

ROMA

Dipartimento Tutela Ambientale  
Direzione Promozione Tutela Ambientale e Benessere degli Animali

29 MAG 2017

Prot. Q. 31683

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
Direzione  
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

E p.c.

Regione Lazio Direzione Regionale Valutazioni Ambientali e Bonifiche  
Area Valutazione Impatto Ambientale  
PEC: VAL.AMB@REGIONE.LAZIO.LEGALMAIL.IT

**Oggetto:** Istanza di Valutazione d'Impatto Ambientale (V.I.A.) ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., relativa al "Master Plan al 2030 dell'Aeroporto Leonardo Da Vinci di Fiumicino - Roma".  
Proponente ENAC.  
Trasmissione delle Osservazioni/Valutazioni formulate dai competenti Uffici dell'Amministrazione Capitolina.

Nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) inerente l'intervento riportato in oggetto, in riferimento agli elaborati presentati dal proponente con nota protocollo ENAC n. 0032992-P del 30/03/2017, ed acquisiti con protocollo Dipartimento Tutela Ambientale n. QL 18622 del 31/03/2017, si relaziona che l'unico elemento previsto nel territorio di Roma Capitale riguarda la realizzazione di uno svincolo sull'Autostrada A12, il quale ricade interamente in un'area all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. Pertanto l'esame degli elaborati presentati verte sulle ripercussioni e sugli impatti generati e/o incrementati dall'intervento nel suo complesso sul contesto ambientale di riferimento.

Per gli aspetti ambientali di competenza dello scrivente Dipartimento, si riportano di seguito le osservazioni e valutazioni dei rispettivi Uffici competenti.

- L'Ufficio Coordinamento Gestione Riserva Naturale Statale del Litorale Romano comunica che, unitamente al corrispondente Ufficio della Città di Fiumicino, in data 24 aprile 2017, con protocollo QL 23289, è stata inoltrata la documentazione (tramite apposito link), alla Commissione di Riserva, affinché quest'ultima esprima il previsto Parere obbligatorio ai sensi dell'art. 9 del D.M. 29 marzo 1996, Decreto Istitutivo della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (nota che viene di seguito allegata).

- In merito agli aspetti relativi l'Inquinamento Atmosferico, il Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo del Dipartimento Tutela Ambientale, alla luce degli elementi documentali pervenuti relativi all'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale, rappresenta quanto segue. E' opportuno premettere che, com'è noto, ad oggi, per quanto concerne la qualità dell'aria nell'agglomerato di Roma (costituito da 25 comuni - Rif. Del.ne G.R. Lazio n.536/2017) vi sono ancora alcuni inquinanti che presentano valori al di sopra dei limiti e rappresentano la maggiore criticità: il PM10, l'NO2 e l'O3. Per i primi due inquinanti, a seguito del mancato rientro nei limiti, previsto dalla normativa per l'anno 2010, sono state avviate da parte della Commissione Europea nei confronti dell'Italia, due procedure di infrazione per diverse zone e agglomerati, tra cui quello di

Roma Capitale  
Servizio Autorizzazioni Ambientali - Rete Ecologica  
Circonvallazione Ostiense, 191 - 00154 Roma  
Tel: + 39 06 67105488  
P.E.C.: [protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it](mailto:protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it)  
[www.comune.roma.it](http://www.comune.roma.it)  
VIA Aeroporto Leonardo da Vinci Osservazioni A.C.



Roma. Pertanto, nella valutazione degli impatti di nuove opere in progetto, non si può prescindere da questo aspetto, unitamente al fatto che, nello spirito della norma di settore (Dir 2008/50/CE e D.Lgs. n. 155/2010), bisogna provvedere, da una parte, al risanamento (laddove si registrano superamenti), dall'altra, al mantenimento dello stato di qualità dell'aria. L'entità dell'impatto pertanto, nello specifico, deve essere tale, non solo da non determinare il superamento dei limiti riferiti al medio e breve termine (annuali/giornalieri/orari) ma anche, da non causare il peggioramento dello stato di qualità dell'aria nella zona oggetto di intervento.

Si ritiene inoltre utile evidenziare che in sede di disamina e valutazione del potenziale impatto, come indicatori dello stato attuale di qualità dell'aria locale, possono essere presi a riferimento anche i dati delle due stazioni di rilevamento presenti nel Comune di Fiumicino, appartenenti alla rete regionale gestita da ARPA Lazio, soprattutto di quella ubicata in via di Villa Guglielmi. Quest'ultima è stata attivata recentemente (e quindi, presumibilmente, non disponibile in fase di elaborazione dello Studio di Impatto) e pertanto non dispone ancora di una serie storica di dati. Ciononostante si ritiene comunque utile potersi avvalere dei dati ad oggi disponibili da questa stazione per contestualizzare meglio l'impatto in relazione allo stato attuale della qualità dell'aria locale, rispetto al quadro di riferimento basato sui soli dati forniti dalla centralina di Castel di Guido.

Ciò posto, in relazione allo Studio di Impatto Ambientale presentato, si rileva quanto segue.

- Nelle diverse fasi di approfondimento conoscitivo per la valutazione del potenziale impatto correlabile agli interventi in progetto (svolto sia con tecniche di modellizzazione che con campagne di monitoraggio), si riscontra che tra gli inquinanti osservati, stante i dati sullo stato attuale della qualità dell'aria forniti da ARPA Lazio, quelli che appaiono maggiormente soggetti a variazioni relative sono l'NO<sub>2</sub> e l'SO<sub>2</sub>. Tenuto conto delle citate procedure di infrazione e richiamato l'indirizzo dato dalla norma comunitaria in termini non solo di risanamento ma anche di mantenimento dello stato della qualità dell'aria, si ritiene necessario che già in tale fase istruttoria siano definite le tipologie di "misure di mitigazione" da mettere in campo prioritariamente per gli inquinanti che presentano criticità, relazionandone per le stesse l'entità dell'efficacia conseguibile. Si cita a titolo esemplificativo, peraltro già accennato nello Studio, l'impiego di materiali fotocatalitici (al biossido di titanio - TiO<sub>2</sub>), di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 1/04/2004 (*Linee Guida per l'utilizzo di sistemi innovativi finalizzati alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento ambientale* - SCHEDA TECNICA N. ST- 001. Laddove le superfici potenzialmente interessate dal trattamento fotocatalitico siano soggette a transito di veicoli o comunque al calpestio, si raccomanda la scelta di tipologie di materiale le cui caratteristiche, non siano oggetto di deterioramento in un lasso temporale tale da compromettere l'efficacia della tecnologia adottata (come ad es. nel caso del solo trattamento superficiale).
- Si ritiene necessario estendere l'approfondimento conoscitivo sulle potenziali ricadute in termini di concentrazioni inquinanti anche per l'ozono (O<sub>3</sub>) in relazione al parametro stabilito dalla normativa di settore per la protezione della vegetazione (D.Lgs. 155/2010), tenuto conto soprattutto della presenza di un ambito di particolare tutela come quello della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.
- Lo Studio di impatto svolto sulla base delle simulazioni modellistiche è condotto distinguendo le tipologie di sorgenti in "sorgente aeronautica" e "sorgenti complessive". Dalle valutazioni delle ricadute non risulta chiaro se nei dati di output (sia descrittivi che rappresentativi) riferiti alle "sorgenti complessive" siano ricomprese o meno anche le "sorgenti aeronautiche", e quindi se tali dati possano essere considerati come impatto complessivo derivante dalla totalità delle sorgenti emissive considerate nello Studio. Nel caso in cui i dati di ricaduta non contemplino le "sorgenti aeronautiche", ai fini di una corretta valutazione del potenziale impatto complessivo riconducibile agli interventi in progetto, si ritiene necessario che le valutazioni prodotte siano integrate con uno Studio riferito a tutte le sorgenti emissive esaminate contestualmente.
- In merito al Monitoraggio per la componente Atmosfera, relativamente alle campagne di monitoraggio previste per le fasi *ante* e *post operam*, si evidenzia la necessità di prevedere campagne di durata annuale per ciascuna fase in cui, oltre agli inquinanti già considerati, venga monitorato anche l'SO<sub>2</sub>. Le campagne di monitoraggio dovranno essere svolte secondo i criteri stabiliti dal D.Lgs. n. 155/2010, in modo tale che i dati ottenuti siano confrontabili con i valori



limite stabiliti da tale norma sia per la protezione della salute umana che per la protezione della vegetazione. Inoltre, per tutta la durata del monitoraggio (anche di quello *inter operam*) dovranno essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici. Considerata l'entità dell'opera in argomento, si ritiene utile che le campagne di monitoraggio (ivi compresa l'individuazione dei siti) siano concordate con ARPA Lazio.

- Infine, richiamando anche l'indirizzo dato dall'Unione Europea di promozione dell'efficienza energetica e tenuto conto che l'utenza energetica aeroportuale è caratterizzata dal fabbisogno contemporaneo di energia elettrica, termica e frigorifera, a parere dello Scrivente si ritiene che, nell'ambito di una programmazione di medio-lungo termine, possa essere verificata la fattibilità di un progetto unitario di trigenerazione, unitamente a relativi sistemi di distribuzione come reti di teleriscaldamento e raffrescamento.

- La Sovrintendenza Capitolina esaminati gli elaborati relativi all'istanza di V.I.A., esprime, per quanto di stretta competenza, parere favorevole all'esecuzione dell'opera, poiché l'area interessata dai lavori per lo svincolo dell'autostrada A12 - unico elemento da eseguirsi in territorio del Comune di Roma - non interferisce con elementi censiti nella 'Carta per la Qualità', allegato del vigente Piano Regolatore Generale.

- Si rende quindi il parere del Servizio Cave e Rifiuti Inerti che riporta quanto segue.

Si riscontra che gli elaborati sono privi della documentazione afferente alla gestione dei rifiuti prodotti in cantiere (rifiuti da demolizione e terre e rocce da scavo). Pertanto, ai fini dell'espressione del parere di competenza, si richiede di produrre un documento tecnico specifico sulla gestione rifiuti prodotti dalle attività di cantiere (rifiuti da costruzione e demolizione), ivi compresa quella delle terre e rocce da scavo, redatto in conformità a quanto previsto dalle norme nazionali di settore e dalla D.G.R. Lazio n. 34/2012. Tale documento dovrà riportare i dettagli distinti per ciascun intervento previsto dal progetto, con particolare riferimento agli interventi ricadenti all'interno del territorio di Roma Capitale.

Relativamente all'approvvigionamento di terre dall'esterno, da utilizzare per reinterri, riempimenti, rimodellamenti, sottofondi e rilevati stradali, pendii artificiali, ecc., nonché al conferimento dei materiali prodotti presso discariche e/o impianti di recupero, si raccomanda di prevedere in fase esecutiva la produzione di idonea documentazione attestante che i siti proposti, riportati negli elaborati "Corografia cave - discariche e impianti di recupero" e "Censimento di cave e discariche: schede" siano regolarmente autorizzati ai sensi della normativa di settore vigente.

In ogni caso si raccomanda di utilizzare, in alternativa a materiali di cava, prodotti in uscita da impianti di recupero e riciclaggio di rifiuti inerti regolarmente autorizzati che rispettino quanto previsto dall'art. 184-ter del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., relativo alla "Cessazione della qualifica di rifiuto", con particolare riferimento ai "requisiti tecnici per gli scopi specifici" ed alla "normativa ed agli standard esistenti applicabili ai prodotti" (certificazioni, marcature CE, ecc).

- In relazione all'adempimento di conformità acustica ambientale si riporta il parere espresso dalla competente U.O. dello scrivente Dipartimento - Ufficio Programmazione, Pianificazione e Gestione Acustica: Nella documentazione di impatto ambientale allegata all'istanza, nella sezione dedicata alla conformità acustica ambientale, viene dichiarato che l'Aeroporto di Fiumicino è dotato di classificazione acustica aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del D.M.31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale", D.M. 3 dicembre 1999 "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti", con Deliberazione n. 1/2005.

Per un corretto inquadramento delle valutazioni di impatto acustico contenute in tale specifica sezione si rileva l'esigenza di conoscere se tale Deliberazione costituisca l'atto di approvazione della "Zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale" che abbia tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti, anche dei Comuni contermini, e delle procedure antirumore adottate.



Quanto sopra con specifico riferimento alla circostanza che l'intorno aeroportuale, definito in base al descrittore acustico LVA, interessa anche una porzione del territorio del Comune di Roma, alla quale è attribuita dalla vigente Classificazione acustica del territorio (DCC n. 12/2004) la Classe Acustica I di massima tutela.

Con tale riguardo, si chiede di voler specificare se, al momento della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale se approvata, siano stati identificati nella porzione di territorio citata anche recettori residenziali e quali interventi di contenimento e abbattimento del rumore siano stati individuati, se necessari, nei confronti della citata porzione di territorio a massima tutela acustica e degli eventuali recettori residenziali insistenti sulla stessa, sensi del D.M. 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore".

Le osservazioni e le esigenze conoscitive sopra rappresentate si intendono conseguentemente estese in relazione allo scenario acustico illustrato in proiezione per l'anno 2030.

Con riferimento alla progettata configurazione trasportistica dello svincolo tra l'Autostrada A12 e Via Salvatore Ottolenghi, ricadente nel territorio del Comune di Roma in un'area Classificata acusticamente di massima tutela, deve essere fatto riferimento alla cosiddetta "Delibera Strade" (DCC n. 93/2009) attuativa per il territorio del D.P.R. del 30 marzo 2004 n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare a norma dell'art. 11 della legge 26 ottobre 1995 n. 447".

In considerazione della rilevanza e dell'orizzonte temporale del complessivo intervento come pure delle esigenze di tutela dell'ambiente e della popolazione esposta, si chiede se la documentazione di impatto acustico sia stata elaborata tenendo conto anche della Direttiva (UE) 2015/996 della Commissione del 19 maggio 2015 che stabilisce metodi comuni per la determinazione del rumore a norma della Direttiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio.

Per gli aspetti progettuali e programmatici si riporta in allegato quanto espresso dagli Uffici di altri Dipartimenti dell'Amministrazione Capitolina:

- nota Dipartimento Mobilità e Trasporti, trasmessa con protocollo n. QG 17770 del 15/05/2017 acquisita con protocollo Dipartimento Tutela Ambientale n. QL 28088 del 15/05/2017
- nota Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica trasmessa con protocollo n. QI 87707 del 18/05/2017 acquisita con protocollo Dipartimento Tutela Ambientale n. QL 29220 del 19/05/2017

IL DIRETTORE DI DIREZIONE  
Dott.ssa Rosalba Matassa

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO  
Pasquale Roberto Felusi

Allegati n.3  
QL 23289 del 24/04/2017  
QL 28088 del 15/05/2017  
QL 29220 del 19/05/2017



## Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

(D.M. 29/03/1996 e D.M. 24/10/2013)



Dipartimento Tutela Ambientale
24 APR. 2017
Prot. QL 23289

### Alla Commissione di Riserva della Riserva Naturale Statale Litorale Romano

Presidente Avv. Diana Aponte

Dott.ssa Maria Maddalena Alessandro

Dott. Marco Alberto Bologna

Arch. Luca Bragalli

Dott. Amedeo Fadda

Dott. Paolo Giuntarelli

**Oggetto:** Istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii del Masterplan al 2030 dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino-Roma. Prot. ENAC 0032992-P del 30/03/2017. Richiesta audizione per un confronto congiunto.

Gentili Commissari,

con riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale avviata da ENAC (prot. 0032992-P del 30/03/2017) inerente il Masterplan al 2030 dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino-Roma, considerata la rilevanza dell'argomento trattato nonché la consistente porzione di riserva interessata dal progetto di ampliamento dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" ricadente sia nel territorio gestito dall'Ente Gestore Città di Fiumicino sia in quello gestito dall'Ente Gestore Roma Capitale, si chiede - proprio con l'intento di attuare concretamente una gestione unitaria della Riserva - di rappresentare in sede di Commissione, in modo congiunto e completo, la documentazione depositata presso gli scriventi Enti Gestori e da subito consultabile sul sito del MATTM al seguente indirizzo:

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1663/2876?pagina=1#form-cercaDocumentazione>

Si riportano di seguito, ad ogni buon fine, i dettagli della procedura riportati al sopracitato indirizzo.

Valutazione Impatto Ambientale

Codice procedura (ID_VIP):	3597
Procedura integrata VIA-Valutazione di incidenza:	Sì
Data presentazione istanza:	30/03/2017
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	31/03/2017
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico:	30/05/2017
Data avvio istruttoria tecnica:	10/04/2017
Responsabile del procedimento:	Claudia Pien - tel 0657225903 - d.v.a-2@minambiente.it
Stato procedura:	Istruttoria tecnica CTVIA

In tal modo, anche in considerazione della cospicua documentazione da visionare per l'espressione del parere, si potrà procedere ad un confronto diretto e proficuo sia tra gli enti gestori sia con la Commissione al fine di poter acquisire e condividere indirizzi e proposte per la stesura e l'inoltro dell'istruttoria tecnica.

Si chiede quindi con riferimento all'oggetto di potersi confrontare e rappresentare anche con Codesta Commissione nella prima seduta di commissione utile.

In attesa di un Vostro cortese riscontro si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

**CITTÀ DI FIANISINO**  
**Area Strategie del Territorio**

*Dir. Ing. Massimo Guidi*

**ROMA CAPITALE**  
**Dipartimento Tutela Ambientale**  
**Area promozione e Tutela Ambientale e Benessere Animali**  
*Dir. Dott.ssa Rosalba Matassa*

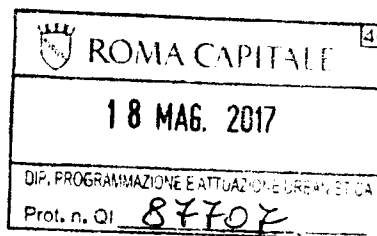
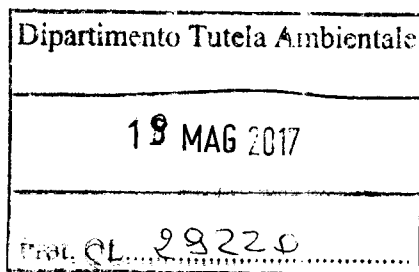
# ROMA



Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica  
Direzione Pianificazione Generale  
U.O. Piano Regolatore - P.R.G.

Rif.to.

Allegati: n°.....



Al **Dipartimento di Tutela Ambientale**  
Direzione Promozione Tutela Ambientale  
e Benessere degli Animali

e p.c. Al **Dipartimento P.A.U.**  
Direzione

**Oggetto:** Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., per il "Masterplan al 2030 dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino - Roma" - Convocazione Conferenza di Servizi Interna.  
Richiedente: ENAC  
(rif: nota Dip. Tutela Ambiente prot. n. 20072 del 06/04/2017 acquisita Dip. PAU prot. n. QI 63363 del 06.04.2017)

Con riferimento all'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. n° 152/2006 di cui in oggetto e facendo seguito alla Conferenza di Servizi interna tenutasi il giorno 04.05.2017, avendo esaminato gli elaborati trasmessi e per quanto di competenza della scrivente U.O., si rappresenta quanto di seguito riportato.

Il Masterplan 2030 dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, così come si legge nella Sintesi non Tecnica: *"nasce dall'avvertita necessità di porre l'aeroporto nelle condizioni di rispondere alla domanda di trasporto che ragionevolmente si determinerà nei prossimi quindici anni, secondo dei livelli prestazionali che siano allineati con gli standard propri del primo aeroporto nazionale e del settimo a scala europea."*

Il Masterplan, nel definire le modalità di attuazione della configurazione aeroportuale di progetto, identifica due fasi tra loro successive che, in estrema sintesi, corrispondono ai seguenti scenari infrastrutturali:

- Fase 1, comprendente la nuova pista di volo (Pista 4) e l'espansione Est dei piazzali aeromobili;
- Fase 2, concernente le nuove infrastrutture di volo, nuovo sistema terminal e nuovo sistema di mobilità interna ed esterna.

Le opere e gli interventi previsti possono essere articolati secondo le due seguenti principali categorie:

- Opere aeroportuali, intendendo con tale termine le opere che sono strettamente necessarie all'iniziativa, ossia funzionali a gestire il volume di traffico atteso allo scenario di Fase 1 ed alla Fase 2 del Masterplan e quelle connesse al loro funzionamento;
- Opere complementari, ovvero l'insieme delle opere necessarie e/o finalizzate alla realizzazione delle opere aeroportuali ed alla loro contestualizzazione.

Lo sviluppo dell'Hub aeroportuale con le connesse infrastrutture è totalmente ricadente nel territorio del Comune di Fiumicino con la sola eccezione di una porzione relativa al sistema viario di accesso alle aree di cantiere nord e di connessione con la A12 nella fase di esercizio, che ricade all'interno del territorio di Roma Capitale. In particolare ricade nel territorio capitolino lo svincolo dall'autostrada A 12 che, nella fase di cantiere permette l'accesso alla zona nord ed in fase di esercizio collega direttamente l'area Terminal nord.



### **Inquadramento urbanistico**

Lo svincolo ricade in base al PRG vigente (approvato con D.C.C. n° 18/2008 e successiva D.C.S. n° 48/2016 di presa d'atto del disegno del PRG '08) nella seguente componente:

#### **Elaborati Prescrittivi:**

- **Sistemi e Regole:**(Scala 1:10.000, Foglio 15):

- Sistema ambientale - Aree naturali protette - Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano: "**Riserva Naturale Statale del Litorale Romano**" istituita con D.M. Ambiente del 29.03.1997, il cui "*Piano di gestione*" non è ancora stato definitivamente approvato.

- **Rete Ecologica:** (Scala 1:10.000, Foglio 15):

- Componente primaria (Aree A).

#### **Elaborati Gestionali:**

**Carta per la Qualità:** nessun bene censito.

### **Norme Tecniche di Attuazione applicabili**

Ai sensi dell'art. 69 , comma 1 delle NTA vigenti nella riserva naturale statale del "*Litorale Romano*", fino all'approvazione del relativo "*Piano di gestione*" si applica la disciplina della L. n° 394/1991 e del D.M. Ambiente 29.04.1997.

Ai sensi dell'art. 71 delle NTA, nella Rete Ecologica le azioni sono volte prevalentemente alla tutela e alla salvaguardia degli ecosistemi e tutti gli interventi, pubblici e privati, diretti ed indiretti, sono sottoposti a *Valutazione ambientale preliminare* e sono associati a interventi di categoria ambientale, come individuati nella suddetta valutazione

Ai sensi dell'art. 10, comma 8, lett. c) sono obbligatori interventi di categoria *Mitigazione impatto ambientale* (MIA) per tutti gli interventi soggetti alla procedura di VIA che ricadano nella Rete ecologica.

La categoria (MIA) comprende l'insieme di interventi e misure volti a ridurre o migliorare l'impatto sulle componenti naturalistiche e paesaggistiche, conseguente alla realizzazione degli interventi edilizi, urbanistici e degli impianti e infrastrutture, in superficie o nel sottosuolo.

### **Valutazione di merito/parere**

In relazione alla disciplina urbanistica ed alla coerenza degli interventi di viabilità ricadenti nel territorio capitolino, si rinvia alle disposizioni transitorie imposte dal D.M. istitutivo, in materia di nulla osta riguardanti i progetti di rilevante trasformazione del territorio con l'espressione obbligatoria e vincolante da parte della Commissione di Riserva e dei rispettivi Enti di gestione per il territorio di Fiumicino e di Roma.

Resta ferma la necessità, nel caso: "*si arrivi all'elaborazione di una proposta di ripermetroazione la quale sappia contemperare le istanze di tutela perseguite dal DM di istituzione della Riserva con quella di garantire al Paese, ed in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei*





*servizi del trasporto, che costituisce la missione posta istituzionalmente in capo ad ENAC e che, in ultima istanza, rappresenta la motivazione che soggiace all'iniziativa in progetto ed ai connessi interventi previsti dal Masterplan 2030" il PRG dovrà recepire tale variazione e disporre la conseguente pianificazione urbanistica.*

In riferimento agli impatti sulla Rete ecologica si osserva che il SIA non appare adeguatamente illustrato in relazione alla mitigazione degli impatti ambientali sul sistema della viabilità di progetto. Per ciò che concerne gli impatti sul Sistema della Mobilità romana, esaminato lo studio trasportistico allegato al S.I.A., si evince che le valutazioni positive sulla sostenibilità relativa agli impatti dovuti alla crescita dei passeggeri e degli addetti nei tre scenari realizzativi dello sviluppo del sistema aeroportuale del 2021, 2027 e 2030 sono basate sulla realizzazione e l'entrata in esercizio di tutte le infrastrutture individuate da ADR come necessarie per supportare lo sviluppo aeroportuale.

L'evoluzione del Quadro infrastrutturale degli scenari futuri ha considerato:

1. La realizzazione del by-pass A12 – Pontina (autostrada Roma-Latina da Tor de cenci ad A12);
2. Potenziamento della linea Leonardo Express: incremento da 4 a 6 treni/h;
3. Realizzazione del People Moover tra il Terminal T3 e il Terminal Nord Lido;
4. Potenziamento della stazione di Fiumicino Aeroporto con la realizzazione di due nuovi binari;
5. Realizzazione della 4° corsia della A91, nella tratta compresa tra l'interconnessione con la A12 e lo svincolo Cargo;
6. Complanari alla A91, dallo svincolo Cargo fino all'abitato di Fiumicino;
7. Trasformazione di via della Scafa in arteria a scorrimento veloce e nuovo ponte di attraversamento;
8. Completamento dello svincolo in area est.

Si osserva che la maggior parte delle opere giudicate necessarie è di competenza del Comune di Fiumicino, di Autostrade per l'Italia S.p.A. e ANAS S.p.A.; ai sopraddetti Enti sono demandate le valutazioni di merito e le conferme che la realizzazione delle opere previste avverrà entro scenari temporali compatibili con quelli dello sviluppo aeroportuale.

Per le infrastrutture di competenza di Roma Capitale, in particolare la realizzazione del Ponte della Scafa, si rappresenta che l'appalto è stato assegnato e che i lavori dovrebbero cominciare a fine anno, a seguito delle verifiche archeologiche attualmente in corso, pertanto in linea con i progetti di sviluppo aeroportuali. Per ciò che concerne il Ponte dei Congressi, finanziato, è in avanzato stato il procedimento progettuale ma le tempistiche realizzative sono tuttora legate all'esito delle verifiche richieste in sede di Conferenza di Servizi istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda i servizi del trasporto collettivo, in particolare quelli su ferro, la possibilità del loro potenziamento dovrà essere verificata da RFI esercente di tali servizi. Si rappresenta tuttavia che sarebbe auspicabile il potenziamento del servizio anche sulla linea FL1, dati gli importanti insediamenti urbanistici previsti a cavallo del GRA, all'intersezione della autostrada A91, in prossimità della linea ferroviaria.

Si esprime pertanto parere positivo al progetto presentato a condizione che l'effettiva implementazione delle opere infrastrutturali nel sistema della mobilità previsto, avvenga contestualmente alle trasformazioni per lo sviluppo del sistema aeroportuale secondo gli scenari presentati.

Dovranno inoltre essere previste ed opportunamente illustrate le misure individuare per ridurre gli impatti sulla Rete ecologica derivanti dal nuovo svincolo della A12, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

# ROMA



Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica  
Direzione Pianificazione Generale  
U.O. Piano Regolatore - P.R.G.

Infine si rinvia al competente Ufficio la valutazione del clima acustico e l'adeguatezza delle misure di mitigazione acustica previste.

**Il Funzionario Tecnico**

Arch. Pierluigi Masi

**Ufficio Varianti Urbanistiche**

**Generali e Puntuali**

Funzionario Tecnico

Ing. Marilena Grassadonia

**Il Responsabile dell'Ufficio**

**Coordinamento Tecnico Reti della Mobilità**

Arch. Vincenzo Riccobono

**Il Dirigente**

Ing. Fabio Pacciani

ROMA

Dipartimento Mobilità e Trasporti  
Direzione Programmazione e Attualizzazione del Piano di Mobilità  
Ufficio Dipartimento Tutela Ambientale

15 MAG 2017
Prot. QL 28088

ROMA CAPITALE  
DIPARTIMENTO  
MOBILITÀ E TRASPORTI

15 MAG. 2017

Prot. N. QG 17770

Al

Dipartimento Tutela Ambientale  
Direzione Promozione Tutela Ambientale e  
Benessere degli Animali

Oggetto: Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) ai sensi del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., per il "Masterplan al 2030 dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino - Roma" - Convocazione Conferenza dei Servizi Interna.

Richiedente: ENAC

(rif.: nota Dip. Tutela Ambiente prot. N. 20072 del 06/04/2017 - acquisita Dip. Mobilità e Trasporti prot. N. 13311 del 06/04/2017)

Con riferimento alla richiesta di osservazioni in oggetto, si comunica quanto riportato nel seguito.

Dall'esame degli elaborati di progetto, si rappresenta che gli interventi infrastrutturali a corredo dell'ampliamento dell'aeroporto Leonardo da Vinci riguardano principalmente sistemi stradali non di competenza di Roma Capitale, interessando reti viarie appartenenti al Comune di Fiumicino e di livello autostradale quali la A12 (competenza di Autostrade per l'Italia S.p.A.) e la A91 (competenza di A.N.A.S. S.p.A.). Quanto sopra è anche riferito alle valutazioni trasportistiche, descritte negli elaborati, in merito all'attuale sistema viario e all'impatto viabilistico generato dalla futura struttura aeroportuale sul nuovo assetto infrastrutturale. Si rimanda pertanto alle valutazioni di competenza dell'Ente titolare/gestore delle infrastrutture autostradali interessate e a quelle dei competenti Uffici del Comune di Fiumicino.

Per quanto concerne le fasi di cantierizzazione, si rammenta a codesto Dipartimento che le D.D.T. provvisorie, interessanti viabilità di Roma Capitale percorse dai mezzi di cantiere, devono essere emesse dall'UITs dei Municipi territorialmente competenti ed interessati dai tragitti descritti negli elaborati di progetto, che dovranno in ogni caso essere condivisi dagli Uffici stessi. Si evidenzia inoltre che il transito dei mezzi pesanti deve garantire il mantenimento della pulizia delle sedi carrabili evitando il rilascio di detriti provenienti dalle aree di cantiere.

In relazione alle opere elencate nel par. 8.4.1 dello Studio Trasportistico e di competenza di Roma Capitale, questo Dipartimento comunica che possono essere reperite informazioni in merito allo stato attuativo e/o realizzativo delle stesse presso altri Dipartimenti della A.C.

Da ultimo si fa presente che le opere infrastrutturali ricadenti nel territorio di Roma Capitale, che dovessero eventualmente riguardare Viabilità Principali di competenza dello scrivente Dipartimento, dovranno essere valutate attraverso progetti di maggior dettaglio unitamente agli Uffici del Dipartimento stesso

Il Coordinatore dell'Ufficio  
F. T. Fabio Spadoni

Il Direttore di Direzione  
Dott. Gianmario Nardi