



Relu

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

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

* * *

Parere n. 2630 del 02/02/2018

<p>Progetto:</p>	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Progetto di completamento di Fiumicino Sud, aeroporto Leonardo Da Vinci (RM), D.M. VIA/ 236, del 8/8/2013 prescrizioni: A.14.a), A.14.b), A.14.c), A.14.d), A.19, A.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8</p> <p>Stralcio secondo, prima fase attuativa - Sistema Aerostazioni lato Est - Area di Imbarco A e Avancorpo T1 (progetto 19)</p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 3667</p>
<p>Proponente:</p>	<p style="text-align: center;">ENAC</p>

ID_VIP 3667 Progetto di completamento di Fiumicino Sud, aeroporto Leonardo Da Vinci (RM), D.M. VIA/ 236, del 8/8/2013 prescrizioni: A.14.a), A.14.b), A.14.c), A.14.d), A.19, A.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa - Sistema Aerostazioni lato Est - Area di Imbarco A e Avancorpo T1 (progetto 19)

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

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA), effettuata con nota prot. DVA/18294 del 02/08/2017 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVA), che la ha acquisita al prot. CTVA/2526 del 03/08/2017, relativa all'avvio delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013;

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

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO e CONSIDERATO il suddetto decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013, con il quale è stata determinata la compatibilità ambientale del “Progetto di completamento di Fiumicino Sud” – Aeroporto Leonardo da Vinci, proposto da ENAC, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni;

VISTO e CONSIDERATO il successivo decreto n. 304 dell'11/12/14 che ha modificato il precedente decreto di compatibilità ambientale nei termini delle ripartizioni delle competenze delle verifiche sul monitoraggio ambientale, confermandone alcune in capo ARPA Lazio e attribuendone ad ISPRA le prescrizioni A7, A13 e A14, parzialmente oggetto del presente parere;

CONSIDERATO che detto “Progetto di completamento di Fiumicino Sud” è costituito da più interventi, i quali sono caratterizzati da diverse tempistiche di attuazione e conseguentemente da un diverso dettaglio raggiunto dalla progettazione esecutiva;

PRESO ATTO che tale pianificazione delle attività è stata circostanziata in una Relazione Generale Programmatica inviata dal Proponente con nota n. 149104 in data 24/12/2013 e che su tale pianificazione la DVA ha espresso la propria condivisione con nota prot. DVA-2014-3257 del 10/02/2014;

PRESO ATTO dell'entrata in vigore del DPR n. 120 del 13 giugno 2017 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n.133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;

ID_VIP 3667 Progetto di completamento di Fiumicino Sud, aeroporto Leonardo Da Vinci (RM), D.M. VIA/ 236, del 8/8/2013 prescrizioni: A.14.a), A.14.b), A.14.c), A.14.d), A.19, A.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa - Sistema Aerostazioni lato Est - Area di Imbarco A e Avancorpo T1 (progetto 19)

CONSIDERATO, come specificato dalla DVA nella comunicazione citata in apertura, che il procedimento di verifica di ottemperanza avviato concerne l'intervento relativo al Sistema aerostazioni lato Est - Lotto 1, Secondo e Terzo Stralcio: Strutture, Involucro, Finiture ed Impianti - Area di Imbarco A; Avancorpo del Terminal 1.

CONSIDERATO che l'intervento relativo al Sistema aerostazioni lato Est si compone di tre diverse iniziative relative alla realizzazione:

- dei piazzali AA/MM (Documentazione di ottemperanza già inviata al MATTM da ENAC con nota prot. 0029924-P del 22.03.2016),
- delle strutture, delle finiture, dell'involucro e degli impianti degli edifici,
- degli impianti di Piazzale;

PRESO ATTO che con la documentazione presentata si intende porre in verifica di ottemperanza il solo progetto relativo al:

- "Sistema aerostazioni lato Est - Strutture, Involucro, Finiture ed Impianti - Area di Imbarco A; Avancorpo del Terminal 1";

PRESO ATTO che relativamente al progetto su indicato il Proponente ha richiesto, la verifica di ottemperanza per le seguenti prescrizioni: A.3 lettere a), c), d), e) e f), A.4, A.5, A.6, A.8, A.14 per la fase di corso d'opera le lettere: a), b), c) e d), A.19 e A.20 del Decreto n. 236 del 8/08/2013 così come modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione trasmessa da ENAC con nota prot. 74892-P del 20/07/2017 relativa alla realizzazione degli interventi "Strutture, Involucro, Finiture ed Impianti - Area di Imbarco A; Avancorpo del Terminal 1" e costituita da:

- Elenco Elaborati (cfr. A783T8DGGEEGEN010-1),
- Relazione di ottemperanza (cfr. A783T8DGGGERGEN0701-1),
- Relazione tecnica della cantierizzazione (cfr. A783T8DGGGERGEN0702-1),
- Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori (cfr. A783T8DGGGEDGEN0703-1),
- Cantiere logistico Schema di smaltimento e trattamento delle acque (cfr. A783T8DGGGEDGEN0704-1),
- Relazioni degli impatti ambientali di cantiere (cfr. A783T8DGGGERGEN0705-1),
- Piano gestione dei materiali (cfr. A783T8DGGGERGEN0706-1),
- Relazione sulle aree estrattive (cfr. A783T8DGGGERGEN0707-1),
- Piano di riutilizzo del terreno in situ ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs 152/2006 e smi (cfr. A783T8DGGGERGEN0708-1),
- Relazione sulle discariche e impianti di recupero (cfr. A783T8DGGGERGEN0709-1),
- Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, delle discariche e degli impianti di recupero (cfr. A783T8DGGGEDGEN0710-1),
- Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere (cfr. A783T8DGGGEDGEN0711-1),
- Analisi degli effetti sulla falda nella fase di cantiere e di esercizio (cfr. A783T8DGGGERGEN0712-1),
- Modellazione energetica in regime dinamico degli edifici (cfr. A783T7DGGGERGEN0713-1),
- Estratto dei documenti significativi del progetto (cfr. A783T7DGGEEGEN0714-0);

CONSIDERATO che alla data della presentazione della documentazione relativa alla verifica di ottemperanza in esame, non era ancora in entrato in vigore il DPR n. 120 del 13 giugno 2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del

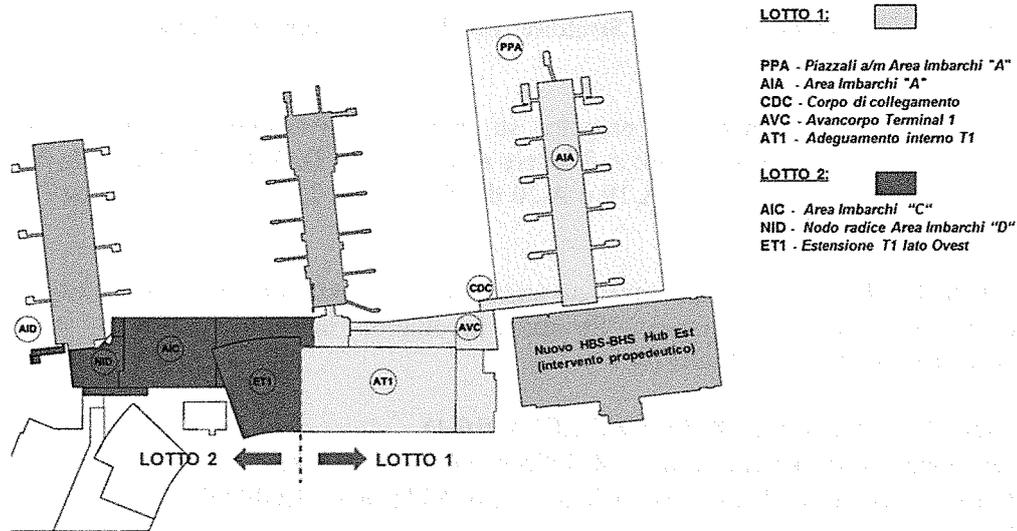
ID_VIP 3667 Progetto di completamento di Fiumicino Sud, aeroporto Leonardo Da Vinci (RM), D.M. VIA/ 236, del 8/8/2013 prescrizioni: A.14.a), A.14.b), A.14.c), A.14.d), A.19, A.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa - Sistema Aerostazioni lato Est - Area di Imbarco A e Avancorpo T1 (progetto 19)

decreto-legge 12 settembre 2014, n.133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.”;

CONSIDERATO che con nota prot. 97913-P del 28/09/2017 il Proponente ha richiesto a questo Ministero di aderire alle disposizioni contenute al Titolo IV art.24 del Decreto 120/17 e contestualmente ha trasmesso:

- il “Progetto di utilizzo in sito del materiale scavato ai sensi del Titolo IV, art.24 del DPR 120/2017”,
- una tabella di adeguamento della documentazione già trasmessa allo scopo di inquadrare, sul tema delle rocce e terre da scavo, quali sono gli elementi ed elaborati espunti, che quindi non dovranno essere più assunti a base della verifica di ottemperanza;

CONSIDERATO che l'intervento in oggetto si inquadra all'interno del Sottosistema Area Est, composto dai Lotti 1 e 2 e che di interesse in questo caso è il Lotto 1, in cui ricadono le seguenti aree: l'Area di Imbarco A (AIA), Piazzali aeromobili di pertinenza (PPA), Avancorpo T1 (AVC) e Riqualfica T1 (AT1), come si vede dalla figura seguente:



CONSIDERATO che le iniziative progettuali che riguardano il citato Lotto 1 sono inquadrabili nei seguenti 4 stralci, da cui sono escluse le attività di adeguamento interno del Terminal 1:

- 1° Stralcio: Costituito dai Piazzali Aeromobili a servizio dell'area di Imbarco A (PPA)-Piazzali 300 (Documentazione di ottemperanza già inviata al MATTM da ENAC con nota prot. 0029924-P del 22.03.2016),
- 2° e 3° Stralcio: Costituito dalle Strutture dell'Area di Imbarco A (AIA), dell'Avancorpo T1 (AVC), del corpo di collegamento (CDC) e le collegate opere interrate; Comprende anche l'involucro esterno, le opere di finitura e gli impianti tecnologici degli stessi edifici, **oggetto della presente analisi**;
- 4° Stralcio: Comprende gli impianti di Piazzale (pontili telescopici, 400Hz, pre-condizionamento, guida ottica);

CONSIDERATO che l'area d'intervento è delimitata a Nord-Est dalla via di rullaggio "HOTEL", a Ovest dalla viabilità di servizio in coda alle piazzole dell'attuale molo "B", ad Est dal fognolo parallelo e prossimo alla taxilane "NE", mentre a Sud è delimitata dalla viabilità fronte BHS (Ex Cargo AZ);



CONSIDERATO che:

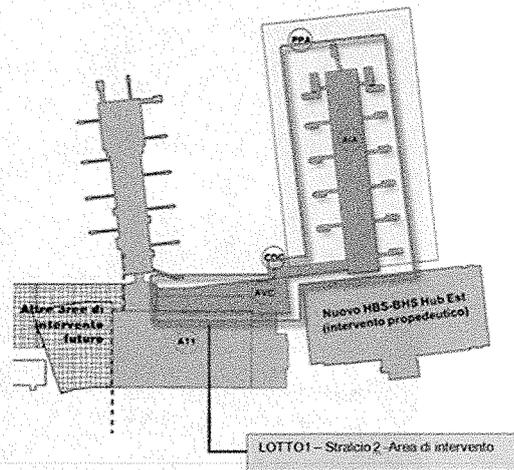
- attualmente sull'area oggetto di intervento è presente un sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche costituita da tre fognoli, con direzione est ovest, che recapitano le acque all'interno in una condotta composta da due tubi affiancati (di diametro 1400mm) che si sviluppa in direzione nord;
- un tratto di tale condotta fognaria interessa l'impronta del futuro molo ed interferisce pertanto con la realizzazione delle nuove infrastrutture;
- il progetto prevede anche lo spostamento del tratto di condotta in questione;

Sarà quindi realizzata una nuova tubazione che transiterà parallela al lato nord del molo per poi deviare verso sud (parallelamente al lato est del molo) e ricongiungersi al collettore esistente in corrispondenza della camera idraulica (PZ-1) dove il collettore presenta una sezione policentrica delle dimensioni 3.00x2.40m;

CONSIDERATO che, durante i lavori per la costruzione delle nuove infrastrutture, l'interferenza dell'area di cantiere con le piazzole esistenti avrà una rilevanza importante sull'operatività aeroportuale, in quanto i lavori interferiranno con quindici stand per aeromobili di codice C, la cui chiusura rappresenterebbe una criticità rilevante per la gestione della sosta di questi ultimi. Pertanto, per riproteggere le piazzole interessate dall'area di cantiere, il Proponente prevede la realizzazione dell'intervento di estensione e adeguamento capacitativo dei piazzali del settore 200, in area sud est dell'aeroporto, al fine di creare, propedeuticamente all'inizio dei lavori del molo, sei nuove piazzole per aeromobili di codice "C" e altre 6 tramite un intervento di allargamento della taxilane "EF" riguardante, quindi, la parte di piazzale esistente su cui insistono nove stand per aeromobili di codice B;

CONSIDERATO che:

- l'area d'intervento si sviluppa in parte a est del Terminal 1 ed in parte in adiacenza al T1;
- le strutture dell'Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal T1 saranno realizzate sull'area airside attualmente occupata dal settore 300 dei piazzali di sosta aeromobili e relativa viabilità;



CONSIDERATO che il progetto si compone in particolare delle seguenti opere strutturali, architettoniche ed impiantistiche:

- una nuova area di imbarco, denominata “Area di Imbarco A” (AIA), con demolizione del tratto di rete fognaria delle acque bianche che ricade nell’area interessata;
- un nuovo Avancorpo in continuità con l’attuale Terminal 1 (AVC), previa demolizione dell’edificio di smistamento bagagli (cd. “manufatto Brufa”);
- un corpo di collegamento tra l’Area di Imbarco A ed il nuovo Avancorpo del Terminal 1 (CDC);

CONSIDERATO che, in generale, il progetto prevede la realizzazione di tutte le opere necessarie per rendere funzionanti ed operative tutte le aree appartenenti al Lotto 1 dell’area Est. In particolare:

- si prevedono tutti gli impianti tecnologici, meccanici, idrici ed antincendio, elettrici e speciali oltre alle opere impiantistiche, relative al sistema di drenaggio delle acque meteoriche degli edifici e dei piazzali adiacenti, compresi i pluviali e le opere impiantistiche inerenti le reti esterne principali;
- a seguito della realizzazione del nuovo avancorpo (AVC) e la riconfigurazione del terminal esistente, si prevede l’adeguamento dell’impianto trattamento bagagli del Terminal “T1” sia in arrivo che in partenza;

CONSIDERATO che i lavori di realizzazione delle strutture seguiranno l’intervento di adeguamento dei piazzali e, per un certo periodo, coincidente con le prime fasi realizzative, che consistono con l’esecuzione dei calcestruzzi armati delle parti interrato, interferiranno con gli stessi; allo scopo sono state previste delle fasi realizzative in cui vengono delimitati gli ambiti dei due cantieri e definite le recinzioni e le aree pertinenti ad entrambi;

CONSIDERATO che in considerazione della tipologia di manufatto ed in considerazione delle lavorazioni e dei progetti esecutivi definiti è possibile individuare le principali attività che si implementeranno in fase di realizzazione:

- scavo di sbancamento,
- scavo di sbancamento con aggettamento acque,
- palificazioni,
- realizzazione fondazioni,
- rinterrati,

- realizzazione di elementi strutturali in elevazione gettati in opera,
- posa in opera di elementi prefabbricati,
- trasporto materiali,
- demolizione manufatti edilizi con tecnica tradizionale,
- demolizione manufatti edilizi con tecnica controllata,
- stoccaggio materiali provenienti dalle demolizioni,
- demolizione pavimentazione in conglomerato cementizio,
- demolizione pavimentazione in conglomerato bituminoso;

CONSIDERATO che le tempistiche di realizzazione dell'intervento sono schematizzabili come segue:

• 2° Stralcio:

○ Strutture AIA	450 gg
○ Strutture AVC T1	435 gg
○ Strutture CDC	93 gg

• 3° Stralcio:

○ Finiture AIA	384 gg
○ Finiture AVC T1	404 gg
○ Finiture CDC	98 gg
○ Corridoio di fuga a quota +1,30	60 gg
○ Finiture – Adeguamento Terminal 1	320 gg

CONSIDERATO che per quanto riguarda le strutture (2° stralcio) è stata individuata un'unica fase per il Corpo di Collegamento (CDC) e l'Area di Imbarco A (AIA) mentre 6 fasi (dalla Fase 0 alla 5) per l'Avancorpo Terminal 1 (AVC):

• nella Fase 1 del Corpo di Collegamento (CDC), si individuano le seguenti lavorazioni:

- movimenti di terra;
- opere strutturali piano terra;
- opere strutturali piano primo;
- opere strutturali copertura;
- facciate continue.

• nella Fase 1 dell'Area di Imbarco A (AIA):

- opere propedeutiche provvisionali;
- movimenti di terra;
- opere strutturali piano interrato;
- opere strutturali piano terra;
- opere strutturali piano primo;
- opere strutturali piano mezzanino;
- opere strutturali copertura;
- torrini per imbarco passeggeri e fondazioni pontili;
- prepasserelle per imbarco passeggeri;

• per quanto riguarda l'Avancorpo Terminal 1 (AVC):

- la Fase 0 è suddivisa nelle sottofasi 0A – demolizione del capannone BRUFA e 0B in cui viene realizzato un nuovo collettore acque nere e bianche e la demolizione dello scatolare esistente;
- la Fase 1 suddivisa in Fase 1A e Fase 1B si è caratterizzata da:
 - ✓ opere propedeutiche provvisionali;
 - ✓ movimenti di terra;
 - ✓ opere strutturali piano interrato;
 - ✓ demolizione cunicolo esistente;
 - ✓ impianti;

- ✓ opere strutturali piano terra (fase 1B);
- la Fase 2 è suddivisa anch'essa in Fase 2A e Fase 2B e prevedono rispettivamente l'allestimento nastri trasporto bagagli e la demolizione Rack con la realizzazione di impianti;
- la fase 3 prevede invece 8 sottofasi (da Fase3A a Fase3A7). In tale fase si individuano:
 - ✓ demolizione cunicolo esistente;
 - ✓ demolizione pavimentazioni piazzali;
 - ✓ opere strutturali piano terra;
 - ✓ opere strutturali piano primo;
 - ✓ opere strutturali piano mezzanino;
 - ✓ opere strutturali copertura;
- nella Fase 4 fasi si individuano:
 - ✓ opere strutturali piano primo;
 - ✓ opere strutturali piano mezzanino;
 - ✓ opere strutturali copertura;
- nella Fase 5 si individuano:
 - ✓ opere strutturali piano primo;
 - ✓ opere strutturali piano mezzanino;
 - ✓ opere strutturali copertura;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le opere di 3° stralcio:

- per le finiture dell'area di Imbarco A si individuano tre diverse WBS di intervento, rispettivamente opere di allestimento interno, opere civili ed opere impiantistiche, caratterizzata ognuna da un'unica fase di lavoro;
- per l'avancorpo Terminal 1 e per il Corpo di Collegamento si individuano unicamente le WBS Opere civili ed Opere impiantistiche (sempre ad unica fase);
- per quanto riguarda l'adeguamento del terminal 1 si individuano quattro WBS, rispettivamente definite in allestimento interno, opere civili, opere impiantistiche ed impianto bagli AT1;

CONSIDERATA la prescrizione A.2 che richiede: *"Prima dell'inizio dei lavori che comportino la produzione di materiali da scavo dovrà essere presentato al MATTM, per l'approvazione, il Piano di utilizzo ai sensi dell'art. 5 di cui al DM 161/2012"*;

PRESO ATTO che come detto in premessa, il Proponente ha deciso di aderire alla nuova normativa DPR 120 del 13 giugno 2017 *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*, presentando specifica istanza e inviando l'intera documentazione necessaria ai sensi dell'articolo 24, Titolo IV del DPR 120, presso il MATTM e l'ARPA Lazio;

RITENUTO quindi che, per quanto sopra, l'esame della prescrizione A.2 non è da trattare in questo parere;

CONSIDERATA la prescrizione A.3, che richiede: *"In considerazione della durata temporale dei lavori (la cui conclusione definitiva è prevista al 2019, salva la prescrizione di cui al precedente punto 1 nonché dell'intenzione di procedere alla realizzazione degli interventi in progetto per lotti funzionali, il proponente dovrà redigere prima dell'inizio dei lavori di ciascun lotto, una relazione di aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori e da porre in verifica di ottemperanza al MATTM che, oltre a confermare l'adozione delle misure operative a minor impatto ambientale, definisca in particolare:*

a. approfondimenti puntuali di tutte le misure di mitigazione ambientale previste nello SIA;

b. dettagli con la massima attenzione, e con l'ausilio di un progetto specifico, le misure per mitigare l'impatto acustico nelle aree aperte al pubblico durante tutta la fase dei lavori. In particolare dovranno prevedersi soluzioni architettoniche temporanee che consentano un livello ottimale delle

qualità dei servizi aeroportuali ai passeggeri anche durante la fase dei lavori di ristrutturazione e di restyling dei terminali;

c. contenga gli aggiornamenti relativi a: bilancio delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti i materiali che saranno utilizzati con precise indicazioni sulla quantità e sulle movimentazioni (trasporti e percorsi) e con specifico riferimento al DM 161/2012;

d. contenga gli aggiornamenti sulle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo al fine di verificare se abbiano o meno una concentrazione di inquinanti che supera i limiti di legge;

e. individui nel dettaglio le aree di stoccaggio dei materiali (terre, inerti, conglomerati) nonché gli strumenti da utilizzare per la loro protezione onde evitare sollevamento di polveri;

f. contenga l'individuazione delle discariche e delle cave più prossime al sito di progetto e i percorsi di minor impatto dei mezzi sia per l'approvvigionamento dei materiali che per il loro conferimento a discarica";

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.3.a il Proponente ha predisposto uno specifico approfondimento di analisi degli impatti ambientali indotti dalle realizzazioni previste (cfr. "Relazione degli impatti ambientali di cantiere" A783T8DGGGERGEN705-1). L'analisi effettuata, dopo la fase di definizione delle attività eseguite nei cantieri e dopo la caratterizzazione ambientale di dette attività, ha consentito di eseguire uno screening sulle componenti ambientali interessate dalle future realizzazioni e quindi di definire le potenziali interferenze. In particolare le componenti potenzialmente interessate dalle attività elementari necessarie, ed analizzate nel documento, sono: atmosfera, rumore e vibrazioni, ambiente idrico e suolo/sottosuolo. Di seguito i risultati dello studio:

- per quanto concerne la componente atmosfera, a seguito delle simulazioni previsionali effettuate con il modello matematico Aermot, il proponente non ha riscontrato criticità. I valori registrati a seguito dell'applicazione della metodologia del "Worst Case Scenario" sono quelli riportati in tabella (cfr. A783T8DGGGERGEN705-1, par. 7.1.6) ove per fondo si intendono i valori presenti indipendentemente dall'intervento, per max simulazione i valori incrementali dovuti alla realizzazione dell'intervento e per totale l'insieme dei due precedenti valori ovvero quanto previsto nel corso d'opera non essendo prevedibili interferenze in esercizio di questi interventi. I valori complessivi sono comunque al di sotto dei limiti normativi riportati in tabella:

Fondo [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Max simulazione [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Totale [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Limite Normativo [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
26,0	1,20	27,20	50

- rumore, sempre per la fase di cantiere, si è fatto riferimento al modello di calcolo SoundPlan. I risultati delle simulazioni effettuate evidenziano come il clima acustico indotto dalle lavorazioni e dal trasporto dei materiali nelle condizioni maggiormente critiche siano tali da indurre livelli acustici contenuti al di fuori del sedime aeroportuale senza interessare alcun ricettore ubicato al di fuori del sedime dell'infrastruttura (cfr. A783T8DGGGERGEN705-1 par. 7.2.8);
- per quanto riguarda la componente vibrazioni, data la tipologia di scavo effettuata con mezzi tradizionali, dati i volumi movimentati, nonché data l'assenza di ricettori sensibili nelle immediate vicinanze dell'area d'intervento, non si prevedono interferenze ambientali (cfr. A783T8DGGGERGEN705-1, par. 7.3);
- rispetto all'ambiente idrico si segnala che per tutte le lavorazioni da effettuarsi nell'ambito della realizzazione dell'intervento in esame l'unico potenziale impatto è indotto dal rischio di sversamenti accidentali. Per quanto riguarda le aree occupate dai cantieri logistici, si evidenzia che le superfici sono pavimentate e le acque trattate e smaltite, come specificatamente dettagliato nella "Relazione

tecnica della cantierizzazione” (cfr. A783T8DGGGERGEN702-1). Unica eccezione è fatta per la lavorazione “Scavo di sbancamento con necessità di aggotamento acque” per la cui analisi approfondita dei potenziali impatti sull’ambiente idrico si rimanda allo specifico elaborato dal titolo “Analisi degli effetti sulla falda nella fase di cantiere e di esercizio” (cfr. A783T8DGGGERGEN712-1). È possibile comunque affermare che non sussistono potenziali impatti significativi sulla falda sia durante le fasi di cantiere (temporanee) sia durante le fasi di esercizio (permanenti) delle opere in oggetto;

- con riferimento alla componente Suolo/sottosuolo, date le caratteristiche delle lavorazioni effettuate nella realizzazione dei progetti, il proponente non ha ritenuto necessario provvedere alla messa in opera di particolari mitigazioni, ritenendo le previste misure gestionali del cantiere sufficienti ad annullare il rischio di contaminazione del suolo (cfr. A783T8DGGGERGEN705-1, par. 7.5);

CONSIDERATO E VALUTATO che la prescrizione A.3.b nel progetto in esame non è applicabile in quanto gli interventi in esame non interessano aree aperte al pubblico;

CONSIDERATO che con riferimento alla prescrizione A.3.c è stato predisposto l’elaborato di dettaglio denominato “Piano di gestione dei materiali” (cfr. A783T8DGGGERGEN706-1) che ha lo scopo di inquadrare le diverse tipologie di materiali necessari ed utilizzati nella realizzazione dell’intervento. In particolare si rimanda alla seguente documentazione di approfondimento specialistica:

- *Relazione sulle aree estrattive* (cfr. A783T8DGGGERGEN707-1);
- *Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero* (cfr. A783T8DGGGERGEN709-1);
- *Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero* (cfr. A783T8DGGGEDGEN710-1,);
- *Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere* (cfr. A783T8DGGGEDGEN711-1);

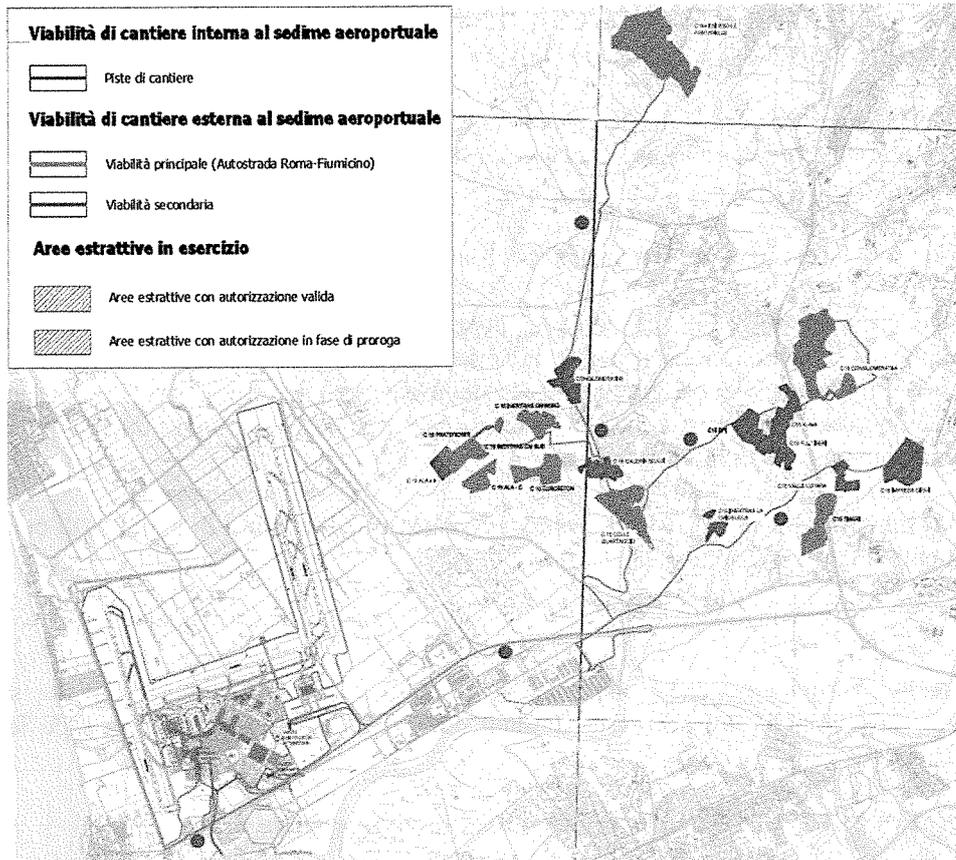
CONSIDERATO che in termini generali, cioè con riferimento all’intero intervento in esame, il bilancio dei materiali è quello di seguito riportato in tabella:

	<i>Volume [m³]</i>	<i>Descrizione</i>
<i>Produzione</i>	69.496	Rappresenta lo scavo sia in materiale vegetale che inerte, al netto della pavimentazione
<i>Fabbisogno</i>	70.506	Rappresenta l'ammontare complessivo dei riporti, siano essi messa a rilevato o rinterrati di scavi
<i>Riutilizzo</i>	14.303	Rappresenta la quota parte della produzione che si intende riutilizzare per la formazione di rilevati o rinterrati
<i>Approvvigionamento</i>	-	Rappresenta la restante parte del fabbisogno che occorre reperire esternamente al progetto
<i>Recupero</i>	-	Rappresenta il materiale inerte proveniente dalla demolizione di pavimentazioni o strutture che si intende recuperare nei rilevati
<i>Da cava</i>	1.703	Rappresenta la residua parte da approvvigionare all'esterno dell'aeroporto da cava
<i>Esubero</i>	55.193	Rappresenta la differenza fra la produzione e la parte riutilizzata
<i>Rimodellamento</i>	54.500	Rappresenta la quota parte di esubero che si intende allocare nei terrapieni del rimodellamento
<i>Discarica</i>	693	Rappresenta la residua parte di esubero non allocata nel rimodellamento

CONSIDERATO che:

- non sono previste attività di recupero di materiale;
- l'approvvigionamento da cava è praticamente nullo;
- il conferimento in discarica è estremamente limitato;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le movimentazioni (trasporti e percorsi) dei materiali come dettagliato nell'elaborato "Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere" (cfr. A783T8DGGEDGEN711-0) i percorsi sono su viabilità esistente aperta al traffico. Di seguito uno stralcio del citato elaborato:



CONSIDERATA la prescrizione A.3.d che richiede un aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, che contenga gli aggiornamenti sulle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo al fine di verificare se abbiano o meno una concentrazione di inquinanti che supera i limiti di legge;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'aggiornamento delle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo si evidenzia che:

- per le demolizioni i materiali saranno conferiti ad impianti di recupero esterni al progetto
- per le terre si ricorda che il Proponente con nota prot. 97913-P del 28/09/2017 ha richiesto di aderire alle disposizioni contenute al Titolo IV art.24 del Decreto 120/17 e pertanto l'argomento è regolato da quanto in esso disposto e non è più oggetto del presente parere;

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

CONSIDERATO che, per quanto sopra detto, il presente parere non prende in considerazione la materia relativa alle terre e rocce di scavo in quanto gestite ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/17 e che dai documenti progettuali a supporto della presente verifica di ottemperanza si evince che i materiali interessati da demolizioni come anche le terre escavate non riutilizzate ai sensi del DPR 120/17 sono conferite ad appositi impianti di recupero e secondariamente in discarica;

CONSIDERATA la prescrizione A.3.e che richiede un aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, che individui nel dettaglio le aree di stoccaggio dei materiali (terre, inerti, conglomerati) nonché gli strumenti da utilizzare per la loro protezione onde evitare sollevamento di polveri;

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.3.e:

- è stata predisposta la specifica documentazione di approfondimento "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. A783T8DGGGERGEN702-1) ed i relativi elaborati grafici (cfr. A783T8DGGEDGEN703-1 e A783T8DGGESGEN704-1);
- da tale documentazione si evince che è prevista un'area destinata al deposito provvisorio dei terreni, mentre il materiale da demolizione in attesa di smaltimento sarà invece depositato provvisoriamente nell'area di lavoro);
- il deposito provvisorio dei terreni è previsto nell'area relativa all'impronta del terrapieno T.O.1;
- il deposito provvisorio dei materiali da demolizione, costituiti dai conglomerati bituminosi costituenti le pavimentazioni, è previsto all'interno dell'area di lavoro; in tale area, attualmente pavimentata e soggetta a lavori di rifacimento della pavimentazione, è previsto sia sempre presente una parte impermeabilizzata e con il sistema di smaltimento che convoglia l'acqua al sistema di trattamento complessivo dell'aeroporto;
- per quanto riguarda l'area di lavoro sono stati condotti specifici studi di impatto, di cui si è già detto in riferimento alla prescrizione a.3.a;

CONSIDERATA la prescrizione A.3.f che richiede di individuare le caratteristiche dei siti di cave e discariche del materiale, nonché dei percorsi effettuati dai mezzi di cantiere, specificando le interferenze generate dai mezzi stessi;

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.3.f:

- sono stati predisposti degli specifici approfondimenti sulle cave e sulle discariche utilizzabili per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali.
- in relazione al destino del materiale da smaltire in discariche ed eventuali impianti di recupero che potrebbero essere in grado di accogliere il materiale inerte residuo, nell'ottica di favorire il recupero di materiale in una scala più vasta di quella relativa al singolo intervento e quindi limitare il ricorso a materiale vergine. Tali temi sono trattati nei seguenti documenti:
 - Relazione sulle aree estrattive (A783T8DGGGERGEN707-1),
 - Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero (A783T8DGGGERGEN709-1),
 - Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero (A783T8DGGEDGEN710-1),
 - Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere (A783T8DGGEDGEN711-1);
- per quanto riguarda lo smaltimento, sono state individuate le discariche più prossime all'area aeroportuale, sufficienti ad accogliere i materiali di risulta (cfr. "Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero" cfr. A783T8DGGGERGEN709-1), come da tabella seguente:

Codice	Distanza [km]	Comune	Autoriz.	Tipologia	Materiale	Azienda
DRM001	5-10	Roma	Semplificata	Discarica	Discarica inerti	SOGEKO
DRM002	10-20	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cerchio Chiuso Muratella
DRM003	10-20	Roma	Esistente	Discarica	Discarica inerti	MCCUBO SRL
DRM004	20-30	Roma	Semplificata	Discarica	Discarica inerti	Cortac
DRM005	20-30	Roma	Esistente	Discarica	Discarica inerti	Quattro A
DRM006	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ambiente Roma Ovest
DRM007	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ecologica 2000
DRM008	>30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cave Casilina
DRM009	10-20	Roma	AIA	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	E.Giovi
DRM010	20-30	Roma	AIA	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	Adrastea
DRM011	20-30	Albano	Esistente	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	Pontina ambiente

Inoltre sono indicate le seguenti discariche di inerti (D1, come da classificazione ai sensi dell'allegato A alla Parte IV del D.Lgs. 152/06 e smi) del Gruppo SEIPA s.r.l.:

- o via di Porta Medaglia 131 – 00134 Roma RM, capienza circa 1.000 mc,
 - o via della Selvotta 51/a – 00134 Roma RM, capienza circa 800.000 mc,
 - o via Laurentina km 11+200 00134 Roma RM, capienza circa 500.000 mc (in allestimento);
- sono fornite le indicazioni circa impianti di recupero presenti sul territorio da preferire al conferimento in discarica, tali impianti sono quelli riportati in tabella:

Codice	Distanza [Km]	Comune	Autorizzazione	Tipologia	Materiale	Azienda
RRM001	10-20	Roma	Esistente	Recupero	Recupero inerti	Recin
RRM002	20-30	Pomezia	Semplificata	Recupero	Recupero inerti	Ecologica
RRM003	>30	Roma	Esistente	Recupero	Recupero inerti	Consorzio Sociale Rolando Innocenti Scs
RRM004	20-30	Roma	AIA	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Metro C
RRM005	20-30	Roma	Semplificata	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Intec spa

- per quanto riguarda le cave sono state considerate quelle attive ed ufficialmente riconosciute dalla Regione Lazio che, a differenza di altre regioni, consente il ricorso al mercato locale (cfr. "Relazione sulle aree estrattive") e queste sono state individuate, da Piano Stralcio delle attività estrattive per il bacino del Rio Galeria – Magliana, le seguenti:

Denominazione	Volumi residui a giugno 2013	Scadenza autorizzazione	In fase di proroga
C15 ALA A	135.151	19/02/2013	si

Denominazione	Volumi residui a giugno 2013	Scadenza autorizzazione	In fase di proroga
C15 ALA B	291.235	19/02/2013	si
C15 Epi	712.439	19/02/2013	si
C15 Eurobeton Monti del Lumacaro	1.602.678	11/11/2014	-
C15 Eurobeton2 Podere S.Claudio	1.027.218	07/10/2019	-
C15 Conglomerati	161.007	08/04/2013	si
C15 Fratelli Tiberi	648.363	19/02/2013	si
C15 Galleria Scavi	390.458	19/02/2013	si
C15 Galleria Scavi Colle Quartaccio	2.376.976	30/06/2021	-
C15 Impresa Giovi	625.652	19/02/2013	si
C15 Inertras Castel Malnome nord	345.289	04/03/2021	-
C15 Inertras Castel Malnome sud	683.434	06/07/2017	-
C15 Inertras La Chiesuola	270.782	10/05/2016	-
C15 Prati Fioriti	222.373	31/10/2013	si
C15 Tiberi	1.958.146	27/07/2016	-
C15 Valle Lupara	34.317	19/02/2013	si
C18 Esi 2000 Le Pantanelle	3.130.931	06/05/2019	-

- sono inoltre state individuate le viabilità interessate dai mezzi di cantiere per l'approvvigionamento e lo smaltimento e dalle stime effettuate sui traffici indotti si è dedotto che per tutti i progetti anche per la situazione più critica, i volumi di traffico sono trascurabili sia rispetto alla viabilità principale, sia rispetto a viabilità secondarie (cfr. A783T8DGGEDGEN711-1);
- qualora nelle successive fasi vi dovessero essere aggiornamenti e/o ottimizzazioni alle scelte operate in questa fase progettuale, le stesse dovranno essere rese note, anche mediante l'implementazione del sistema di monitoraggio relativo ai singoli interventi;

CONSIDERATA la prescrizione A.4: "Per ogni lotto funzionale, dovrà essere comunicata al MATTM, alla Regione Lazio, all'ARPA Lazio, al MIBAC e alle Soprintendenze la data di inizio lavori con una relazione che attesti l'avvenuta ottemperanza delle prescrizioni del presente parere.";

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.4:

- con nota prot. 74892-P del 20/07/2017 nel trasmettere la documentazione ai fini della verifica di ottemperanza in oggetto il Proponente ha comunicato come data di inizio lavori il 4/09/2017;
- in data 26/07/2017 è stata trasmessa la medesima comunicazione con nota prot. 77033-P agli altri soggetti interessati (la Regione Lazio, l'ARPA Lazio, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale) ;
- la DVA nel trasmettere in CT VIA la documentazione ai fini della verifica di ottemperanza con nota prot. DVA. REGISTRO.UFFICIALE.U.0018294.02-08-2017, ricorda al Proponente che i lavori non potranno essere iniziati prima dell'avvenuta ottemperanza delle prescrizioni, relative alla fase ante operam, del citato Decreto VIA;
- il Proponente con nota prot. 86144-P del 25/08/2017 risponde che : "le opere da realizzare svolgono un ruolo importante per l'operatività ed il mantenimento di adeguati livelli di servizio dello scalo di Fiumicino, rientrando nell'ambito del Contratto di Programma sottoscritto dalla società di gestione, che detta tra l'altro le tempistiche di entrata in esercizio delle opere stesse"comunicando la necessità di dare corso alle seguenti attività preparatorie:
 - organizzazione delle squadre e corsi di sicurezza;
 - rilascio permessi di ingresso e patenti aeroportuali;
 - operazioni di tracciamento e topografia;

- materializzazione dei fili fissi, recinzioni e aeree di cantiere;
- censimento e prime verifiche delle rimozioni;
- delocalizzazione attività operative preesistenti;
- posa elementi segnalatori;
- segnaletica orizzontale;
- pianificazione eventuali penalizzazioni operative;
- definizione e approvazione cronoprogramma;
- rimozione preesistenze superficiali;
- la DVA con nota prot. DVA. REGISTRO.UFFICIALE.U.0019768.05-09-2017, nel sollecitare la CTVIA al rispetto dei tempi previsti per legge, rappresenta che non ritiene vi siano elementi ostativi all'avvio delle attività preparatorie sopra citate;

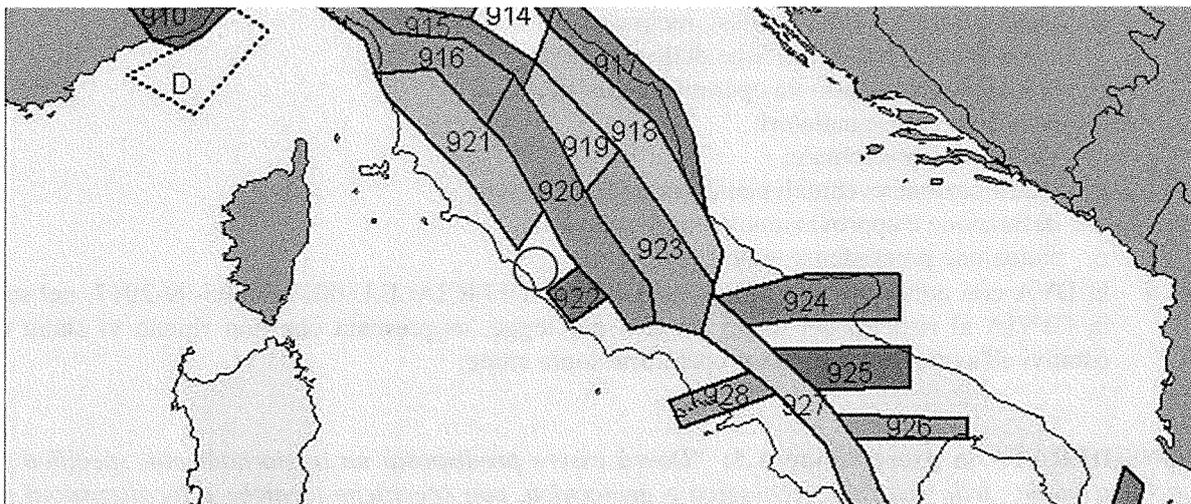
CONSIDERATA la prescrizione A.5: "Dovrà essere predisposto un aggiornamento, specifico per ogni lotto funzionale, della relazione geologica e geotecnica, con specifiche tecniche e localizzazioni puntuali, che in particolare tenga conto della caratterizzazione dei terreni sui quali si realizzeranno le strutture previste dal progetto. Tale prescrizione dovrà essere posta in verifica di ottemperanza al MATTM.";

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.5:

- il Proponente ha predisposto uno specifico documento, dal titolo "Relazione geologica ed idrogeologica" (cfr. A783T8DGGEDGEN714-1 – GENGEOREL001) in cui sono stati affrontati i seguenti argomenti:
 - sismicità del territorio con riferimento sia alla sismicità storica che alla pericolosità e alla zonazione sismica, nonché alla microzonizzazione e alle classi di rischio nell'area;
 - geologia e geomorfologia con riferimento ad un quadro geologico e geomorfologico generale nonché all'assetto locale, alla litostratigrafia dell'area, alla subsidenza, alla verifica con il Piano di Assetto Idrogeologico e al reticolo idrografico e delle reti scolanti;
 - idrogeologia riferita al quadro generale e locale, ai complessi idrogeologici e nella piezometria per lo stato delle acque sotterranee;
 - aspetti geologici di interesse progettuale;
- inoltre è stata predisposta una "Relazione generale geotecnica" (cfr. A783T8DGGEDGEN714-1 – GENGTCREL001);

CONSIDERATO che con riferimento alla sismicità:

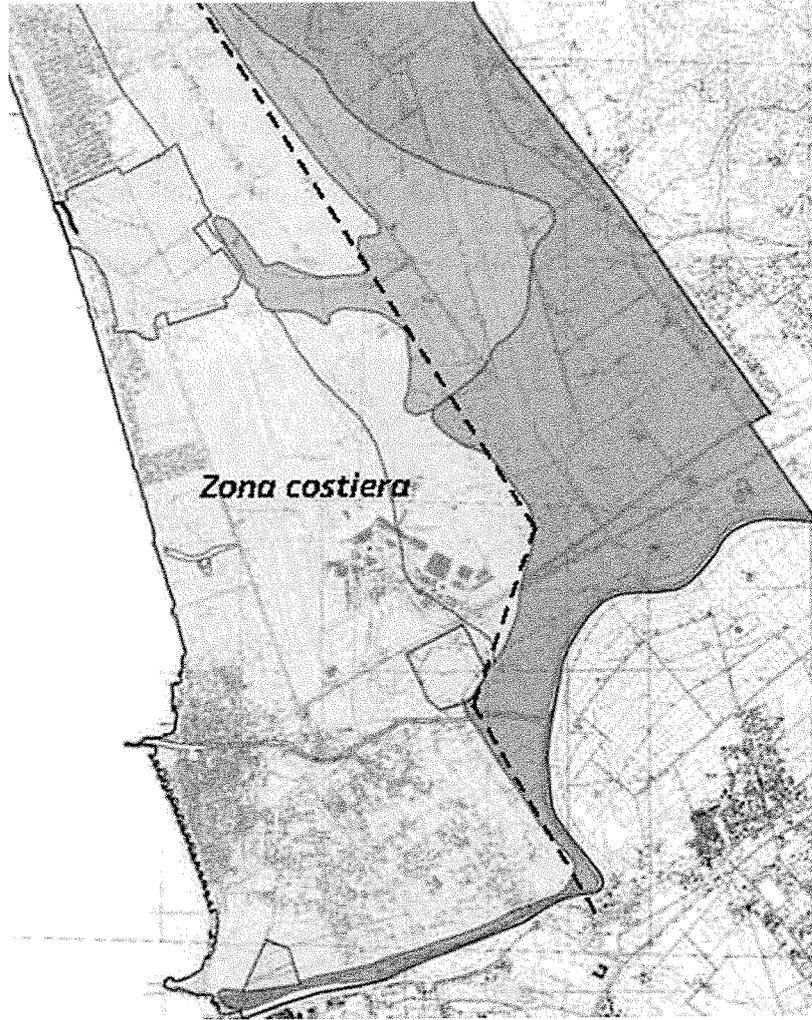
- i dati di sismicità riportati negli studi presentati dal proponente sono ottenuti dai database di riferimento gestiti in associazione agli elementi descritti attraverso la zonazione ZS9, allo scopo di predisporre gli elementi di ingresso per il calcolo della pericolosità sismica sull'intero territorio nazionale;
- il territorio più prossimo alla zona di Fiumicino ricade esternamente alla fascia sismogenetica 922. La zona 922 racchiude aree caratterizzate da elevato flusso di calore (vulcano albano laziale), caratterizzato da una diffusa sismicità di energia moderata, con pochi eventi di energia più elevata responsabili di danni significativi su aree di limitate estensioni (INGV, 2004). Il proponente evidenzia che, secondo le interpretazioni INGV, l'area compresa tra le sismozone 921 e 922, laddove si inserisce l'Agro Romano e la zona di Fiumicino, è considerata pressoché priva di sismicità, come si vede dal seguente estratto della carta di pericolosità sismica del Lazio, espressa in termini di accelerazione massima al suolo con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni riferita a suoli molto rigidi ($V_{s30} > 800$ m/s) (INGV, 2004). Nel cerchio rosso è evidenziata l'area di studio;



CONSIDERATO dal punto di vista generale che l'area di interesse progettuale si inserisce interamente nella porzione costiero - deltizia della valle del Tevere. A grande scala, procedendo dalla costa verso l'interno, si individuano i seguenti depositi riconducibili ai differenti ambienti deposizionali quaternari:

- depositi deltizi e marino costieri, presenti per una larghezza di circa 3-4 km dalla linea di costa, costituiti da una litofacies sabbiosa e una pelitica; la prima si rinviene nella parte superficiale della piana deltizia e presenta una geometria tipicamente tabulare, con tracce superficiali degli antichi cordoni dunari paralleli alla costa; la seconda è presente più in profondità, con possibili intercalazioni e sovrapposizioni di depositi di ambiente costiero, retrocostiero e lagunare, a testimoniare la trasgressione olocenica post-wurmiana;
- depositi di laguna retro-costiera, prevalentemente pelitici, fossiliferi, talvolta intercalati a livelli sabbiosi e resti vegetali e torbosi, tali sedimenti sono sovente ricoperti dai depositi fluviali riconducibili al fiume Tevere; laddove affioranti sono stati oggetto di estese bonifiche in epoca storica;
- depositi alluvionali e fluviali, antichi e attuali, presenti in facies pelitica e granulare, variamente intercalati tra loro;

come si vede dalla seguente Carta geolitologica di superficie del Comune di Fiumicino (estratto), utilizzata ai fini urbanistici nella redazione del piano di microzonazione sismica di 1° livello (Comune di Fiumicino, 2012). In giallo la "Zona costiera", costituita da depositi sabbiosi litoranei dunari, recenti lungo la fascia costiera, più antichi (giallo più scuro) nell'entroterra. In azzurro e grigio la "Zona di Entroterra Costiero", costituita da depositi alluvionali continentali, di granulometria variabile; la parte in grigio evidenzerebbe la presenza di depositi torbosi riconducibili alle aree di bonifica:

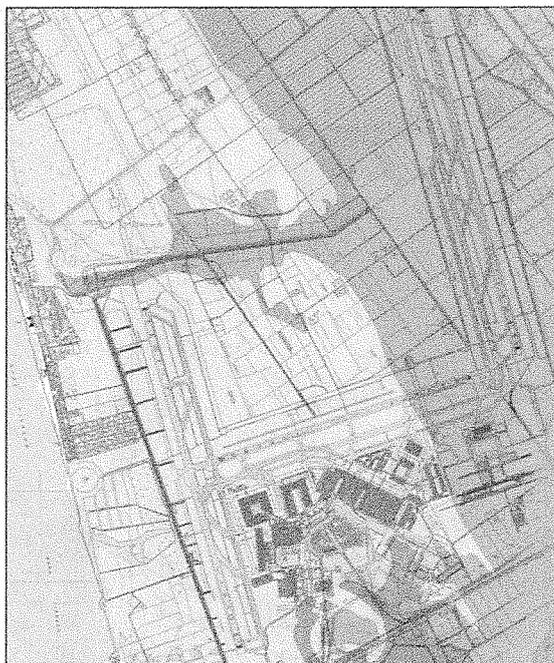


CONSIDERATO che dagli studi presentati dal Proponente emerge che nell'area di pertinenza dell'aeroporto di Fiumicino, le infrastrutture disposte lungo l'asse SO-NE si sviluppano sulle litofacies dei depositi dapprima marino costieri e poi lagunari. Procedendo da Ovest verso Est secondo una direttrice trasversale alla costa è possibile individuare, a grande scala:

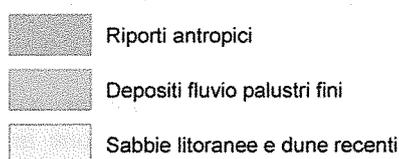
- la pista di volo 1 e parte della pista di volo 2 si sviluppano sui depositi sabbiosi, da poco a mediamente addensati, generalmente di colore avana o marrone in superficie, o grigie con varie tonalità più in profondità. All'interno delle sabbie si individuano localmente lenti decimetriche di limo argilloso organico nerastro o sottili intercalazioni ghiaiose (fini). Le sabbie presentano spessori variabili fino a 16-25 m di profondità. L'ambiente deposizionale (olocenico) è riconducibile a cordoni dunari in ambiente costiero e retro-costiero per le sabbie più superficiali, passante verticalmente ad un ambiente di barriera costiera in un contesto deltizio progredante;
- più in profondità tali depositi sono sovrapposti a argille limose e limi sabbiosi, bioclastici, riconducibili ai depositi di scarpata e di transizione alla piattaforma;
- la parte centro meridionale del sistema di volo di pista 3, l'area Cargo e tutta la fascia aeroportuale posta a Sud Est si sviluppa principalmente sugli ambienti salmastri retro-costieri costituiti da peliti grigie con intercalazioni torbose superficiali, tenere e molto compressibili, fossilifere, estese in profondità per alcune decine di m. La potenza dei depositi tende generalmente a crescere procedendo verso Sud, passando da 30 m fino a circa 60-70 m da p.c.;

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the date '17 di 29'.

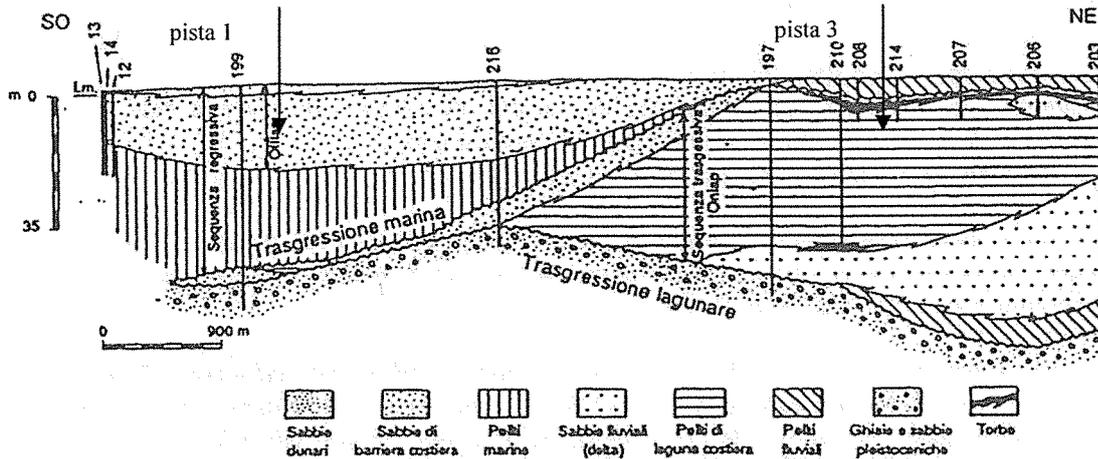
- l'area posta a margine Nord di pista 3, estesa lateralmente verso la costa fino ad incontrare il dominio sabbioso costiero, si sviluppa sui 6-10 m di depositi alluvionali di piana di esondazione recente, generalmente fini: limi argillosi sabbiosi, consistenti e a tratti concrezionati, localmente ossidati. In profondità seguono le sabbie limose con lenti di ghiaia, addensate e a tratti debolmente cementate, riconducibili a depositi fluviali recenti in facies trasgressiva; tali sedimenti presentano una potenza di 10-15 m circa. Più in profondità, oltre 20-25 m da p.c., la serie olocenica è interdigitata o chiusa da alcuni m di limi argillosi grigi, da mediamente a poco consistenti, di plasticità medio bassa, con resti fossiliferi dulcicoidi sparsi; presumibilmente sono riconducibili allo stesso ambiente deposizionale;



**Carta geologica dell'area aeroportuale.
(Regione Lazio, modificato)**



CONSIDERATO che una sezione orientata SO-NE lungo la costa di Ostia - Fiumicino, con una possibile sequenza stratigrafica riconducibile ai diversi ambiti deposizionali è riportata nella figura seguente "Tipologico di sezione stratigrafica perpendicolare alla costa nella zona di Fiumicino", in cui sono state sovrapposte le ipotetiche posizioni delle piste aeroportuali 1 e 3 per illustrare schematicamente una possibile successione stratigrafica nell'area aeroportuale (ADR, 1994; figura estratta da Bellotti et. al, 1989):



Sezione terra-mare (NE - SO) del complesso deltizio tiberino. La superficie di unconformity basale è evidenziata dalla trasgressione lagunare.

CONSIDERATO, più nello specifico, che la relazione ha descritto gli aspetti geologici, idrogeologici e sismici relativamente alle opere di progetto. La ricostruzione geologica eseguita nei pressi dell'area di interesse progettuale evidenzia i seguenti elementi d'interesse:

- i terreni investigati con le indagini geognostiche rivelano, sotto le pavimentazioni aeroportuali, dei depositi granulari recenti, di origine dunare e costiera, da poco a mediamente addensati, estesi fino a 20 e 25 m di profondità. Più in profondità si sviluppano, fino a circa 70 m di profondità, depositi fini e compressibili, di origine lagunare - palustre e marino costiera. In relazione all'estensione e all'importanza delle opere in elevazione previste il Proponente ha considerato opportunamente gli effetti che tali depositi inducono sulle opere di fondazione in termini di cedimenti e capacità portante;
- i depositi fini e compressibili di cui sopra contengono localmente dei livelli e degli strati sabbiosi di spessore decimetrico e metrico, al cui interno possono concentrarsi sacche di gas dotate di pressioni talvolta considerevoli e buona persistenza; ciò ha imposto le opportune cautele nella scelta delle fondazioni profonde e nella cantierizzazione delle opere di scavo, anche in relazione al chimismo ed alla tossicità dei gas suddetti (CO₂, CH₄, ecc.);
- gli studi di microzonazione prodotti nell'ambito della prevenzione sismica territoriale, indicano che i terreni oggetto di indagine sono riconducibili a zone stabili ma suscettibili di amplificazione sismica, per le quali si identifica una media pericolosità geologica, e una classe di rischio variabile da media (per opere in classe II quali le torri faro) a medio - alta (se riferita alle opere progettuali in classe III o IV, quali il nuovo Molo, l'avancorpo del terminal T1 e la passerella di collegamento). Ciò ha indotto la necessità di opportune valutazioni geotecniche nei riguardi dei rischi di liquefazione dei sedimenti (con particolare riguardo a quelli sabbiosi) e di una opportuna valutazione della trasmissione delle sollecitazioni sismiche alle opere di progetto. La categoria sismica del suolo di fondazione è di tipo C;
- la falda freatica risulta molto superficiale, così come in tutta la piana circostante l'intera area aeroportuale, compresa tra -2,5 e -4 m da p.c., in relazione alla stagionalità. Il deflusso delle acque è comunque garantito e controllato dalla rete scolante e dalle opere di captazione collegati agli impianti idrovori di bonifica, la cui efficienza è fondamentale per il mantenimento delle condizioni di esercizio;

CONSIDERATO che sono riportati specifici studi degli aspetti di tipo geotecnico connessi alla realizzazione delle opere dell'HUB EST, previste all'interno dell'Aeroporto di Roma-Fiumicino; in particolare, l'esame geotecnico è stato finalizzato:

- alle caratterizzazioni geotecnica e sismica dei terreni, necessarie alla verifica delle condizioni di stabilità del sito e delle condizioni di realizzabilità delle opere;
- alla definizione dei parametri di progetto per il dimensionamento delle diverse strutture;

CONSIDERATA la prescrizione A.6: *“In considerazione delle possibili interferenze in fase di cantiere con il livello della falda durante le operazioni di scavo, devono essere preventivamente installati piezometri di monitoraggio in accordo con ARPA Lazio.*

Dovrà inoltre essere presentata una specifica e puntuale relazione idrologica ed idrogeologica dell'intera area contenente lo stato di qualità delle acque superficiali e sotterranee e relative misure e monitoraggi concordati con ARPA Lazio, che attesti la congruenza tra le scelte progettuali e la falda, in particolare analizzando tutte le possibili alterazioni quali variazioni dell'altezza di falda, variazioni del naturale deflusso delle acque meteoriche in relazione alla variazione delle superfici permeabili, richiamo di acque contaminate, eccetera. Qualora si identificassero alterazioni potenzialmente impattanti, la relazione dovrà contenere le adeguate misure di contenimento e/odi mitigazione individuate, atte a evitare qualsiasi impatto negativo sia nelle fasi di cantiere che in condizione di esercizio. Detta relazione dovrà essere presentata in ottemperanza al MATTM”;

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.6:

- la prescrizione viene esaminata in due parti in quanto afferisce ad un tema generale ed uno che, seppur riferibile comunque all'intero progetto, può avere una trattazione più specifica in funzione degli interventi;
- la prescrizione, nella prima parte, richiede l'installazione preventiva di piezometri di monitoraggio: è stato studiato uno schema per il posizionamento e sono stati installati una serie di piezometri. Si rimanda all'elaborato *“Relazione geologica ed idrogeologica”* (cfr. A783T7DGGEDGEN714-1) per il dettaglio del posizionamento, la tipologia, le caratteristiche dei piezometri installati;
- per quanto concerne la seconda parte della prescrizione il Proponente ha effettuato un'analisi di dettaglio relativa alle eventuali alterazioni della falda derivanti da attività di cantiere o dalla presenza dell'opera durante la fase di vita utile riportando i risultati nel documento di dettaglio *“Analisi degli effetti sulla falda nella fase di cantiere e di esercizio”* (cfr.. A783T78DGGGERGEN712-1) nel quale si evidenzia che la tipologia dei progetti in esame e dei corrispondenti lavori da eseguire, unita alle condizioni di bassissima permeabilità dei terreni su cui si effettuano gli scavi, non comportano interferenze significative sulla falda durante le fasi di cantiere e durante la fase di esercizio delle opere stesse:
 - durante la fase di vita utile delle opere compiute non è previsto alcun emungimento o sfruttamento della falda sottostante;
 - date le ridotte dimensioni delle opere in oggetto, in relazione allo sviluppo planimetrico dell'acquifero, si escludono effetti di “barriera-fisico”, in quanto, le opere presentano uno sviluppo sotterraneo contenuto e sono decisamente superficiali;
 - le alterazioni provocate dalle fasi di cantiere, in ragione delle caratteristiche intrinseche dell'acquifero, verranno riassorbite velocemente (circa entro 1÷2 mesi) dall'interruzione degli emungimenti, riportando la falda allo stato ante-operam (condizioni indisturbate): l'aggettamento necessario durante lo scavo delle fondazioni comporta lievi e locali variazioni di falda in ragione delle portate emunte e delle caratteristiche dell'acquifero, alterazioni marginali e velocemente reversibili al termine delle operazioni di aggettamento in virtù dei brevi tempi di ricarica

caratteristici dell'acquifero in esame, variazioni marginali del bilancio idrologico dell'area tali da escludere fenomeni di depauperamento della falda;

VALUTATO che nei contenuti la prescrizione A.6 è verificata per la fase della progettazione;

CONSIDERATA la prescrizione A.8: "Dovrà essere presentato al MATTM il progetto esecutivo delle soluzioni idrauliche adottate, coerente con le relazioni sopra prescritte, e rispettoso di tutte le norme ed i regolamenti vigenti in materia di tutela e prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche (sia nelle fasi di cantiere che in condizione di esercizio). Il progetto dovrà contenere una approfondita analisi del sistema di trattamento delle acque dalla quale si desuma, attraverso accurate verifiche di dimensionamento, la capacità di trattamento "effettiva" in termini di portata e carico inquinante, che confermi le dichiarazioni del Proponente. Le acque di cantiere dovranno essere convogliate ad un apposito impianto di trattamento prima della loro immissione nella rete idrica: a tal fine il suddetto progetto esecutivo dovrà descriverne le modalità operative";

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.8:

- la prescrizione è affrontata dal Proponente distinguendo fra due diversi settori di attività, volti, rispettivamente, alla tutela delle risorse idriche (quindi superficiali e profonde) connesse alla presenza e all'esercizio dell'aeroporto e alla stessa finalità durante le attività di lavorazione per la realizzazione dei progetti;
- per quanto riguarda il sistema di prevenzione delle risorse idriche in fase di esercizio:
 - si segnala che riguardando il progetto prettamente la realizzazione di edifici, nella parte strutturale ed impiantistica, l'aspetto correlato alla gestione delle acque può essere considerata trascurabile, afferendo alla sfera dei reflui civili;
- in riferimento al sistema di prevenzione delle risorse idriche in fase di costruzione:
 - si evidenzia che durante le fasi di costruzione sono previsti dei cantieri operativi sul luogo di realizzazione per i quali non si prevede alcuna possibilità di contaminazione delle risorse idriche e un cantiere logistico ove avvengono le lavorazioni;
 - per quanto riguarda i cantieri operativi è prevista la realizzazione di due condotte con vasca finale, per lo scarico delle acque emunte durante le fasi di scavo, sia per il molo che per l'avancorpo. Le condotte recapiteranno le acque in una vasca per la sedimentazione/laminazione. Dalla vasca si recapiterà nella condotta con scarico a mare autorizzata;
 - per quanto riguarda le acque del cantiere logistico, sono previste reti idrauliche con appositi sistemi di trattamento, come specificato nell'elaborato "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. A783T8DGGGERGEN702-1): le origini delle acque sono relative a: acque meteoriche di dilavamento dei piazzali dei cantieri e scarichi civili. Per le acque meteoriche di dilavamento e gli scarichi civili sono state previste reti di raccolta e convogliamento separate. Le acque meteoriche vengono scaricate all'interno della rete aeroportuale delle acque bianche (collettore M) dotata di impianto di trattamento (impianto di sedimentazione e disoleazione che tratta in continuo tutti contributi provenienti dai piazzali), mentre le acque relative agli scarichi civili, prima di venir recapitate nel medesimo sistema fognario, vengono depurate mediante un impianto provvisorio a fanghi attivi;

CONSIDERATA la prescrizione A.14: "Entro un anno dalla emanazione del Decreto VIA n. 0000236 del 8 agosto 2013, dovrà essere predisposto uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale rivolto a tutte le componenti ambientali da monitorare che analizzi separatamente le fasi di: ante operam, in corso d'opera e post operam, e che definisca accuratamente le tecniche di monitoraggio, le modalità di misura, la cadenza dei rilievi e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti. Tali monitoraggi dovranno in particolare riguardare(...)";

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- si possono distinguere due diverse casistiche nell'esame del Monitoraggio Ambientale: l'ante e post operam, da una parte e la fase di costruzione dall'altra;
- per quanto riguarda l'ante ed il post operam si rimanda alle opportune valutazioni relative alla prescrizione 14, intesa in senso generale ed applicata all'intero progetto di Completamento di Fiumicino Sud, come indicato nella RGPO citata;
- per quanto riguarda la fase di cantierizzazione nello studio redatto dal titolo "*Relazione degli impatti di cantiere*" (cfr. A783T8DGGGERGEN705-1), sono stati esaminati gli eventuali fenomeni di criticità rispetto ai casi di maggiore attenzione che si potrebbero riscontrare durante la fase di costruzione dei singoli interventi e, qualora individuati, si sono descritti gli interventi di mitigazione o contenimento dell'impatto. Il Proponente sottolinea che in nessun caso si dovrebbero avere effetti persistenti che siano non coerenti con le norme di settore. In ogni caso nell'eventualità in cui le attività di costruzione possono indurre delle particolari attenzioni il Proponente ha ritenuto opportuno associare a dette situazioni, per quelle componenti specifiche e per i periodi di attività limitati alla fase specifica della lavorazione, delle campagne di controllo mediante monitoraggi;
- in dettaglio, il sistema di controllo in fase di costruzione per l'intervento in esame prevede:
 - per la componente atmosfera non risulta essere necessario definire un sistema di monitoraggio da adottare durante la fase di realizzazione dell'opera; dalle simulazioni effettuate infatti i valori delle concentrazioni degli inquinanti diffusi in atmosfera risultano essere inferiori ai limiti stabiliti dalla normativa;
 - per la componente suolo e la componente ambiente idrico superficiale, non si ritiene necessario individuare un sistema di monitoraggio da impiegare durante lo svolgimento degli interventi di realizzazione dell'opera;
 - per la componente rumore, non essendo presenti ricettori abitativi e/o sensibili interessati dalle lavorazioni in oggetto, non si ritiene necessario implementare un sistema di monitoraggio durante le lavorazioni, essendo queste ultime realizzate principalmente all'interno del sedime aeroportuale;
 - per la componente ambiente idrico sotterraneo al fine di monitorare più precisamente le massime oscillazioni di falda nei dintorni delle opere di progetto, e poter predisporre le opportune opere di mitigazione in relazione ai possibili effetti indotti sull'ambiente idrico sotterraneo, sono state previste campagne freaticometriche stagionali, sia nei pressi delle opere di progetto sia lungo l'intero sedime dell'area aeroportuale, unitamente ad analisi chimico fisico di qualità e caratteristiche delle acque di falda e dei canali perimetrali. In particolare, oltre alla rete dei piezometri esistenti, sono stati previsti ulteriori verticali piezometriche, al fine di ricoprire in maniera omogenea anche la parte del sedime aeroportuale ad oggi più scoperta, e poter controllare le possibili variazioni della superficie freaticometrica in relazione ad eventuali fasi di drenaggio o emungimento legate alle opere di cantierizzazione;

CONSIDERATA la prescrizione A.19: " Considerato il profilo temporale del progetto, si richiede che, per le nuove costruzioni e/o ristrutturazioni rilevanti dei terminal aeroportuali, in fase di progettazione esecutiva si prevedano interventi finalizzati al contenimento del consumo energetico degli edifici, in un'ottica di "edifici a energia quasi zero", come previsto nella Direttiva 2010/31/UE; a tal fine dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dei lavori una specifica relazione contenente le soluzioni tecniche allo scopo adottate";

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.19: il Proponente ha sviluppato uno studio specifico riportato nell'elaborato "*Modellazione energetica in regime dinamico degli edifici*" (cfr. A783T8DGGGERGEN713-1), le cui principali conclusioni sono:

- all'esito dell'attività di progettazione condotta, l'Area di Imbarco A e l'Avancorpo del T1 adottano le migliori soluzioni possibili per il contenimento dei consumi di energia e soddisfano a pieno

entrambi i requisiti sostanziali che, sulla base delle attuali definizioni normative connotano gli "Edifici ad energia quasi zero" (nZEB). Nello specifico:

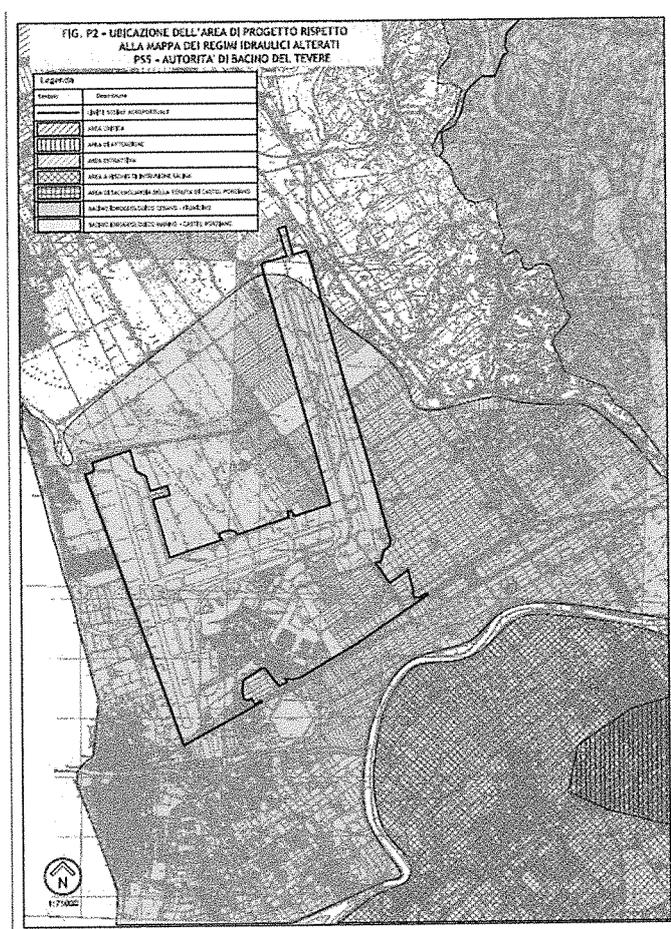
- gli edifici in questione presentano un Key Performance Indicator in termini di consumo specifico di energia primaria pari a 26,3 kWh/m³/a (Area di imbarco A) ed a 26,6 kWh/m³/a (Avancorpo T1), valori che, essendo inferiori a quello di 30 kWh/m³/a, rappresentano quanto di meglio possa ottenersi con le attuali tecnologie ed in considerazione della natura intrinsecamente energivora degli edifici aeroportuali, e che, conseguentemente, consentono di poter affermare che detti edifici presentano «altissime prestazioni energetiche», condizione quest'ultima corrispondente al primo requisito sostanziale per la classificazione all'interno della categoria degli "Edifici ad energia quasi zero". Inoltre, considerato che una quota dei consumi di energia elettrica pari al 26% (Area di imbarco A) e del 27% (Avancorpo T1) deriva dagli impianti fotovoltaici posti sulle coperture dei due edifici, l'entità di tali valori consente di poter considerare soddisfatto anche il secondo requisito sostanziale per la classificazione nella categoria nZEB, ossia quello relativo alla significatività della copertura del fabbisogno energetico da energia da fonti rinnovabili prodotta in sito;
- l'alta performance energetica dell'Area di imbarco A e dell'Avancorpo del T1 non è quindi l'esito di un singolo specifico intervento, quanto invece della messa a sistema delle seguenti scelte e soluzioni tecniche:
 - ✓ la trigenerazione, ossia l'uso di gruppi frigoriferi ad assorbimento alimentati dalla rete di teleriscaldamento aeroportuale, a sua volta alimentata dal calore refluo recuperato dai tre gruppi di cogenerazione ad alto rendimento presenti in aeroporto;
 - ✓ gli impianti di climatizzazione estiva a tutt'aria a portata variabile (VAV), l'uso di UTA con recupero di calore e free-cooling, la regolazione automatica asservita anche a sensori di qualità dell'aria (CO2) e dunque di affollamento;
 - ✓ l'uso del calore proveniente dalla cogenerazione attraverso la rete di teleriscaldamento per i servizi di umidificazione dell'aria e di climatizzazione invernale;
 - ✓ l'elevata quota di illuminazione naturale in accoppiamento con la regolazione automatica puntuale e continua del flusso luminoso e con la tecnologia a LED;
 - ✓ le buone caratteristiche dell'involucro termico, sia per le strutture opache che per quelle trasparenti;
 - ✓ la presenza di impianti fotovoltaici ubicati sulla copertura di entrambi gli edifici;

CONSIDERATA la prescrizione A.20: "Al fine di confermare la non interferenza del progetto con le aree di competenza dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere il Proponente dovrà trasmettere alla suddetta Autorità lo stralcio, estratto dalla successiva fase progettuale, comprendente tutti gli interventi che possano ricadere e/ o influenzare gli ambiti di competenza della suddetta Autorità. Inoltre gli approfondimenti delle soluzioni idrauliche di cui alle precedenti prescrizioni 8, 9, 10, 11 dovranno tener conto di quanto indicato nell'allegato A delle Norme tecniche di attuazione del PS5 - Piano di Bacino stralcio per il tratto metropolitano del Tevere dal Castel Giubileo alla foce ed in particolare "Criteri per la gestione delle risorse idriche". Tale prescrizione dovrà essere posta in verifica di ottemperanza al MATTM dopo la verifica tecnico-scientifica della suddetta Autorità";

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il sedime aeroportuale ricade quasi interamente all'interno delle aree di competenza dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere, ad esclusione di una porzione limitata del sedime aeroportuale (l'estremità settentrionale della Pista 3), che insiste sul territorio di pertinenza dell'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio;
- il Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, ai sensi dell'art. 65, c. 8 del D.Lgs. n. 152/2006, è lo strumento di piano conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del sistema delle acque superficiali e

- infine, il sedime aeroportuale, come si evince dalla figura sotto riportata:
 - non ricade su “aree critiche” o “aree di attenzione” relativamente alle caratteristiche dell’acquifero e alle problematiche di depauperamento della risorsa idrica;
 - non ricade su aree a “rischio di intrusione salina”;



Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS
E’ DEL PARERE CHE

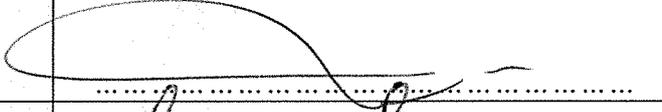
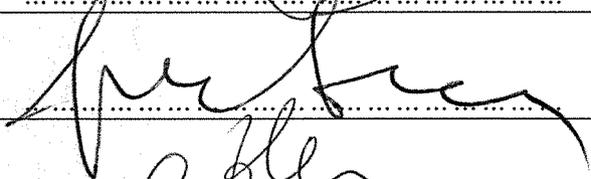
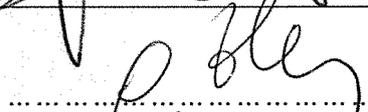
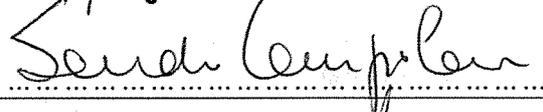
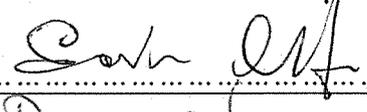
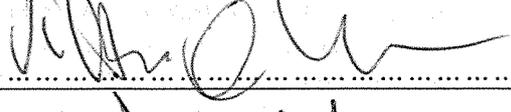
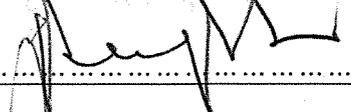
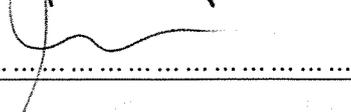
Per gli interventi relativi al Progetto di completamento di Fiumicino Sud – Aeroporto Leonardo da Vinci - “Sistema aerostazioni lato Est - Lotto 1, Secondo e Terzo Stralcio: Strutture, Involucro, Finiture ed Impianti - Area di Imbarco A; Avancorpo del Terminal 1” Verifica delle prescrizioni A.3 lettere a), c), d), e) e f), A.4, A.5, A.6, A.8, A.14 per la fase di corso d'opera le lettere: a), b), c) e d), A.19 e A.20 del Decreto n. 236 del 8/08/2013 modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014:

- prescrizione A.2: non è da trattare in questo parere;
- prescrizione A3:
 - lettera c) - ottemperata limitatamente ai materiali non gestiti ai sensi dell’art. 24 del DPR 120/17
 - lettera d) - ottemperata limitatamente ai materiali non gestiti ai sensi dell’art. 24 del DPR 120/17
 - lettere a), e), f): ottemperate con le seguenti condizioni:
 - si ritiene necessario che il proponente implementi il sistema di archiviazione dei dati di monitoraggio con una sezione dedicata alla fase di costruzione per tutti gli interventi

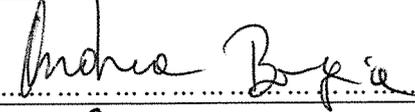
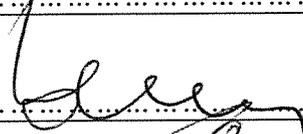
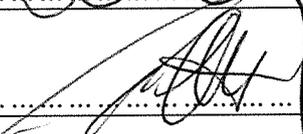
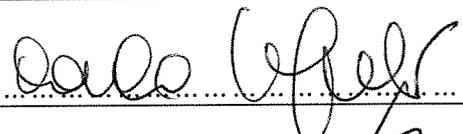
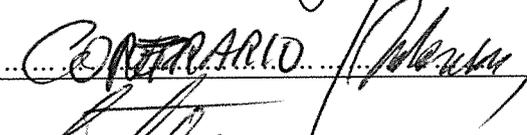
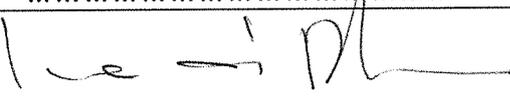
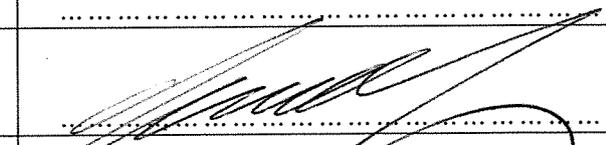
relativi al progetto di completamento dell'aeroporto di Fiumicino Sud e che in essa, intervento per intervento, siano riportatigli elementi conoscitivi relativi alle attività svolte che hanno ripercussioni sulla tutela ambientale e i riscontri alle indicazioni dettate dalle verifiche di ottemperanza;

- il sistema di archiviazione dati della fase di costruzione dovrà riguardare anche i siti di approvvigionamento e pertanto dovrà contenere la denominazione dei siti di cava e i relativi quantitativi realmente movimentati; analogamente dovrà essere indicato il sito di discarica in cui saranno eventualmente smaltite le terre scavate che risultano residuali delle lavorazioni e i relativi quantitativi;
- qualora in sede di attuazione venissero assunte ottimizzazioni alle attività previste dal progetto esecutivo il proponente dovrà comunicare dette modifiche mediante l'implementazione del sistema di archiviazione dei dati di costruzione, dando conto dell'ottimizzazione ambientale conseguita;

- Prescrizione A.4: ottemperata;
- prescrizione A.5: ottemperata;
- prescrizione A.6: ottemperata;
- prescrizioni A.8: :ottemperata;
- prescrizione A14:ottemperata limitatamente alla predisposizione del piano di monitoraggio;
- prescrizione A.19: ottemperata;
- prescrizione A.20: ottemperata.

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



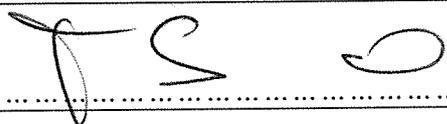
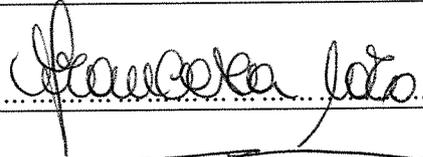
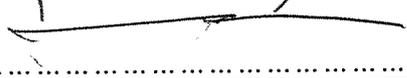
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	CONTRARIO 
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE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

2 4'



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

ID_VIP 3667 Progetto di completamento di Fiumicino Sud, aeroporto Leonardo Da Vinci (RM), D.M. VIA/ 236, del 8/8/2013 prescrizioni: A.14.a), A.14.b), A.14.c), A.14.d), A.19, A.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa - Sistema Aerostazioni lato Est - Area di Imbarco A e Avancorpo T1 (progetto 19)

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

5

di

