



4.9
[Handwritten signature]

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

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

* * *

Parere n. 2631 del 02/02/2018

h

<p>Progetto:</p>	<p><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.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa, piazzali di sosta AA/MM area Ovest 2a fase (Progetto 38)</p> <p>ID_VIP: 3669</p>
<p>Proponente:</p>	<p>ENAC</p>

[Handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures and initials]

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

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0018295 del 02/08/2017 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot.CTVA/2527 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 in relazione alla ripartizione delle competenze tra ARPA Lazio ed ISPRA per l'ottemperanza ad alcune prescrizioni, con particolare riferimento alle tematiche afferenti al monitoraggio della subsidenza (A.7), al taglio delle alberature esterne al sedime aeroportuale (A.13) e al monitoraggio del birdstrike(A.14b), 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 (RGPO) 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;

ID_VIP 3669 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.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa, piazzali di sosta AA/MM area Ovest 2a fase (Progetto 38)

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";

CONSIDERATO, come specificato dalla DVA nella comunicazione citata in apertura, che il procedimento di verifica di ottemperanza avviato concerne l'intervento relativo alla realizzazione dei "Piazzali di sosta AA/MM in area ovest - 2° Fase (rif. progetto n. 38)";

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) 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. 75071-P del 20/07/2017 relativa alla realizzazione degli interventi "stralcio secondo - 1° fase attuativa - Piazzali di sosta AA/MM in area ovest - 2° Fase (rif. progetto n. 38)", costituita da:

- Elenco Elaborati (cfr. A783T10DGGEEGEN0100-1);
- Relazione di ottemperanza (cfr. A783T10DGGEEGEN0101-1);
- Relazione tecnica della cantierizzazione (cfr. A783T10DGGEEGEN0102-1);
- Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori (cfr. A783T10DGGEEGEN0103-1);
- Cantiere logistico Schema di smaltimento e trattamento delle acque (cfr. A783T10DGGEEGEN0104-1);
- Relazioni degli impatti ambientali di cantiere (cfr. A783T10DGGEEGEN0105-1);
- Piano gestione dei materiali (cfr. A783T10DGGEEGEN0106-1);
- Relazione sulle aree estrattive (cfr. A783T10DGGEEGEN0107-1);
- Piano di riutilizzo del terreno in situ ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs 152/2006 e smi (cfr. A783T10DGGEEGEN0108-1);
- Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, delle discariche e degli impianti di recupero (cfr. A783T10DGGEEGEN0109-1);
- Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere (cfr. A783T8DGGEDGEN0110-1);
- Relazione sulle discariche e impianti di recupero (cfr. A783T10DGGEEGEN0111-0);
- Estratto dei documenti significativi del progetto (cfr. A783T10DGGEEGEN0112-1);

CONSIDERATO che alla data della presentazione della documentazione relativa alla verifica di ottemperanza in esame, non era ancora in entrato n 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 decreto-legge 12 settembre 2014, n.133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.";

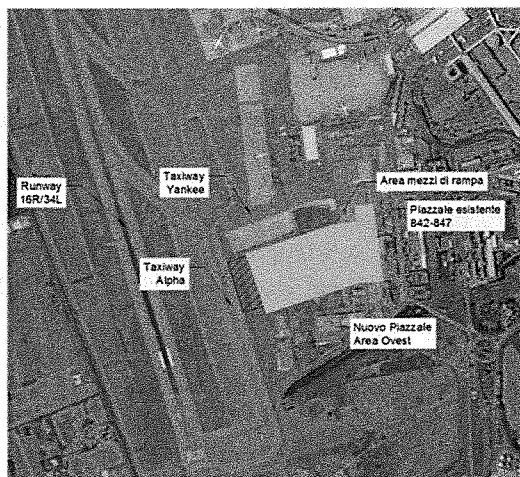
CONSIDERATO che con nota prot. 97909-P del 28/09/2017 il Proponente ha richiesto a questo Ministero di aderire alle disposizioni contenute al Titolo IV art.24 del Decreto 120/17 e contestualmente ha trasmesso:

- 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 è relativo alla realizzazione dei Piazzali di sosta AA/MM in area ovest, 2° fase, del sedime aeroportuale di Fiumicino, ubicati ad est della pista di volo 16R/34L. Il progetto comprende la realizzazione delle opere strutturali, civili ed impiantistiche del nuovo piazzale ed il

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date stamp "3 di 27"]

rifacimento della pavimentazione del tratto Taxiway Yankee, adiacente agli stand 842-847, come si vede dalla figura seguente:



CONSIDERATO che il presente progetto rappresenta il completamento degli interventi relativi ai Piazzali Ovest per i quali è stata redatta e presentata la documentazione progettuale e di ottemperanza per le attività di 1° fase;

CONSIDERATO che l'area d'intervento è delimitata a a nord dal Piazzale 831-836, ad est dal Piazzale 842-847, a sud dalla centrale tecnologica e futura area SERAM e ad ovest dalla Via di rullaggio Alfa;

CONSIDERATO che:

- l'area d'intervento relativa alla realizzazione dei Piazzali Ovest dell'Aeroporto di Fiumicino si sviluppa ad est della pista di volo 16R/34L;
- il layout geometrico del piazzale è stato elaborato in funzione della tipologia di aeromobili appartenenti alla classe ICAO Code C e Code E, le cui caratteristiche dimensionali possono essere sintetizzate come riporta la tabella seguente:

ICAO Code	Apertura massima
C	$24 \text{ mt} \leq W, sp \leq 36 \text{ mt}$
E	$52 \text{ mt} \leq W, sp \leq 65 \text{ mt}$

- il nuovo piazzale sarà dotato di 4 piazzole di sosta per aeromobili codice E sulle piazzole poste a nord e 2 piazzole codice E più 3 piazzole codice C sulle piazzole a sud per la configurazione principale;

CONSIDERATO che la configurazione principale prevede 6 aeromobili codice ECHO + 3 aeromobili codice CHARLIE. In particolare:

- gli aeromobili di codice ECHO accederanno al nuovo piazzale utilizzando esclusivamente la Taxiway Alfa;
- gli aeromobili di codice CHARLIE invece potranno effettuare una manovra ad anello utilizzando la via di rullaggio Alfa per l'ingresso e la via di rullaggio Yankee per l'uscita e viceversa;

CONSIDERATO che:

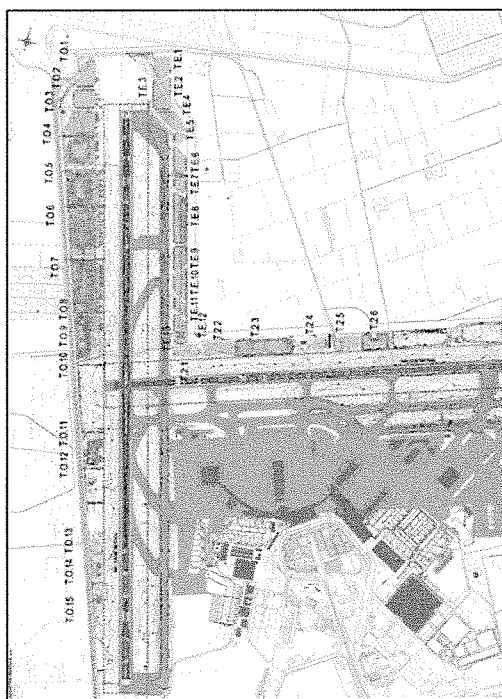
- le pendenze da progetto sono state scelte rispettando i parametri imposti dal Regolamento Enac:
 - le pendenze delle piazzole non superano l'1% in qualsiasi direzione;
 - le pendenze trasversali nella zona di circolazione degli aeromobili sono state limitate al 1,5% (a schiena d'asino);

- le pendenze longitudinali della taxiway sono state mantenute inferiori al 1,5%;
- il progetto prevede inoltre il rifacimento della pavimentazione relativa alla taxiway Yankee, in corrispondenza delle apron 842-847, in conglomerato bituminoso, modificando la pavimentazione attuale che, per il tratto in esame, è in calcestruzzo;
- si prevede necessariamente un nuovo sistema di smaltimento delle acque;

CONSIDERATO che l'intervento di ampliamento del Piazzale Ovest comprende anche la realizzazione di alcune opere strutturali, civili ed impiantistiche, riportate di seguito nel dettaglio:

- opere strutturali:
 - interventi su galleria impianti esistente;
 - nuova cabina elettrica;
 - basamenti e fondazioni delle nuove torri faro;
- opere civili minori:
 - camerette e pozzetti di partenza, derivazione ed arrivo degli impianti di piazzale (Pre-condizionamento, 400 Hz, impianto di rifornimento, etc.);
 - basamenti per l'installazione degli impianti di piazzali quali ad esempio convertitori 400 Hz, macchine per il condizionamento, ecc;
- opere impiantistiche:
 - realizzazione dell'impianto di Pre-Condizionamento degli aerei durante la sosta in piazzale;
 - realizzazione dell'impianto 400 Hz a servizio degli aeromobili;
 - realizzazione dell'impianto di illuminazione dell'area di sosta mediante torri faro;
 - realizzazione di una nuova cabina elettrica per l'alimentazione degli impianti di piazzale sopra indicati;

CONSIDERATO inoltre, che tra gli interventi rientra la realizzazione del terrapieno denominato T.O.4, che rappresenta una anticipazione di un più ampio intervento di rimodellamento e di sistemazione che riguarda la realizzazione di nuovi terrapieni lungo le aree perimetrali delle piste 16R/34L e 07/25;



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:

Handwritten signatures and marks are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right. The page number '5 di 27' is visible in the bottom right corner.

- scavo di sbancamento,
- realizzazione fondazioni,
- rinterrì,
- realizzazione di elementi strutturali in elevazione gettati in opera,
- posa in opera di elementi prefabbricati,
- trasporto materiali,
- formazione delle sottofondazioni e fondazioni di pavimentazione,
- realizzazione pavimentazione in conglomerato cementizio,
- realizzazione pavimentazione in conglomerato bituminoso;

CONSIDERATO che le opere previste per l'intervento in esame, sono state articolate secondo tre distinte fasi, come riportato nella seguente tabella:

Fase	Intervento	Durata
	Installazione cantiere	30 giorni
Fase 1	Opere localizzate al di fuori della clearances della esistente Apron Taxiway Alfa	240 giorni
Fase 2	Opere localizzate al di fuori della clearance della esistente Apron Taxiway Alfa, nodo di collegamento tra il nuovo piazzale e la via di rullaggio Alfa, lavori di pavimentazione all'interno della clearance della taxiway	145 giorni
Fase 3	Opera di protezione della esistente galleria servizi, riqualifica della pavimentazione della Apron taxiway Yankee	90 giorni
Totale tempo stimato per l'esecuzione dei lavori		390 giorni

CONSIDERATO che, entrando maggiormente nel dettaglio, di seguito si riportano le lavorazioni caratterizzanti le singole fasi, a loro volta distinte in sottofasi:

- nella Fase 1 si differenziano tre sottofasi:
 - Fase 1A - parte Nord del Piazzale (durata stimata: 110 giorni):
 - ✓ scotico terreno vegetale;
 - ✓ scavi e riporti;
 - ✓ realizzazione cabina elettrica;
 - ✓ realizzazione opere civili ed impiantistiche a servizio del piazzale;
 - Fase 1B- parte Sud del Piazzale (durata stimata: 105 giorni):
 - ✓ scotico terreno vegetale;
 - ✓ scavi e riporti;
 - ✓ realizzazione opere civili ed impiantistiche a servizio del piazzale;
 - Fase 1C- pavimentazioni parte Nord del Piazzale (durata stimata: 95 giorni):
 - ✓ pavimentazioni rigide;
 - ✓ pavimentazioni flessibili;
- nella Fase 2 si differenziano tre sottofasi:
 - Fase 2A - opere impiantistiche zona nord (durata stimata: 120 giorni):
 - ✓ realizzazione opere impiantistiche;
 - ✓ segnaletica orizzontale

- Fase 2B- pavimentazioni parte Sud del Piazzale (durata stimata: 50 giorni):
 - ✓ pavimentazioni rigide;
 - ✓ pavimentazioni flessibili;
- Fase 2C- opere impiantistiche zona sud (durata stimata: 30 giorni):
 - ✓ realizzazione opere impiantistiche;
 - ✓ segnaletica orizzontale;

A valle della realizzazione delle opere previste per le prime due fasi, saranno completati tutti gli impianti e le finiture e, quindi, saranno totalmente operative sette piazzole, 5 ECHO e 2 CHARLIE;

- nella Fase 3 (durata stimata: 90 giorni) si prevedono le seguenti lavorazioni finalizzate alla riqualifica dell'attuale Apron Taxiway Yankee:
 - realizzazione opere civili ed impiantistiche per la riqualifica della taxiway;
 - opera di protezione della esistente galleria servizi;
 - collegamento ad anello dalla APR TWY Y alla TWY Y. attraverso al nuova APR TWY "AY";

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 - **non oggetto del presente parere**;
- 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" A783T10DGGERGEN0105-1). 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 Aermod, 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. A783T10DGGGERGEN0105-1, 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	4,10	30,10	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. A783T10DGGGERGEN0105-1, par. 7.2.8). Pertanto non si prevede l'uso di opere mitigative per la componente rumore in relazione alle diverse attività svolte nei cantieri;
- 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 prossimità dell'area d'intervento, non si prevedono interferenze ambientali (cfr. A783T10DGGGERGEN0105-1, 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. A783T10DGGGERGEN0102-1) e negli elaborati grafici allegati "Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori" (A783T10DGGGERGEN0103-1), "Cantiere logistico - Schema di smaltimento e trattamento delle acque" (A783T10DGGGERGEN0104-1). 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. A783T10DGGGERGEN0105-1, par. 7.5);

CONSIDERATA la prescrizione A.3.c che richiede un aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, che 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;*

CONSIDERATO che con riferimento alla prescrizione A.3.c è stato predisposto l'elaborato di dettaglio denominato "Piano di gestione dei materiali" (cfr. A783T10DGGGERGEN0106-1) 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. A783T10DGGGERGEN0107-1);
- "Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero" (cfr. A783T10DGGGERGEN0111-0);
- "Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero" (cfr. A783T10DGGGERGEN0109-1);

- "Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere" (cfr. A783T10DGGEDGEN0110-1);

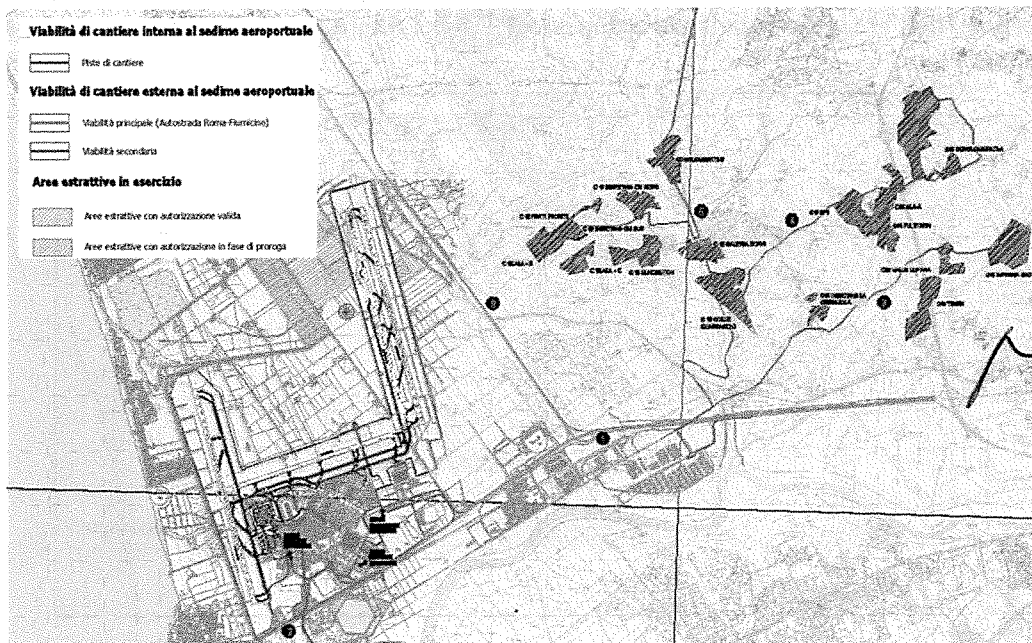
CONSIDERATO che in termini generali, cioè con riferimento all'intero intervento in esame, il bilancio dei materiali è quello di seguito riportato in tabella:

Codice	Voci di movimento terra	Volume (m ³)	Descrizione
A	Produzione	88.273	Rappresenta lo scavo sia in materiale vegetale che inerte, al netto della pavimentazione
B	Fabbisogno	40.640	Rappresenta l'ammontare complessivo dei riporti, siano essi messi a rilevato o rinterri
C	Riutilizzo in rilevato o rinterri	8.976	Rappresenta la quota parte della produzione che si intende riutilizzare per la formazione di rilevati o rinterri
D	Riutilizzo in terrapieni	76.337	Rappresenta la quota parte della produzione che si intende riutilizzare in terrapieni
E=B-C	Approvvigionamento di materiale geotecnicamente idoneo a rilevato dei piazzali	31.665	Rappresenta la residua parte da approvvigionare all'esterno dell'aeroporto da cava
F=A-C-D	Esuberato e smaltimento a discarica	2.960	Rappresenta la residua parte di esuberato non allocata nel rimodellamento

CONSIDERATO che:

- non sono previste attività di recupero di materiale;
- 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" (A783T10DGGEDGEN0110-1) 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:

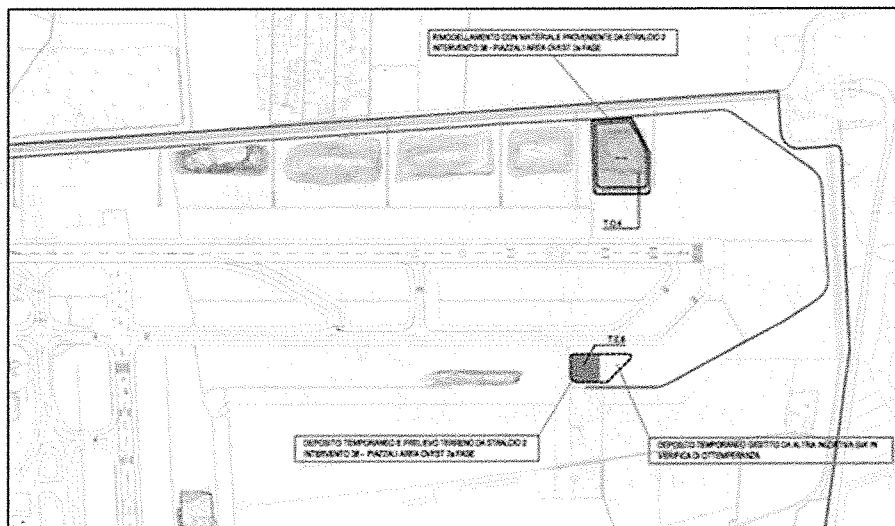
- non sono previste attività relative a demolizioni;
- per le terre si ricorda che il Proponente con nota prot. 97909-P del 28/09/2017 ha richiesto di aderire alle disposizioni contenute al Titolo IV art.24 del Decreto 120/17 e pertanto l'argomento è regolato da quanto in esso disposto e non è più oggetto del presente parere;

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 non sono presenti materiali interessati da demolizioni, mentre 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. A783T10DGGGERGEN0102-1) ed i relativi elaborati grafici (cfr. A783T10DGGGERGEN0103-1 e A783T10DGGGERGEN0104-1);
- da tale documentazione si evince che il materiale proveniente dagli scavi sarà riutilizzato in parte per la realizzazione del piazzale stesso ed in parte andrà a costituire un terrapieno (T.O.4) del rimodellamento generale;
- all'interno dello stesso sito aeroportuale è stata individuata un'area per il deposito provvisorio, costituito esclusivamente dal terreno escavato. Si utilizzerà per tale scopo una parte (di 7.600 mq di superficie) dell'area di impronta del terrapieno T.E.6 del futuro rimodellamento, come mostrato nella seguente figura:



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, il Proponente ha presentato i seguenti documenti di dettaglio:
 - "Relazione sulle aree estrattive" (cfr. A783T10DGGGERGEN0107-1);
 - "Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero" (cfr. A783T10DGGEDGEN0109-1);
 - "Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere" (cfr. A783T10DGGEDGEN0110-1);
 - "Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero" (cfr. A783T10DGGEDGEN0111-0);
- 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. A783T10DGGEDGEN0111-0), 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 s.m.i.) del Gruppo SEIPA s.r.l.:
 - via di Porta Medaglia 131 – 00134 Roma RM, capienza circa 1.000 mc;
 - via della Selvotta 51/a – 00134 Roma RM, capienza circa 800.000 mc;
 - 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" - A783T10DGGGERGEN0107-1) 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
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 Galeria Scavi	390.458	19/02/2013	si
C15 Galeria 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
C15 ALA A	135.151	19/02/2013	si

- 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. A783T10DGGEDGEN110-1);
- con riferimento agli inerti con caratteristiche specifiche, data la distanza delle aree di loro approvvigionamento dall'area di lavorazione nonché la loro localizzazione, i traffici di cantiere interesseranno principalmente la viabilità principale di tipo autostradale o le strade statali extraurbane principali, interessando solo in alcuni casi e per brevi tratti la viabilità provinciale;
- 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 secondo cui *“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. 75071-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. 77031-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.0018295.02-08-2017, 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 CT VIA 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 secondo cui *“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.”*;

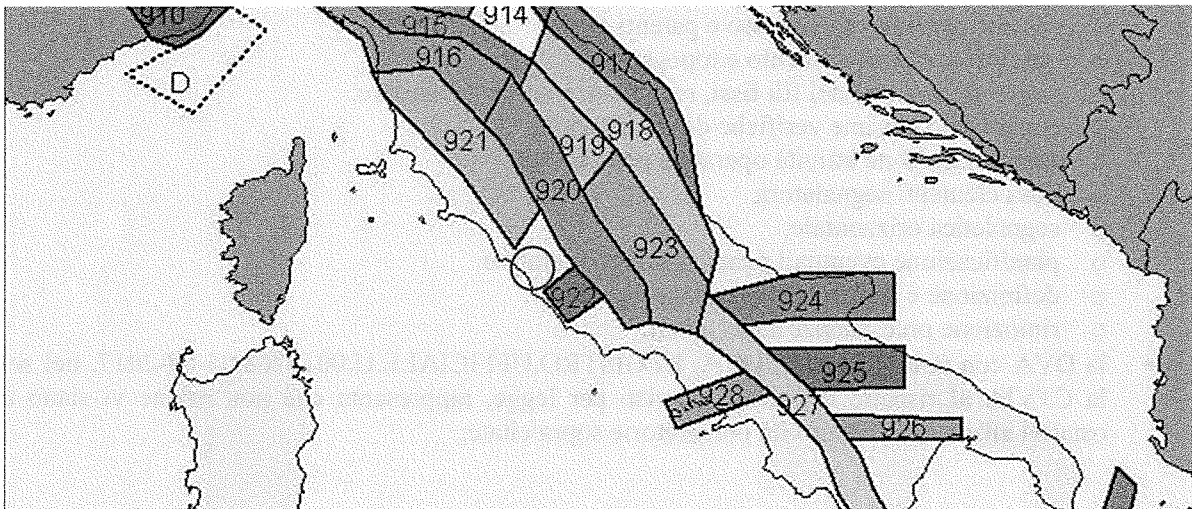
CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.5:

- il Proponente ha trasmesso un elaborato dal titolo *“Estratto dei documenti significativi del progetto”* (cfr. A783T10DGGEDGEN112) in cui sono stati affrontati i seguenti argomenti:
 - 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;

- 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;
- aspetti geologici di interesse progettuale;
- inoltre è stata predisposta una "Relazione generale tecnico illustrativa" (cfr. A783T10DGGEDGEN112-1 – 0A662X1PIVPGG E N0022);

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 ($Vs_{30} > 800$ m/s) (INGV, 2004). Nel cerchio rosso è evidenziata l'area di studio:

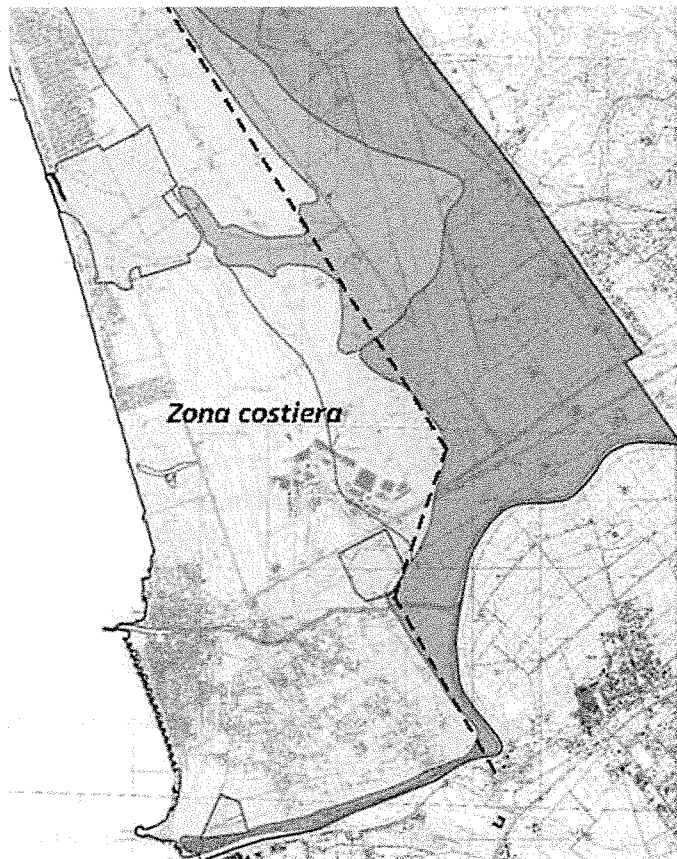


CONSIDERATO dal punto di vista generale che le aree occupate dal sedime aeroportuale si inseriscono interamente nella porzione costiero – deltizia della valle del Tevere, e abbracciano un'estensione complessiva di territorio pari a circa 2000 ha. La ricostruzione litostratigrafica di tali aree individua depositi riconducibili ai differenti ambienti deposizionali, ovvero:

- depositi deltizi e 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, a testimoniare l'accumulo di sedimenti presenti lungo la scarpata di prodelta durante il recente spostamento verso mare dell'ambiente deposizionale costiero, durante la fase di stazionamento alto del livello marino;
- depositi riconducibili ad ambienti alluvionali e salmastri retro-costieri, appartenenti alle antiche aree deltizie lagunari del Tevere durante le fasi trasgressive: sono costituiti da sedimenti pelitici, fossiliferi, con intercalazioni torbose (prevalentemente superficiali), e livelli lenticolari sabbiosi fini;

In eteropia laterale con i suddetti depositi, generalmente lungo la zona posta a Nord del sedime aeroportuale (limite settentrionale di pista 3, Bonifica di Maccarese e zone limitrofe), si sviluppano depositi alluvionali e fluviali da piana di esondazione recente, sovrapposti a depositi appartenenti ad un apparato fluviale a canali intrecciati: coperture di limi argillosi e sabbiosi localmente concrezionati, con presenza accessoria di materiale vulcanico, sovrapposti a sabbie limose con lenti di ghiaia, a tratti debolmente cementate, con presenze fossilifere riconducibili a faune dulcicole;

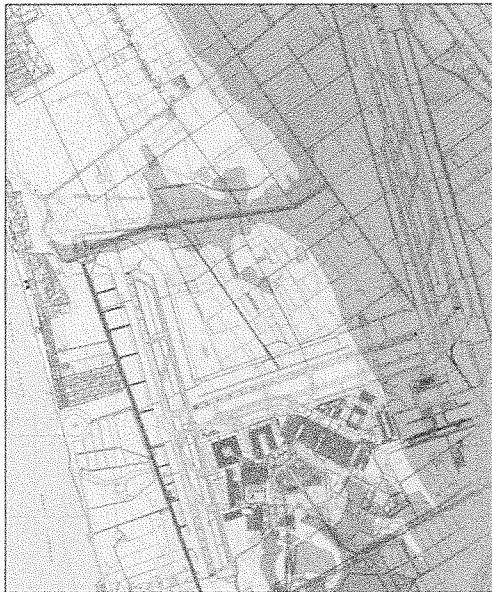
VISTA la seguente Carta geolitologica di superficie del Comune di Fiumicino (estratto) dove in giallo troviamo la "Zona costiera", costituita da depositi sabbiosi litoranei dunari, recenti lungo la fascia costiera, più antichi (giallo più scuro) nell'entroterra, in azzurro e grigio la "Zona di Entroterra 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 grigio 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 progradante;

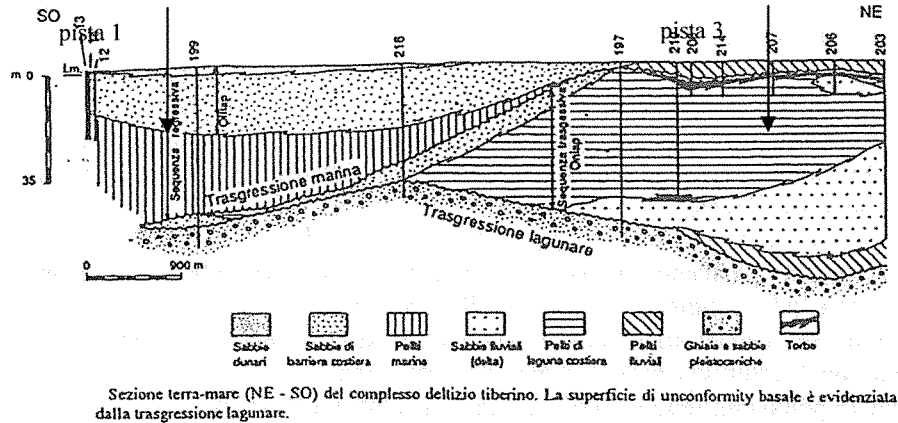
- più in profondità tali depositi sono sovrapposti a argille limose e limi sabbiosi, bioclastici, riconducibili ai depositi di scarpata e di transizione alla piattaforma;
- la parte centro meridionale del sistema di volo di pista 3, l'area Cargo e tutta la fascia aeroportuale posta a Sud Est si sviluppa 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.;
- 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 dulcicoli sparsi; presumibilmente sono riconducibili allo stesso ambiente deposizionale;



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

	Riparti antropici
	Depositi fluvio palustri fini
	Sabbie litoranee e dune recenti

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):



CONSIDERATO per quanto riguarda l'assetto idrogeologico e con particolare riferimento alla circolazione delle acque sotterranee:

- tutto il territorio circostante il sedime aeroportuale è interamente bonificato. Il regime delle acque superficiali e freatiche è strettamente condizionato dalla presenza delle opere di scolo e dal buon funzionamento della rete dei numerosi canali di bonifica, la cui efficienza è fondamentale per il mantenimento delle condizioni di esercizio;
- nelle aree più prossime all'aeroporto, tendenzialmente i canali posti sul margine Ovest, costiero, esercitano stagionalmente una funzione di richiamo delle acque circostanti, per cui si può ipotizzare un flusso generale delle acque sotterranee freatiche da Est verso Ovest;
- nel sedime aeroportuale si identificano due principali complessi idrogeologici:
 - il primo, coincidente con i depositi sabbiosi costieri e deltizi, costituisce un acquifero sede di circolazione idrica significativa, e alta capacità di ricarica; talvolta la produttività può risultare ridotta, laddove le sabbie si presentano più fini, o con significativa componente accessoria limosa;
 - il secondo complesso comprende la vasta porzione dei depositi alluvionali e salmastri retro-costieri, nonché i depositi di scarpata sottostanti le sabbie costiere; caratterizzati generalmente da bassa permeabilità, con circolazione idrica fortemente limitata (acquiclude);

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:

- l'area di progetto giace su terreni spiccatamente sabbiosi, per i quali non si hanno significative evidenze di subsidenza potenziale;
- le alluvioni fini oloceniche poste a profondità maggiore di 16-17 m da p.c. possono essere sede di sacche di gas, contenute preferibilmente negli interstrati granulari. Laddove intercettati tali gas possono giungere in superficie con manifestazioni talvolta violente e persistenti: 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.);
- in base allo studio di Microzonazione di Livello 1 l'area occupata del sedime aeroportuale di Fiumicino, ricade nelle Zone SA8, SA9, SA10 e SA12 (ognuna delle quali riferita a un tipologico di successione stratigrafica), intese tutte come "Zone stabili ma suscettibili di amplificazione sismica" (Regione Lazio: Determinazione A01042/2013). In particolare l'area di stretta pertinenza progettuale è inserita interamente nella fascia di microzonazione SA12;
- la falda freatica risulta abbastanza superficiale, così come in tutta la piana circostante l'intera area aeroportuale. Il livello e il deflusso delle acque sotterranee sono controllati dalla rete scolante e dalle

un

Ru [Signature] [Signature] [Signature] [Signature] [Signature]

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 della nuova piazzola per aeromobili in area Ovest dell'Aeroporto di 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 cedimenti di consolidazione attesi per l'area di impronta dei nuovi piazzali tenendo conto degli effettivi carichi trasmessi al sottosuolo;
- all'esclusione di potenziali fenomeni di liquefazione nell'area di studio;
- 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. Per quanto riguarda le aree di stretta pertinenza progettuale, le tabelle inserite nella Relazione Geologica ed Idrogeologica (contenuta in cfr. A783T10DGGEDGEN0111-0) illustrano i risultati delle misure effettuate in foro nel corso delle campagne geognostiche, fra cui i livelli piezometrici stabilizzati misurati nelle perforazioni di progetto, ed oggetto di monitoraggio periodico;
- per quanto concerne la seconda parte della prescrizione si evidenzia che la tipologia del progetto in esame e dei corrispondenti lavori da eseguire non inducono interferenze significative sulla falda durante le fasi di cantiere e durante la fase di esercizio delle opere stesse, ed in particolare:
 - durante la fase di vita utile delle opere compiute non è previsto alcun emungimento o sfruttamento della falda sottostante;
 - in relazione alle caratteristiche delle opere in oggetto (piazzali), in relazione allo sviluppo planimetrico dell'acquifero, si escludono effetti di "barriera-fisico", in quanto, le opere fognarie presentano uno sviluppo sotterraneo contenuto e sono decisamente superficiali;
 - nella fase di cantiere sono previste lavorazioni che possono dover richiedere l'aggottamento delle acque di falda, ma in considerazione della superficialità degli scavi e della brevità degli stessi questo non induce effetti apprezzabili sulla falda;

CONSIDERATO E VALUTATO che, per quanto sopra descritto, non risultano impatti sulla falda derivanti dalla fase di esercizio, né da quella di cantiere dell'opera, pertanto non sono necessarie misure di mitigazione e/o contenimento degli stessi;

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”;*

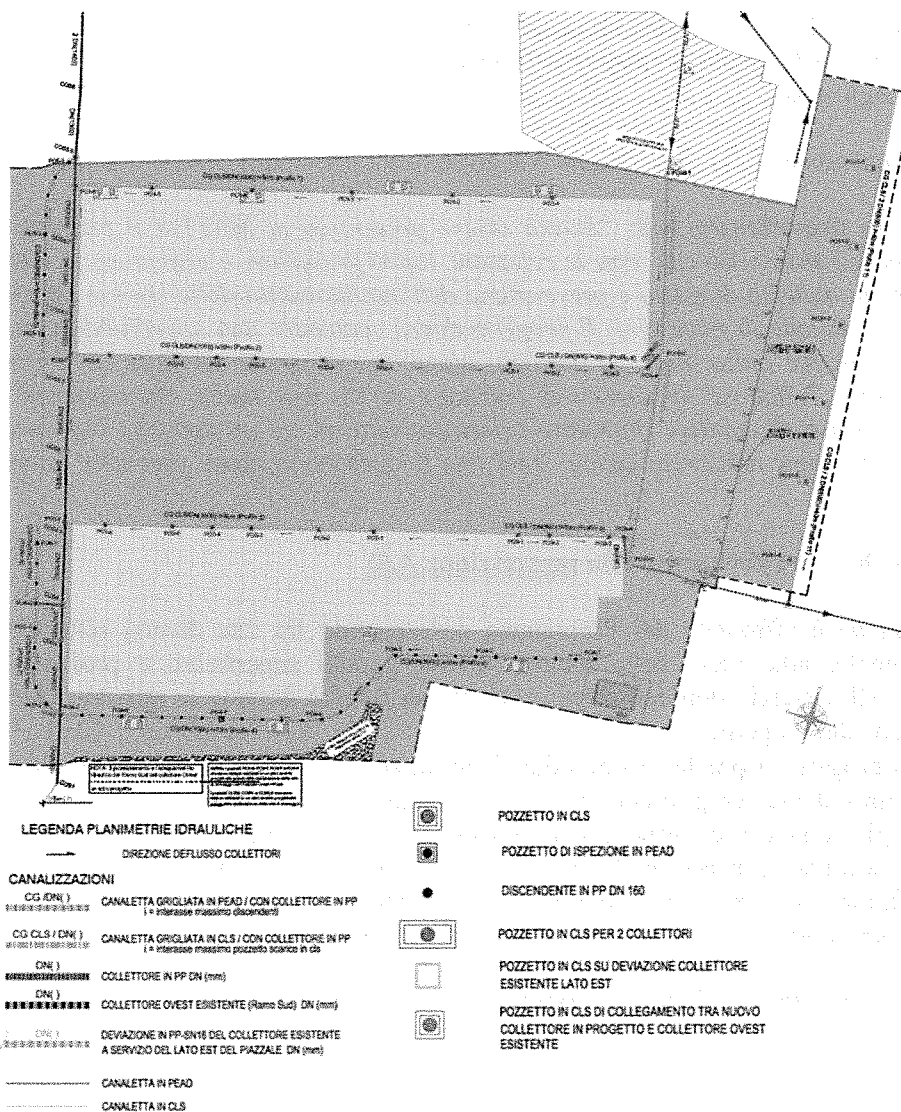
CONSIDERATO che con riferimento alla prescrizione A.8:

- 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;
- a questo il progetto risponde secondo due filoni di attività di cui il primo consente di determinare e realizzare un sistema aeroportuale in cui tutte le acque connesse all'esercizio sono raccolte e trattate nel modo più idoneo e congruo con il suo uso e la sua configurazione morfologica e strutturale, mentre il secondo consiste nella necessaria individuazione e messa in atto di un sistema di cantierizzazione che controlla le aree in cui avvengono le lavorazioni principali e di maggior entità per le finalità in oggetto;

VISTO lo schema di drenaggio del piazzale, riportato nella sottostante figura;

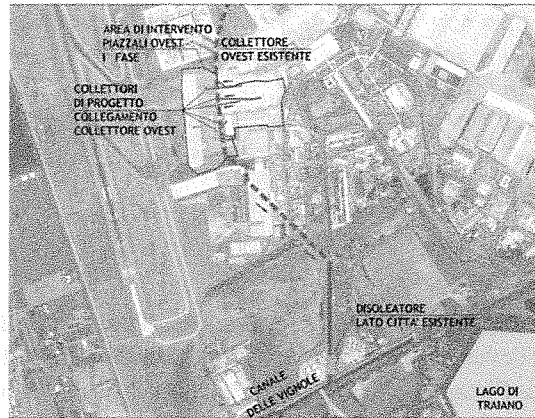
[Area containing various handwritten signatures and initials, including 'me', 'C', 'L', 'S', 'P', 'M', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ']

ID_VIP 3669 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.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa, piazzali di sosta AA/MM area Ovest 2a fase (Progetto 38)



CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto non prevede la realizzazione di un nuovo sistema di trattamento delle acque meteoriche raccolte dal sistema di drenaggio in quanto quest'ultimo confluisce, tramite quello che viene denominato "vecchio collettore ovest" all'interno del "canale di via Marchetti" ove è ubicato quello che viene denominato "disoleatore lato città". Tale impianto costituisce un sistema di trattamento in linea in grado di eliminare gli eventuali oli minerali e idrocarburi trasportati dall'acqua e depositati in superficie, garantendo l'adeguata tutela ambientale;

VISTA la seguente figura in cui si rappresenta il sistema di smaltimento e trattamento acque meteoriche:



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. A783T10DGGGERGEN0105-1), 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, vengono 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 possano 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 che:
 - 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 valgono analoghe conclusioni;

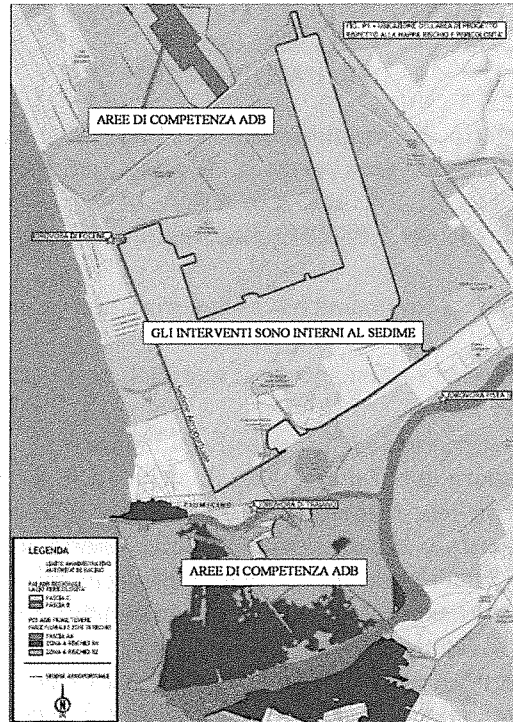
CONSIDERATA la prescrizione A.20: "Al fine di confermare la non interferenza del progetto con le aree di competenza dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere il Proponente dovrà trasmettere alla suddetta Autorità lo stralcio, estratto dalla successiva fase progettuale, comprendente tutti gli interventi 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";

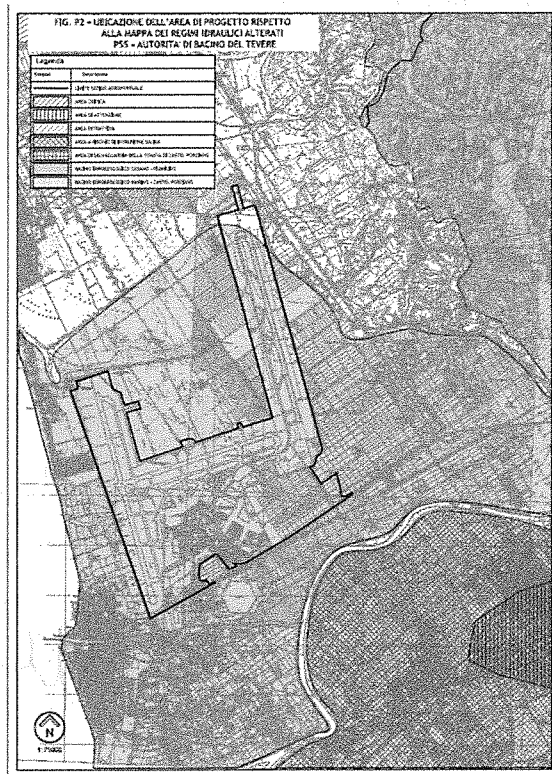
CONSIDERATO E VALUTATO che:

- 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 sotterranee e i corridoi fluviali dell'intero bacino idrografico sulla base delle caratteristiche fisico-ambientali del bacino stesso;
- è stato successivamente approvato dall'Autorità di Bacino del Tevere, con Decreto Segretariale n.58 del 22 dicembre 2016, il Piano Stralcio 6 (PS6);
- tale Piano stralcio, pur se immediatamente efficace con forza di variante del PAI, non si applica al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) di Fiumicino Sud in precedenza approvato. In coerenza a quanto definito dall'art.47, co.1 delle NTA del PAI questo prevede che per le aree disciplinate dall'art.28, come quelle interessate dal PSA, *"sono fatti i salvi i piani attuativi e quelli di lottizzazione per i quali alla data di entrata in vigore del presente Piano stralcio siano state stipulate le relative convenzioni ma le restanti realizzazioni nell'ambito dei suddetti piani, ivi compreso il rilascio dei singoli permessi a costruire, sono soggette al parere preventivo dell'Autorità competente alla tutela del vincolo"*;
- il PSA ha valenza di piano attuativo e non richiede la sottoscrizione di convenzioni come nel caso delle lottizzazioni; non sono inoltre previste verifiche a valle dello stesso per la sua realizzazione e pertanto non è richiesta l'acquisizione del parere di autorità preposte al vincolo. Stante quanto sopra riportato si può concludere che il PS6 non prevede nuove valutazioni e non richiede quindi il coinvolgimento dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere. Le valutazioni condotte, pertanto, sono state effettuate analizzando la documentazione precedente al PS6;
- l'area d'interesse ricade nel territorio in cui è stato redatto il Piano stralcio per area Specifica, PS5, tratto metropolitano del fiume Tevere da Castel Giubileo alla foce;
- dalle analisi effettuate dal Proponente emerge che l'intero sedime aeroportuale è esterno alle zone soggette a pericolosità o rischio idraulico da sovralluvionamento, sia esso riconducibile al Tevere (in figura con colore verde acceso e rosso), o ai corsi d'acqua posti più a Nord e appartenenti ai Bacini Regionali del Lazio (in figura con i colori azzurri), come si può vedere dalla figura seguente:

ID_VIP 3669 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.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa, piazzali di sosta AA/MM area Ovest 2a fase (Progetto 38)



- l'area del sedime aeroportuale ricade nel sottobacino idrogeologico n.5 Cesano-Fiumicino in un'area interessata dall'Acquifero Costiero;
- 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";


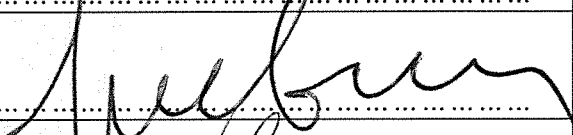
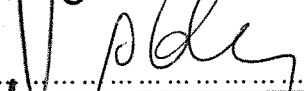
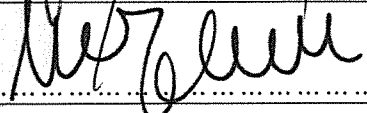




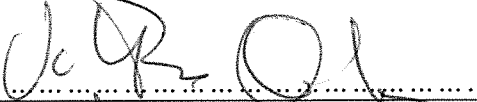
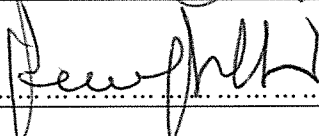
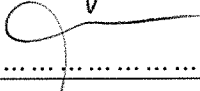
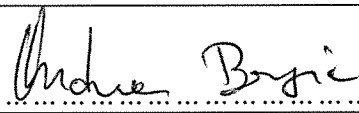

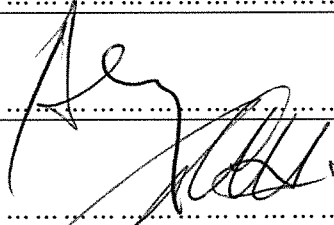
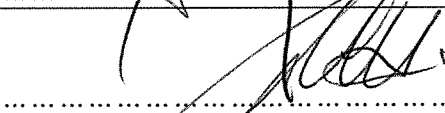


Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

E' DEL PARERE CHE

Per gli interventi relativi al Progetto di completamento di Fiumicino Sud – Aeroporto Leonardo da Vinci - “Piazzali di sosta AA/MM in area ovest - II Fase (rif. progetto n. 38”. 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) e A.20 del Decreto n. 236 del 8/08/2013 modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014:



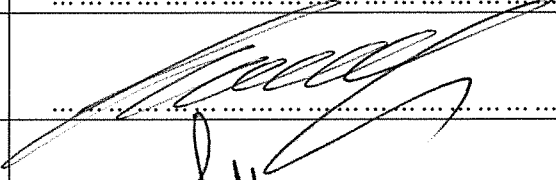
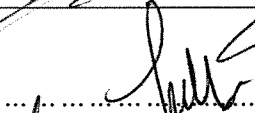
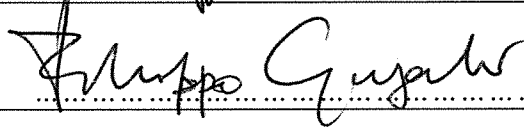
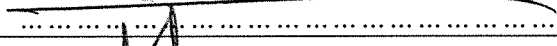

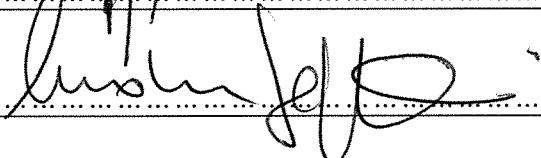


- prescrizione A3:
 - lettera c) - ottemperata limitatamente ai materiali non gestiti ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/17
 - lettera d) - ottemperata limitatamente ai materiali non gestiti ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/17
 - lettere a), e), f): ottemperate con le seguenti condizioni:
 - si ritiene 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.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)	


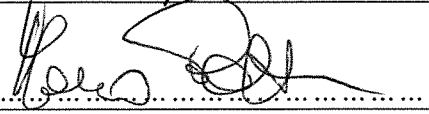
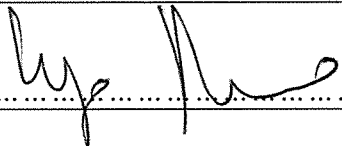
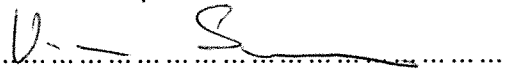

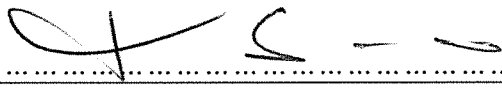
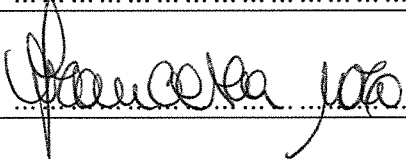
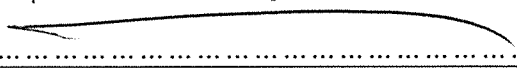
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	CONTRARIO (pubb.)
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE

W

W

Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
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

ID_VIP 3669 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.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8 Stralcio secondo, prima fase attuativa, piazzali di sosta AA/MM area Ovest 2a fase (Progetto 38)

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	Rob. Viv. (CONTRARIO)

