini di bordo (Air-side): reflui dei serbatoi degli aeromobili, prelevati da Handler certificati e convogliati tramite collettori in pressione presso le stazioni di conferimento "Est" e "Ovest";
 - Reflui da "bagni remoti" (Land-side): rifiuti trasportati su gomma da aree non collettate, con pesatura preventiva presso l'infrastruttura già esistente nel depuratore;
 - Fanghi dell'Area Cargo (Land-side): fanghi di supero prodotti dal depuratore biologico della zona Cargo, anch'essi pesati all'ingresso land-side prima del trattamento;
- I reflui saranno conferiti nei due fabbricati ubicati, uno nella zona air-side in corrispondenza del terminal 1 e l'altro nella zona air-side in corrispondenza del terminal 3, così denominati:
 - Bottini di bordo Est censito catastalmente al Foglio 731 di Fiumicino particella 1 subalterno 505;
 - Bottini di bordo Ovest censito catastalmente al Foglio 736 particella 196 subalterno 509;
- l'impianto è inserito nell'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale del 1994, approvato in data 07/03/1995 con D.D. n. 25/95 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ed è dotato dei seguenti titoli autorizzativi:
 - Determinazione Dirigenziale della Città Metropolitana di Roma Capitale R.U. 1154 del 16/03/2016 (autorizzazione allo scarico), successivamente:
 - o modificata con Determinazione Dirigenziale R.U. 3000 del 15/07/2016;
 - o integrata con Determinazione Dirigenziale R.U. 2682 del 06/08/2023;
- l'impianto è del tipo biologico a fanghi attivi e stabilizzazione separata del fango ed è autorizzato per una capacità massima di trattamento dichiarata pari a 8.000 m³/d referita a 40.000 AE;
- al depuratore vengono conferite le acque reflue urbane collettate dalla rete di fognatura a servizio esclusivamente dell'insediamento aeroportuale di Fiumicino;

per il quadro progettuale

- il progetto prevede l'upgrade allo smaltimento di rifiuti quale operazione D8 dell'allegato B della Parte IV del D.Lgs 152/2006 che non richiede alcun potenziamento del depuratore esistente rimanendone immutata la massima capacità di trattamento;
- non sono previste nuove opere strutturali né aumenti di capacità, ma solo l'installazione di sistemi di pesatura (celle di carico) con l'obiettivo di estendere le autorizzazioni vigenti al fine di abilitare l'impianto al trattamento dei "bottini di bordo" tramite Autorizzazione Unica Ambientale (ex art. 208 D.Lgs. 152/2006) e procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A.;
- il passaggio dallo smaltimento presso terzi esterni al conferimento diretto nel depuratore interno di via Fratelli Wright ottimizzerà la gestione dei reflui promuovendo una consistente riduzione del trasporto su gomma e migliorando il bilancio emissivo e l'impatto ambientale complessivo;
- la capacità depurativa dell'impianto, come evidenziato dal proponente, è stata verificata come idonea a sostenere i nuovi carichi previsti, stimati in base ai flussi dei passeggeri ed i reflui in ingresso sono considerati omogenei a quelli già trattati, garantendo che l'eventuale presenza di agenti chimici non alteri l'efficacia del processo biologico esistente;
- nello specifico, l'impianto prevede la gestione anche dei seguenti rifiuti liquidi provenienti da terzi:
 - "bottini di bordo I" conferenti alla rete afferente al depuratore (localizzazione del punto di conferimento air-side² in corrispondenza delle due stazioni "bottini di bordo") tramite collettori in pressione. Tali reflui verranno prelevati dall'Handler che svuota il serbatoio dell'aeromobile e trasporta i rifiuti presso le stazioni denominate "Bottino di bordo est" e "Bottino di bordo ovest"; si stima una produzione giornaliera pari a 35 m³/d (metri cubi/giorno) - codice EER 20 03 04;
 - altri rifiuti provenienti da "bagni remoti" e recapitati su gomma al punto di conferimento (tali reflui verranno preventivamente pesati presso la pesa land-side già esistente); si stima una produzione di 0,55 m³/d (metri cubi/giorno) - codice EER 20 03 04;
 - fanghi di supero provenienti dal depuratore biologico dell'Area Cargo (tali rifiuti liquidi verranno preventivamente pesati presso la pesa land-side già esistente); si stima una produzione pari a 500 kg/d circa per una potenzialità di impianto pari a circa 1755 A.E. - codice EER 19 08 05;



- come dichiarato dal proponente, i limiti di legge per lo scarico sono quelli riportati nella Tabella I, Allegato 5, Parte III del D.Lgs. 152/06 e rimarranno immutati rispetto a quelli attuali;
- l'unico intervento previsto dal progetto consiste nella realizzazione di pesche costituite da celle di carico per automezzi, finalizzate al rilevamento del peso delle acque reflue provenienti dagli aeromobili operanti nello scalo di Fiumicino;
- entrambi i punti di realizzazione delle pesche sono ubicati in air-side, dove le aree sono delimitate da fabbricati esistenti e l'accesso al bottino di bordo è consentito previa l'apertura di una sbarra;
- le pesche saranno di tipo a ponte a doppia corsia per veicoli stradali e sono caratterizzate da una piattaforma di 8x3 m per una portata di 40 tonnellate e la parte di sotto della struttura sarà libera per consentire le operazioni di lavaggio;
- come opere accessorie si prevede la posa di cablaggi e collegamenti elettrici a tenuta di polvere e acqua;
- la fase di realizzazione avrà una durata di 60 giorni totali e l'installazione durerà mediamente 25 giorni per ciascuna pesca;

per il quadro ambientale

- secondo le informazioni dichiarate nello studio preliminare ambientale, l'analisi integrata delle componenti ambientali permette di formulare un giudizio di sostanziale compatibilità e miglioramento del profilo d'impatto dell'infrastruttura, in quanto:
 - il progetto si configura come un intervento di "prossimità gestionale", dove il risparmio di 3.494 kgCO₂eq/d derivante dalla cessazione dei trasporti su gomma verso impianti esterni sovrasta ampiamente il modesto incremento emissivo del processo biologico (1,08 kgCO₂eq/d). Tale riduzione delle emissioni climalteranti rappresenta un beneficio per la qualità dell'aria e la sostenibilità dello scalo;
 - si evince che l'impianto opererà ben al di sotto della sua capacità nominale, dove il margine di sicurezza del 25% circa (30.200 A.E. su 40.000 A.E. disponibili) assicurerebbe l'efficienza del trattamento anche in presenza di picchi di carico, garantendo la tutela dei corpi idrici ricettori e il rispetto dei parametri di legge;
 - gli interventi si limitano all'installazione di dotazioni tecnologiche presso volumi e superfici già esistenti in area *air-side* non comportando un ulteriore consumo di suolo ed impatto sul paesaggio; inoltre, la supervisione della Soprintendenza garantirà la tutela del patrimonio archeologico del sottosuolo;
 - anche se non sono stati rilevati impatti diretti sugli ecosistemi, l'adozione di un cronoprogramma di cantiere basato sui cicli biologici dell'avifauna (Area IBA) evidenzia un approccio cautelativo, minimizzando il rischio di un eventuale disturbo alla biodiversità locale;
- alla luce di quanto evidenziato, rispetto alla situazione ante operam, è possibile ritenere che il progetto non generi impatti negativi significativi e che ottimizzi il ciclo dei rifiuti liquidi aeroportuali secondo i principi di economia circolare e riduzione dell'impronta di carbonio;

per il quadro programmatico

- lo studio preliminare ambientale ha evidenziato che l'area interessata dal progetto ricade in sottozona FIa3 "attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto" ed è soggetta alla pianificazione di settore attraverso i Piani di Sviluppo Aeroportuali;
- per quanto concerne il P.T.P.R. l'impianto ricade all'interno del Sistema del Paesaggio Insediativo delle Reti, Infrastruttura e Servizi e non interferisce con aree tutelate per legge;
- nel contempo si rileva che l'area di progetto ricade all'interno dell'area tutelata come vincolo archeologico secondo quanto previsto dalle norme di Piano il proponente evidenzia che le attività di scavo saranno supervisionate dalla Soprintendenza;
- con riferimento al P.R.Q.A., il Comune di Fiumicino ricade in zona B che include i comuni per i quali si è già registrato un superamento degli standard della qualità dell'aria, per almeno un inquinante, oppure si è stimato un elevato rischio di superamento; si rileva che il progetto, considerate le piccole opere da realizzare e l'aggiunta di due mezzi al giorno, non possa creare un aggravio rispetto alla situazione ante operam;
- secondo il P.R.T.A. lo stato ecologico dei corpi idrici superficiali nel tratto finale del fiume Tevere dove è presente il depuratore è classificato come "scarso" e lo stato chimico delle acque sotterranee per il tratto in esame risulta ancora in fase di classificazione mentre lo stato chimico dei sottobacini afferenti è



classificato come “buono”; pertanto l’attività dovrà garantire la corretta depurazione dei reflui e lo scarico in corpo ricettore che rispetti i limiti previsti dalla normativa;

- per quanto riguarda il *Piano di Gestione del Rischio Alluvioni*, risulta che il punto di intervento identificato come “Bottino Est” ricade all’interno della Fascia A in riferimento alle fasce fluviale ed alle zone di rischio del reticolo secondario e minore, mentre il punto “Bottino Ovest” rimane al di fuori di tali fasce; mentre per quanto concerne il *Piano di Gestione del Rischio Alluvioni*, il “Bottino Est” ricade all’interno di aree caratterizzate da pericolosità P3 – elevata probabilità (alluvioni frequenti) e rischio R4 – rischio molto elevato; e pertanto, l’AUBAC (Settore Rischio Idraulico) ha condizionato il progetto a rispettare le prescrizioni derivanti dagli strumenti di pianificazione di bacino vigenti;
- per quanto concerne le Aree Naturali Protette, l’area di progetto interferisce con l’area IBA I 17 – Litorale Romano; per tale motivo, il proponente ha previsto che nella fase di cantiere si provvederà a calendarizzare le attività di cantiere al di fuori del periodo riproduttivo delle specie presenti;
- per quanto concerne la zonizzazione acustica, l’aeroporto di Fiumicino ricade in "Aeroporti e servizi aeroportuali", per i quali "la regolamentazione del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile, è definita dal DM 31/10/1997" ed in particolare all'interno della fascia aeroportuale "fascia aeroportuale 65<LVA<75 - zona B" (art. 6 comma 2 del DM 31/10/1997); in ogni caso, vista la natura degli interventi si ritiene che gli stessi non apporteranno un contributo significativo in termini di rumore;
- per quanto concerne il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, il progetto presenterebbe secondo i criteri localizzativi, fattori escludenti e di attenzione progettuale per quanto riguarda il vincolo archeologico, la zona IBA ed il rischio idraulico, nel contempo si rileva che tali criteri localizzativi non trovano applicazione in quanto trattasi di una modifica sostanziale di un impianto esistente alla data di approvazione del Piano medesimo;
- inoltre, l’intervento proposto di modifica del Depuratore esistente a supporto dell’Aeroporto potrebbe essere qualificato tra gli interventi di ampliamento di opere pubbliche o di interesse pubblico, riferita a servizi essenziali e non delocalizzabili.

Avendo valutato le caratteristiche del progetto, i potenziali impatti, le interrelazioni tra il progetto proposto ed il contesto ambientale, il quadro programmatico, i fattori ambientali coinvolti nonché valutato il pubblico interesse dell’opera.

Ritenuto comunque necessario prevedere specifiche misure progettuali, di mitigazione e di gestione durante tutte le fasi di cantiere ed esercizio

Per quanto sopra rappresentato

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all’Allegato IV-bis parte II del D.Lgs. 152/2006, si ritiene che possa essere espressa pronuncia di esclusione del progetto dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con le seguenti prescrizioni:

Prescrizioni generali e autorizzative

- I. in fase autorizzativa dovrà essere verificata:
 - a. l’avvenuta acquisizione di tutti i titoli autorizzativi e abilitativi alla realizzazione, esercizio e controllo delle opere di potenziamento del depuratore in progetto;
 - b. l’idonea progettazione e la corretta modalità di realizzazione degli interventi previsti e dei relativi presidi ambientali, nonché le più adeguate misure gestionali dello stesso che garantiscano l’assenza di pericolosità per l’ambiente e la salute pubblica;
 - c. l’adozione ed applicazione di tutte le migliori tecniche di settore attualmente disponibili, sia rispetto ai sistemi di processo adottati in progetto sia rispetto alla coerenza complessiva del Piano di Monitoraggio;
 - d. siano consultata la competente amministrazione in tema di rischio idraulico;



- e. considerato che verranno immessi nel depuratore rifiuti liquidi con un carico chimico diverso dai reflui attualmente trattati, dovranno essere effettuate tutte le verifiche preventive necessarie al fine di confermare e garantire che i reflui scaricati nel corpo recettore abbiano la stessa qualità chimiche dei reflui attualmente trattati secondo i limiti consentiti dalla normativa vigente;
2. dovrà essere garantita l'osservanza della normativa generale di settore e delle prescrizioni contenute nei provvedimenti di approvazione del progetto e di autorizzazione all'esercizio;
3. dovrà essere prevista una procedura operativa per la qualificazione/abilitazione degli "automezzi autorizzati e adeguatamente allestiti" prevista nelle Istruzioni operative e modalità di registrazione/controllo degli accessi alle aree di carico/scarico;
4. siano individuati nel piano di monitoraggio, sia a presidio ambientale sul territorio sia a garanzia della salute pubblica, gli interventi di protezione civile e ambientale da attuare per la gestione delle criticità derivanti da eventi eccezionali (meteorici, idrogeologici, da incidenti, ecc.);
5. sia garantita la realizzazione degli interventi costruttivi e gestionali previsti in progetto in merito alla mitigazione e compensazione dei possibili impatti sia fase di cantiere che in fase di esercizio;
6. siano comunque adottate tutte le opportune misure di prevenzione dell'inquinamento con l'applicazione delle migliori tecniche disponibili;
7. siano rispettate e puntualmente attuate tutte le prescrizioni e le indicazioni espresse nei provvedimenti delle amministrazioni ed enti richiamati nella presente istruttoria;
8. per quanto concerne il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni, il quale evidenzia che il "Bottino Est" ricade all'interno di aree caratterizzate da pericolosità P3 e rischio R4, si ano ottemperate puntualmente le prescrizioni impartite dall'AUBAC nella nota prot.n. 56/2025 del 03/01/2025;
9. deve comunque essere garantito che la gestione dell'impianto non determini delle criticità sulle componenti ambientali, nel caso si verifichino eventuali problematiche di tipo ambientale e sanitario si dovrà provvedere al tempestivo ripristino delle condizioni e dei livelli previsti dalla normativa vigente e all'implementazione e certificazione di nuove misure di contenimento prima del riavvio dell'attività;
10. sia garantito il rispetto di quanto previsto dalle norme di attuazione del P.R.T.A. e P.R.Q.A.;
11. dovrà essere garantita l'osservanza della normativa generale di settore e delle prescrizioni contenute nei provvedimenti di approvazione del progetto e di autorizzazione all'esercizio;
12. siano individuati nel piano di monitoraggio, sia a presidio ambientale sul territorio sia a garanzia della salute pubblica, gli interventi di protezione civile e ambientale da attuare per la gestione delle criticità derivanti da eventi eccezionali, meteorici, idrogeologici, da incidenti, ecc.;

Misure progettuali e gestionali

13. l'esercizio del depuratore dovrà comunque avvenire nel rispetto assoluto dei limiti fissati dalla normativa di riferimento;
14. l'attività di gestione dei rifiuti prodotti nelle aree del depuratore dovrà essere rigorosamente confinata all'interno delle aree appositamente destinate a tale funzione;
15. non potranno essere superati i quantitativi di trattamento previsti dal progetto;
16. l'impianto dovrà essere dotato di tutti i presidi ed impianti antincendio idoneamente predisposti per le attività di gestione del depuratore;
17. siano adottate tutte le misure idonee a minimizzare gli impatti per le componenti acqua e sottosuolo, con particolare riferimento al mantenimento dell'efficienza delle superfici impermeabili e dei presidi ambientali nonché all'adozione di corrette procedure necessarie ad evitare sversamenti accidentali da serbatoi, vasche, contenitori, ecc.;
18. dovranno essere adottate e attuate tutte le misure progettuali e gestionali per il contenimento e riduzione delle emissioni odorigene dall'area del depuratore;
19. tutte le operazioni di gestione del depuratore devono essere sempre e costantemente effettuate in condizioni tali da non causare rischi per la salute umana e per l'ambiente;
20. dovranno essere rispettati i criteri igienico-sanitari stabiliti dalle vigenti disposizioni di legge in materia in tutte le fasi di esercizio dell'impianto di depurazione;
21. dovrà essere garantito che il recapito in corpo idrico rispetti puntualmente tutte le prescrizioni date nell'atto di autorizzazione allo scarico;
22. nel caso di emergenze ed eventi accidentali si dovrà dare tempestiva comunicazione, nei termini di legge, alle autorità competenti per le conseguenti misure da adottare e la messa in sicurezza dell'area;

Traffico indotto/emissioni

23. riguardo al traffico di automezzi, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio in uscita dall'impianto per il trasporto e smaltimento dei rifiuti, si dovranno adottare tutte le misure quali ridotta velocità dei mezzi di trasporto da e verso l'impianto in modo da non causare disservizi o altre criticità alla logistica aeroportuale;
24. il traffico non dovrà superare l'incremento di traffico stimato in n. 2 viaggi aggiuntivi ogni giorno;
25. siano comunque adottate tutte le misure gestionali affinché i mezzi da e verso il depuratore operino in condizioni di massima sicurezza;

Interventi di mitigazione

26. sia garantita la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei possibili impatti;
27. sia garantita la idonea realizzazione e gestione dei sistemi di abbattimento delle emissioni in atmosfera;
28. siano adottate tutte le misure idonee a evitare possibili impatti da rumore, produzione di polveri, emissioni in atmosfera, ecc., garantendo in fase di esercizio emissioni a norma delle diverse parti impiantistiche, la predisposizione di opportuni accorgimenti per la tutela ambientale e l'adozione di tutte le necessarie e più idonee misure di abbattimento;

Misure di monitoraggio e controllo

29. dovranno comunque essere garantite ed adottate tutte le più opportune misure per il monitoraggio dell'intero processo di depurazione sulla base di un apposito Piano di monitoraggio;
30. il piano di monitoraggio dovrà anche comprendere il controllo periodico sulla coerenza della portata del carico inquinante rispetto ai quantitativi dichiarati;
31. dovranno comunque essere adottate tutte le più opportune misure per il monitoraggio dell'intero processo di depurazione;
32. dovrà essere garantita la periodica verifica della funzionalità delle strutture e dei processi in modo da garantire il corretto esercizio dell'impianto;
33. sia garantita la periodica verifica del corretto funzionamento delle apparecchiature e dei sistemi di abbattimento delle emissioni nell'ambiente;
34. dovrà essere periodicamente condotta con i conseguenti eventuali aggiornamenti la verifica delle procedure di sorveglianza e controllo;
35. dovranno essere effettuati tutti i necessari controlli aggiuntivi a seguito di riscontri negativi rilevati durante quelli programmati fino al ristabilimento delle condizioni idonee di esercizio;
36. si dovrà provvedere a comunicare in anticipo il calendario dei controlli di funzionamento ed esercizio, ed ogni eventuale variazione, e a trasmettere alle rispettive autorità tutti i risultati analitici;
37. sia garantita in tutta l'area del depuratore l'idonea accessibilità per tutti i controlli previsti dalla normativa;
38. tutti i macchinari e i sistemi di contenimento/abbattimento delle emissioni in tutte le matrici ambientali dovranno essere mantenute in perfetta efficienza e sottoposti a periodici interventi di manutenzione;
39. dovrà essere mantenuta in piena efficienza la pavimentazione e l'impermeabilizzazione di tutte le aree impiantistiche;
40. dovrà essere garantita l'esecuzione di un costante ed efficace monitoraggio olfattometrico al fine di valutare l'effettivo impatto odorigeno indotto dall'attività in progetto e di conseguenza adottare opportune misure di abbattimento nella stagione più calda;
41. l'impianto dovrà essere sottoposto a periodiche manutenzioni sia per le diverse sezioni impiantistiche sia per le opere soggette a deterioramento, con particolare riferimento alle pavimentazioni, alle opere elettromeccaniche, alla rete di smaltimento delle acque e alle aree di stoccaggio, in modo da evitare qualsiasi pericolo di contaminazione del suolo e sottosuolo;
42. sia costantemente monitorata l'efficienza dei sistemi di abbattimento sui punti emissivi e di tutte quelle parti soggette ad usura che costituiscono il sistema di abbattimento delle emissioni in atmosfera;
43. si dovrà monitorare le emissioni di rumori e vibrazioni derivanti da tutte le attività di gestione del depuratore, adottando in caso di superamento dei limiti previsti dalla normativa, idonee misure atte a mitigare e contenere dette emissioni;

Sicurezza dei lavoratori

44. tutto il personale, che opererà all'interno del sito, sia opportunamente istruito sulle prescrizioni generali di sicurezza e sulle procedure di sicurezza ed emergenza dell'impianto;



45. tutto il personale addetto alle varie fasi di lavorazione deve utilizzare i DPI e gli altri mezzi idonei secondo quanto previsto dalla normativa vigente sulla sicurezza e dovranno essere garantiti tutti i provvedimenti necessari alla salvaguardia della salute e dell'incolumità dei lavoratori all'interno delle singole aree;
46. l'esercizio dell'impianto dovrà sempre avvenire nel rispetto delle normative in materia di sicurezza, di igiene e tutela dei lavoratori, rispetto al rischio di incidenti; a tal fine dovranno essere garantiti tutti i provvedimenti necessari alla salvaguardia della salute dei lavoratori in tutte le fasi previste in progetto;

Modifiche o estensioni

47. eventuali modifiche o estensioni del progetto di cui alla presente valutazione dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. 152/2006 conformemente al disposto dell'Allegato IV, punto 8, lettera t).

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Si evidenzia che qualunque difformità o dichiarazione mendace su tutto quanto esposto e dichiarato negli elaborati tecnici agli atti, inficiano la validità della presente istruttoria.

Il presente documento è costituito da n. 15 pagine inclusa la copertina.