



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

# AEROPORTO "G.B.PASTINE DI CIAMPINO" - ROMA



## PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO – ID\_VIP:3276

### DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO ED INTEGRAZIONE

### FASCICOLO DEI CHIARIMENTI E DELLE INTEGRAZIONI

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO  
**DAVIDE**  
 Ing. Davide Canuti  
 Ord. Ingg. MILANO n. 21033

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE  
 Ing. Luisa Bazzicalupo  
 Ord. Ingg. ROMA n. 22685  
**CAPO PROGETTO**

IL DIRETTORE TECNICO  
 Ing. Maurizio Torresi  
 Ord. Ingg. Milano N.16492  
**RESP. COORDINAMENTO TECNICO E PROGETTI**

#### CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				Ordinatore:
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	
A782T4			DGGE							TAMB0001	0	SCALA: -

 gruppo Atlantia	RESPONSABILE DIVISIONE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI: <b>Arch. Maurizio Martignago</b>	RESPONSABILE UNITA' PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE DI VOLO <b>Ing. Claudio Barbetta</b>	SUPPORTO SPECIALISTICO: 	REVISIONE	
	REDATTO:	VERIFICATO:		n.	data
				0	DICEMBRE 2016
				1	
				2	

Visto del Committente: <b>Aeroporti di Roma S.p.A.</b>		RIFERIMENTO COMMITTENTE RIF. WBS: DSA 040/16.A1   RIF. INCARICO U0032739 del 24.11.2016
<b>IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA</b>  Ing. Giorgio Gregori DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURE	<b>IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO</b>  -	<b>IL POST HOLDER</b> <b>PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI</b> Ing. Paolo Cambula



AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI  
CIAMPINO - ID\_VIP: 3276

**FASCICOLO DEI CHIARIMENTI E DELLE INTEGRAZIONI**  
**IN RISPOSTA AI TEMI EMERSI NELL'INCONTRO DEL 7**  
**LUGLIO 2016 PRESSO IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E**  
**DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

ABACO

dicembre 2016

ATMOSFERA .....	4
RUMORE.....	5
AMBIENTE IDRICO.....	7
MATERIALE SCAVO/DEMOLIZIONI.....	8
OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO.....	9
RILIEVI DELLA COMMISSIONE UE - Caso EU Pilot 6876/14/ENVI.....	10

In riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino (ID\_VIP: 3276) e a seguito della riunione del 7 luglio 2016, tenutasi presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), si riportano alcuni elementi di chiarimento ed approfondimento in merito ai temi emersi nel corso dell'incontro.

In particolare, si forniscono le opportune integrazioni in merito ai seguenti argomenti:

1. Atmosfera
2. Rumore
3. Ambiente idrico
4. Materiale di scavo/demolizioni;
5. Osservazioni del pubblico;
6. Rilievi della Commissione UE nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14/ENVI.

1. In riferimento alla riflessione sulla superficie di analisi considerata nel modello di calcolo EDMS, suddivisa in 10 sottomaglie per un totale di circa 682.000 km<sup>2</sup> si rappresenta che il valore corretto della superficie della maglia complessiva considerata, riportato al par. 1.6.6.1 della Relazione – Vol. 1 del Quadro di Riferimento Ambientale (0A782T1PTIQRAMB001-1), è pari a circa 68,2 km<sup>2</sup>.
2. I punti ricettori considerati (anch'essi punti di calcolo) sono stati scelti in funzione della rappresentatività di un'area territoriale. In particolare, sono stati individuati ricettori rappresentativi sia di aree abitative presenti in prossimità del sedime aeroportuale (R), sia rappresentativi della componente vegetazionale (V).  
Qualora si volesse effettuare un'analisi in relazione alla vicinanza con le sorgenti aeroportuali, esulando così dalla rappresentatività del punto ricettore, questa può comunque essere effettuato per via grafica attraverso le curve di isoconcentrazione, rappresentative di tutto il territorio.  
Con riferimento alla segnalazione di valori più alti in corrispondenza dei ricettori R1, R5 e R7 si precisa che la stima del contributo aeroportuale alla qualità dell'aria, così come definito nel par. 1.11 - Rapporto opera-ambiente della "Relazione – Vol. 1" del Quadro di Riferimento Ambientale (0A782T1PTIQRAMB001-1), è al massimo l'8% per gli NO<sub>2</sub> nello scenario attuale (fino a scendere a meno del 6% nello scenario di progetto), mentre è inferiore all'1% sia per C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> che per le polveri in entrambi gli scenari.
3. *Le "stazioni di misurazione" andrebbero definite come prevede e indica la norma* – Propedeuticamente alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale è stata svolta una campagna di indagini delle qualità dell'aria individuando due punti significativi rispetto ai potenziali impatti: ATM-01 presso le abitazioni più prossime alla pista dell'aeroporto, ATM-02 allineato alla rotta di decollo. Per questa tipologia di indagini, che hanno natura puramente conoscitiva, non vi sono specifiche norme di riferimento: il DLgs 155/2010 (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) infatti contiene i criteri per la progettazione delle reti di qualità dell'aria e per la validità dei monitoraggi non fissi da svolgersi da parte delle amministrazioni competenti in materia di valutazione dello stato di qualità dell'aria e non indicazioni tecniche per monitoraggi dedicati a specifiche installazioni/infrastrutture. Peraltro si evidenzia come lo stato di qualità dell'aria nel centro abitato di Ciampino è stabilmente monitorato dalla centralina ARPA "CIAMPINO" posta nel centro abitato a circa 600m dal confine aeroportuale.
4. In merito alla valutazione della qualità dell'aria nello scenario attuale condotta nel Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. "Relazione – Vol. 1", 0A782T1PTIQRAMB001-1) sono stati acquisiti i dati resi pubblici dall'ARPA Lazio rilevati dalla stazione di monitoraggio della Rete regionale del Lazio situata nel Comune di Ciampino, Via Mura dei Francesi.

La zonizzazione Acustica dell'aeroporto di Ciampino è stata approvata con DGR n.381 del 7 agosto 2010. Il percorso di tale attività è stato molto articolato e ha visto in una prima fase, così come definito dal D.M. 31.10.1997, l'istituzione di una Commissione Aeroportuale al fine di definire le procedure antirumore da adottare con provvedimento del direttore della Circostrizione aeroportuale.

Le cartografie allegate al Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. "Relazione – Vol. 3", 0A782T1PTIQRAMB003-1) sono state elaborate mediante specifico software di simulazione INM (Integrated Noise Model) della FAA nella versione più recente 7.0d, largamente impiegato per la valutazione del rumore aeroportuale nonché utilizzato per la definizione dell'impronta acustica dell'intorno aeroportuale così come individuato dalla zonizzazione acustica aeroportuale.

Quale descrittore acustico, è stato considerato il Livello di Valutazione Aeroportuale (LVA) così come previsto e definito dal DM 31.10.1997 quale strumento normativo nazionale di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale indotto dal traffico civile.

Le planimetrie riportano le curve isolivello della zonizzazione acustica aeroportuale approvata. Le aree in rosso rappresentano la porzione di ZONA C esposta a  $LVA \geq 75$  dB(A), le aree in giallo rappresentano le porzioni di territorio ZONA B con i LVA incluso tra 65 dB(A) e 75 dB(A) e le aree in verde Zona A quelle tra 65 dB(A) e 60 dB(A).

All'interno dello Studio di Impatto Ambientale, è stato considerato esclusivamente il livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) in quanto strettamente connesso all'individuazione del modello di gestione operativo previsto allo scenario di progetto.

In riferimento a tutti gli aspetti derivanti dai superamenti dei limiti della zonizzazione, eventuale concorsualità con altre sorgenti emmissive e conseguente necessità di adottare misure di contenimento e risanamento, si rimanda al Piano di Contenimento e abbattimento del Rumore presentato dall'Ente Gestore (ADR) e attualmente in fase di istruttoria tecnica presso la Direzione Generale per i rifiuti e l'inquinamento (DG-RIN) del MATTM.

Il Piano prevede le misure di contenimento ed abbattimento del rumore allineate con le previsioni di progetto del MP e relative assumption quali riduzione dei voli e adozione di una flotta con aeromobili a ridotto impatto ambientale.

Nell'ambito del Piano di Risanamento il gestore ha preso in considerazione sia la zonizzazione acustica aeroportuale approvata nel mese di agosto 2010, sia le zonizzazioni acustiche comunali approvate dai Comuni di Roma, Ciampino e Marino.

Il piano di contenimento e abbattimento del rumore di Ciampino è stato elaborato partendo dalla procedura di volo attualmente in vigore (pubblicata su supplemento AIP n°12/2014) e ha quindi valutato il corretto impatto sul territorio considerando la modalità operativa di volo adottata realmente.

Ai fini di individuare eventuali superamenti e relativi interventi di mitigazione sui recettori si è ritenuto indispensabile costruire il modello con la procedura di volo effettivamente volata.

Per l'aeroporto di Ciampino, è operativa una rete di rilevamento che impiega software e centraline in grado di misurare e registrare tutti gli eventi di rumore che eccedano soglie prefissate dall'utente, oltre a tutta una serie di parametri

<b>PUNTO 2</b>	<b>RUMORE</b>
	<p>acustici necessari ad effettuare un'analisi acustica dettagliata ADR, in qualità di Gestore, invia come richiesto dalla normativa i dati rilevati dal sistema di monitoraggio sopra descritto ad ARPA Lazio (CRISTAL), che, in ottemperanza alle disposizioni legislative vigenti (D.P.R. 496/97), ha la responsabilità della sorveglianza dei sistemi di monitoraggio del rumore di origine aeronautica.</p>

1. La descrizione del monitoraggio sul sedime di Ciampino è riportata nella relazione del SIA 0A782T1PTIQRAMB001-1, par. 4.2.2.4. Nel corso del 2016, inoltre sono stati realizzati altri 15 piezometri per il monitoraggio di eventuali falde superficiali. I risultati del monitoraggio freaticometrico, hanno confermato quanto già dichiarato nella citata relazione: non si è riscontrato alcun livello di falda. Il monitoraggio freaticometrico sarà comunque effettuato nelle fasi di lavorazione dei singoli interventi.
2. In riferimento alla richiesta di evidenza delle analisi che periodicamente dovrebbero essere condotte per le acque meteoriche di dilavamento si rappresenta che è in fase di acquisizione dal Comando del 31° Stormo A.M. tutta la documentazione utile agli scopi di cui sopra e relativa all'impianto di disoleazione/sedimentazione, sito in area militare in Via Appia Nuova ed asservito in parte allo scalo di Ciampino, gestito direttamente dal medesimo Comando. Non appena tali dati saranno resi disponibili, si provvederà a trasmetterli al MATTM.
3. In riferimento alla richiesta di approfondimento in merito all'assetto della rete idrica di raccolta e smaltimento delle acque, si rimanda agli elaborati integrativi:
  - Relazione Ambiente Idrico Superficiale, cod. A782T4DGGERAMB0002;
  - Planimetria Sistema i Drenaggio, tav. 1/2, cod. A782T4DGGEDIDR0001
  - Planimetria Sistema di Drenaggio, tav. 2/2, cod. A782T4DGGEDIDR0002
 che descrivono il sistema di drenaggio all'interno del sedime aeroportuale.
4. In riferimento alla richiesta di chiarimenti in merito alle modalità di analisi dei reflui si rappresenta che è in fase di acquisizione dal Comando del 31° Stormo A.M. tutta la documentazione utile agli scopi di cui sopra e relativa agli impianti di depurazione e di disoleazione/sedimentazione, entrambi siti in area militare in Via Appia Nuova ed asserviti in parte allo scalo di Ciampino, gestiti direttamente dal medesimo Comando. Non appena tali dati saranno resi disponibili, si provvederà a trasmetterli al MATTM.

Nelle successive fasi progettuali, per i singoli interventi previsti nel Masterplan, sarà predisposto il bilancio terre e materiali, contenente la quantificazione e l'inquadramento normativo delle diverse tipologie di materiali coinvolti.

In particolare, per le terre scavate sarà effettuata una caratterizzazione preliminare al fine di verificare la presenza di eventuali contaminazioni e di definire la tipologia di materiali da riutilizzare o smaltire.

In generale, considerata la tipologia di lavori previsti, tutti i materiali derivanti da demolizione saranno smaltiti come rifiuti secondo la normativa vigente, come già dichiarato negli elaborati:

- Approfondimenti progettuali: interventi previsti, cod. A782T1PTIPGGEN001, con riferimento ai singoli interventi, nelle rispettive sezioni C.1.2
- Relazione del Quadro di Riferimento Progettuale dello SIA, cod. 0A782T1PTIQRAMB001-1, cap. 5
- Sintesi Non Tecnica dello SIA, cod. 0A782T1PTISNTNT001-1, par. 4.6.2

<b>PUNTO 5</b>	<b>OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO</b>
----------------	----------------------------------

	<p>Si rimanda al documento "Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute al MATTM", cod. A782T4DGGETAMB003, in cui sono riportate tutte le risposte alle singole osservazioni discusse nel corso dell'incontro del 7 luglio 2016 ed i relativi approfondimenti progettuali, ove richiesti.</p>
--	--

**PUNTO 6****RILIEVI DELLA COMMISSIONE UE - Caso EU Pilot 6876/14/ENVI**

Al fine di fornire le risposte alle domande complementari formulate dalla Commissione Europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14/ENVI, con specifico riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino, acquisite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. n. DVA-2016-10022 in data 14/04/2016, si rimanda al documento allegato "Chiarimenti ai rilievi della Commissione Europea nell'ambito del Caso EU Pilot 6876/14ENVI", cod. A782T4DGGGERAMB0004.