



**AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE
DELL'APPENNINO CENTRALE**
Ufficio Piani e Programmi

Roma.....
12 MAG. 2017

Tel: 0649249234
Fax: 0649249300

Autorità di Bacino del Fiume Tevere
N. Prot.:0002329
data: 12-05-2017



AET/0002329/2017

Al Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E
LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

OGGETTO: [ID_VIP:3597] Istanza di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al Masterplan 2030 dell'Aeroporto di Fiumicino – Proponente ENAC. – Parere.

Questa Autorità ha ricevuto la nota DVA n. 8707 del 10 Aprile 2017 [ID_VIP:3597] con la quale viene richiesto alle amministrazioni in indirizzo di trasmettere il proprio parere in relazione al progetto inviato.

L'intervento previsto dal Masterplan 2030 e si innesta nel più ampio Masterplan 2044 approvato dall'ENAC nell'ottobre 2015. Questo prevede, al fine di adeguare la capacità dell'aeroporto in maniera coerente con gli scenari di traffico attesi, la realizzazione di un nuovo complesso integrato di infrastrutture di volo che comprende, tra l'altro, due nuove piste di volo, l'ampliamento dei piazzali, la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a nord. E' articolato in 3 fasi di cui solo le prime due trovano collocazione nel Masterplan 2030.

Fase 1 (Presente – 2021): Realizzazione della quarta pista di volo, con annesse vie di rullaggio, bretelle a uscita rapida, piazzali aeromobili in posizione Est. Realizzazione delle opere di regimazione idraulica, di ricucitura delle strade poderali limitrofe interessate dall'intervento, realizzazione delle utenze primarie elettriche e generali.

Fase 2 (2021 – 2028): Realizzazione del primo modulo del Nuovo Terminal a Nord con il parcheggio multipiano, i relativi piazzali di sosta aeromobili a contatto e remoti. Sono inoltre previste le vie di rullaggio necessarie per collegare le nuove aree di sosta alle piste di volo. Completamento degli edifici e degli impianti di supporto all'esercizio delle nuove infrastrutture

La Fase 3 (2028 – 2044) che comprende la realizzazione del secondo modulo del nuovo terminal nord, l'estensione del parcheggio multipiano e delle connesse infrastrutture complementari, della quinta pista di volo con le relative vie di rullaggio ad Est della pista e l'espansione dei piazzali a contatto e remoti, non è oggetto del presente procedimento.

L'intervento è localizzato nel Comune di Fiumicino (RM) e nel territorio di Roma Capitale.

L'aeroporto confina a nord e ad est con terreni agricoli, prevalentemente della "Tenuta Maccarese"; a sud, oltre l'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino, con la Zona Industriale, con la zona archeologica del "Porto di Traiano" e con il centro abitato del Comune di Fiumicino; ad ovest, oltre la strada di Via Coccia di Morto, con i centri abitati di Fiumicino, di Focene e di Fregane.

Per la sua posizione, l'aeroporto di Fiumicino si inserisce in un contesto ambientale di particolare rilevanza, infatti sul territorio insistono siti di interesse paesaggistico, ambientale e archeologico, le aree naturali di riserva "Coccia di Morto", "Macchia Grande", "Macchia dello Stagneto", i bacini di Maccarese e non lontana la pineta di Fregane, nonché di particolare criticità idraulica per la presenza del sistema di bonifica.

L'area oggetto dell'ampliamento dell'aeroporto, si trova a Nord di Pista 07/25, ove insistono i territori della "Bonifica di Maccarese" costituiti da un organico insieme di canali di drenaggio e di opere di sollevamento al servizio prevalentemente di attività agricole e produttive.

Il territorio è pianeggiante, trattandosi di terreni ricavati dall'attività di bonifica e su di essi fondamentale importanza assume il sistema di regimazione e di sollevamento delle acque.

Gli impianti idrovori attualmente presenti al servizio dell'area sono tre:

- l'impianto di Traiano, a sud, (11,28 mc/s) recapita le acque dei canali Vecchio Collettore Est e Vecchio Collettore Ovest nel F. Tevere. E' gestito dal Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano – CBTAR;
- l'impianto di Pista 3 (39 mc/s) solleva le acque convogliate, dalle dorsali principali costituite dal Collettore Centrale e dal Canale di Drenaggio Piste (che corrono parallele alla pista), nella vasca di calma della Pista 3 e le recapita nel F. Tevere. Tale impianto gestisce anche le acque provenienti dalle aree urbanizzate esterne al sedime aeroportuale che confluiscono anch'esse nella vasca di calma. E' gestito direttamente da ADR.
- L'impianto di Focene, a Nord-Ovest, che raccoglie le acque del canale Coccia di Morto, del Canale delle Vergini e del Canale delle acque Basse, convoglia le acque direttamente a mare tramite lo stagno di Focene. E' costituito da due gruppi installati uno dall'ADR (9,5 mc/s - Impianto Focene Aeroporto) e l'altro dal Consorzio di Bonifica (16 mc/s - Impianto Focene Bonifica) ed è gestito dal Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano – CBTAR.

Il progetto in esame prevede, sotto l'aspetto idraulico e della gestione delle interferenze idrografiche delle nuove opere con i canali esistenti, la separazione dei contributi provenienti dalle superfici a verde (che non necessitano di trattamento) rispetto alle superfici pavimentate (che vengono inviate in una vasca di trattamento e sollevamento).

Le acque relative alle superfici pavimentate vengono scaricate mediante un nuovo impianto di sollevamento, ubicato in prossimità della nuova pista e dimensionato per la portata avente tempo di ritorno di 20 anni, nel nuovo Canale di Levante e successivamente nel Canale delle Acque Basse.

E' prevista la realizzazione di un nuovo canale delle Acque Basse, in affiancamento al precedente, per la raccolta delle acque dei canali di bonifica poste più a nord rispetto al sedime aeroportuale, il potenziamento del Canale delle Vergini e il potenziamento delle idrovore di Focene.

Per la realizzazione dei piazzali di espansione Est dell'Apron è prevista la raccolta delle acque meteoriche nel Canale Alitalia, che verrà adeguato sempre sulla base della piena con tempo di ritorno di 20 anni, e quindi il convogliamento alla vasca di calma e all'Idrovora di Pista 3.

Tra le opere è, inoltre, prevista la modifica e il riposizionamento del "Canale Allacciante di Ponte Galeria" e del "Canale di Levante".

Per quanto attiene gli aspetti connessi all'assetto idrogeologico e al rischio idraulico, l'Aeroporto di Fiumicino ricade nel territorio del Distretto dell'Appennino Centrale all'interno del bacino idrografico del Fiume Tevere, per il quale, in termini di tutela e salvaguardia dell'assetto idrogeologico, sono disponibili gli strumenti di pianificazione predisposti dall'Autorità di Bacino che consistono in:

PAI - Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (VI stralcio funzionale del Piano di bacino del fiume Tevere – P.S.6). Approvato con D.P.C.M. del 10 Novembre 2006 (Pubblicato nella G.U. n. 33 del 9 Febbraio 2007);

PAI - Piano stralcio di Assetto Idrogeologico - Primo aggiornamento (VI stralcio funzionale del Piano di bacino del fiume Tevere – P.S.6 – Primo Aggiornamento). Approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013 (Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 12 agosto 2013);

Aggiornato, ai sensi dell'art. 43, comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI, con il **Decreto Segretariale n. 58/2016** (del 22 dicembre 2016) Regione Lazio - ridefinizione delle aree allagabili nella zona focale del fiume Tevere, corsi d'acqua secondari e rete canali di bonifica nel territorio di Roma Capitale e Comune di Fiumicino;

PS5 - Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce. Approvato con D.P.C.M. del 3 Marzo 2009 (Pubblicato nella G.U. n. 114 del 19 Maggio 2009);

PS5 - Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5 - Progetto di aggiornamento. (Adottato dal Comitato Istituzionale con delibera n. 131 del 22 dicembre 2014). In fase conclusiva dell'iter di approvazione.

Per quanto riguarda il PAI (2006) l'aeroporto è sottratto alle esondazioni del F. Tevere per effetto delle opere di regimazione del Canale di Fiumicino.

Per quanto attiene, invece, il I Aggiornamento del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, con particolare riguardo all'aggiornamento posto in atto con Decreto Segretariale 58/2016, il territorio oggetto d'intervento risulta parzialmente perimetrato in **Fascia A, B e C**. La documentazione presentata, non tiene conto della perimetrazione PAI – I Aggiornamento e non evidenzia il confronto tra la configurazione di pericolosità attuale e la situazione di rischio a seguito degli interventi in progetto e dell'adeguamento del sistema di drenaggio superficiale.

In relazione al PS5, si evidenzia che parte del complesso delle infrastrutture aeroportuali è interessato dal Corridoio fluviale del F. Tevere (Tav. P3Cf), anche se i nuovi interventi non interessano tale corridoio.

Occorre, comunque, esaminare eventuali possibili interferenze che non sono state opportunamente valutate nel Masterplan quali, ad esempio, la verifica della sostenibilità degli usi della risorsa idrica. A tal fine è possibile far riferimento all'Allegato A delle Norme Tecniche di Attuazione del PS5 – Piano stralcio per l'Area Metropolitana del Tevere da Castel Giubileo alla Foce per quanto attiene ai "*Criteria per la gestione delle risorse idriche*" che individua il bilancio idrogeologico della risorsa idrica per sottobacino ripartiti per i diversi usi.

Il Progetto di Aggiornamento del PS5 prevede il rispetto del Principio dell'Invarianza Idraulica per tutto il territorio di riferimento del Piano stesso mediante la realizzazione di idonei sistemi di laminazione e il contenimento e la riduzione delle superfici impermeabilizzate.

L'esame dell'impatto del Masterplan 2030 sul territorio, in relazione all'assetto idrogeologico ed al rischio idrologico ed idraulico attualmente perimetrato dagli strumenti di pianificazione di competenza di questa Autorità, non emerge dalla documentazione trasmessa.

L'area in esame è stata oggetto, nel tempo, di numerose indagini e studi idraulici, finalizzati all'individuazione delle problematiche idrologiche ed idrauliche della zona e al risanamento idraulico dei territori, quali ad esempio :

- *Studio per il risanamento idraulico dei bacini delle acque medie e basse dell'area di Roma Sud, dei bacini afferenti all'impianto idrovoro della Società Aeroporti di Roma (Piana del Sole, quadrante ovest di Fiumicino) e delle aree urbanizzate di Prima Porta (Fossi Torracchia, Monte Oliviero, Pietra Pertusa, Giustiniana e Marrana di Prima Porta) e individuazione degli interventi per la mitigazione del rischio idraulico nelle aree oggetto di studio*, redatto nel dicembre 2015 sulla base della Convenzione di Ricerca, tra il Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana di Roma Capitale (SIMU) e il Dipartimento d'Ingegneria (DI) dell'Università degli Studi Roma Tre.
- Lo studio UNIROMA 1 - Prof. Sappa relativo al territorio interessato dal Canale "Coccia di Morto";
- Gli studi propedeutici alla redazione del PAI e del suo primo aggiornamento (per quanto riguarda il F. Tevere e i canali di bonifica del territorio a nord del canale di Fiumicino);
- Sono, inoltre, presenti sul medesimo territorio altri studi relativi alla zona focale proposti dal Comune di Fiumicino (tra i quali: *Opere di sistemazione idraulica del territorio del "Quadrante Ovest" – Città di Fiumicino e dei sedimenti dell'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" Roma*) o da vari professionisti a supporto di Piani attuativi o lottizzazioni, nell'ambito della fase di osservazione del Decreto Segretariale n. 42/2015, poi approvato definitivamente come Decreto Segretariale n. 58/2016.

Alcuni di questi studi (con particolare riguardo ai primi due) sono stati recepiti da questa Autorità nell'ambito dell'ultimo aggiornamento del PAI e, dunque, concorrono a comporre il quadro complessivo di assetto idrogeologico per l'area focale del F. Tevere e dei canali di bonifica.

Questi studi propongono, per la raccolta e l'allontanamento delle portate di riferimento, come peraltro è logico che sia, i medesimi recapiti (canali, vasche di calma e impianti idrovori) individuati nel presente lavoro ed in molti casi, già allo stato attuale, insufficienti al trasporto delle portate di piena per tempi di ritorno molto bassi.

Occorre evidenziare che lo studio idraulico contenuto nel Masterplan 2030 non fa cenno agli altri studi e progetti di risanamento presenti sul territorio e pertanto non tiene conto delle interferenze con le altre opere previste e non considera gli incrementi di portata dovuti alle urbanizzazioni, sempre crescenti, afferenti al medesimo sistema di smaltimento (Canale Vignole, Canale Alitalia, Canale di Levante Pista 3, Canale Coccia di Morto, sistemi di sollevamento Pista 3 e Focene, ecc.).

In sintesi, gli interventi proposti nel Masterplan 2030, per quanto di competenza della scrivente Autorità, non risultano inseriti nel loro insieme nel complesso ed articolato quadro idraulico di tutela della zona. Pertanto, gli interventi di natura idraulica proposti devono essere integrati in modo più ampio nel contesto del quadro di assetto idrologico ed idraulico previsto dagli atti di pianificazione di questa Autorità e devono tener conto delle interferenze con le previsioni proposte dagli studi di risanamento idraulico per i territori limitrofi.

Gli elaborati prodotti nelle successive fasi di progettazione dovranno, dunque, adeguarsi e rispondere al complesso delle previsioni ed indicazioni contenute nel PAI, PAI - I Aggiornamento e nel PS5.

In particolare dovrà essere definita la pericolosità ed il rischio del territorio, secondo le indicazioni proposte dal PAI, allo stato attuale ed a seguito della realizzazione dei nuovi interventi e dell'adeguamento del sistema di drenaggio. Dovranno essere individuati e definiti nel dettaglio gli interventi di mitigazione del rischio e di adeguamento dei canali di bonifica ..

In ogni caso, prima dell'inizio della realizzazione degli interventi afferenti il complesso integrato di infrastrutture di volo, l'area di interesse dovrà essere messa in sicurezza idraulica e deperimetrata o riclassificata secondo le procedure previste dal PAI art. 43.

Per quanto riguarda l'intero territorio, la progettazione dovrà comprendere l'adeguamento degli interventi al rispetto del Principio dell'Invarianza Idraulica, riducendo l'impatto dell'impermeabilizzazione dei suoli con idonei sistemi di laminazione. L'esame della problematica e le soluzioni tecniche adottate per il rispetto dell'Invarianza Idraulica saranno esposti in una relazione appositamente redatta, come previsto negli allegati alle Norme Tecniche di Attuazione del PS5 – I Aggiornamento.

Il Dirigente UPP
Dott. Ing. Carlo Ferranti



