



Rela

4.6
[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. 2628 del 02/02/2018

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

<p>Progetto:</p>	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Aeroporto Leonardo Da Vinci di Fiumicino (Rm), progetto per il completamento dell'aeroporto. D.M. 236, del 8/8/2013, prescrizioni a) nn. 3,4,5,6,8, e 20</p> <p>ID_VIP: 3321</p>
<p>Proponente:</p>	<p>X ENAC</p>

[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

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/9063 del 05/04/2016 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot. CTVA/1219 del 06/04/2016, relativa all'avvio delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESO ATTO, come specificato dalla DVA nella comunicazione citata in apertura, che il procedimento di verifica di ottemperanza avviato concerne l'intervento relativo al Sistema aerostazioni lato Est - Area di Imbarco A e relativi Piazzali AA/MM a contatto (Piazzali 300), ed Avancorpo del Terminal 1.

Tale intervento si compone quindi di tre diverse iniziative relative alla realizzazione:

1. dei piazzali AA/MM,
2. delle strutture degli edifici,
3. delle finiture degli edifici.

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

- “Sistema aerostazioni lato Est - Piazzali AA/MM di pertinenza Area di Imbarco A”;

PRESO ATTO che relativamente al progetto suindicato il proponente ha richiesto, sulla base di un apposita selezione riportata nella relazione di ottemperanza, la verifica di ottemperanza per le seguenti prescrizioni:

- prescrizione A3,
- prescrizione A5,
- prescrizione A6,
- prescrizione A8,
- prescrizione A20;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione trasmessa da ENAC con nota prot. 29924-P del 22/03/2016 relativamente alla realizzazione dei "Piazzali AA/MM di pertinenza Area di Imbarco A" di seguito denominati semplicemente "Piazzali";

CONSIDERATO che la realizzazione dei piazzali di pertinenza del molo costituente la futura area di imbarco A ricade sull'area attualmente occupata dal settore 300 dei piazzali aeromobili dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino;



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

CONSIDERATO nello specifico che l'intervento è sintetizzabile come l'insieme delle seguenti attività:

[Handwritten signatures and marks]

- demolizioni di tutte le pavimentazioni ricadenti nell'area, fino allo strato di misto cementato compreso;
- realizzazione di una condotta interrata costituita da due collettori affiancati di diametro 1.600 mm e delle relative camerette d'ispezione in cui confluiranno, tramite collettori secondari, le acque meteoriche raccolte dal sistema di drenaggio superficiale dei nuovi piazzali;
- realizzazione di nuove pavimentazioni rigide e flessibili per un totale di circa 90.658 m² di cui:
 - 11.946 m² in conglomerato bituminoso, per viabilità di servizio;
 - 41.106 m² in conglomerato bituminoso, relativa alle vie di accesso alle piazzole;
 - 32.832 m² in lastre di conglomerato cementizio, relativa agli stand AA/MM;
 - 1.127 m² in lastre di conglomerato cementizio relative alle zone di raccordo con la pavimentazione esistente (lato est);
 - 3.647 m² in conglomerato bituminoso relativo al piazzale fronte BHS/HBS;
 - 1.011 m² di rimbottitura della viabilità di servizio fronte BHS/HBS;
- realizzazione di quattordici piazzole di sosta per AA/MM di codice C (WING SPAN UP to B737-900), di cui cinque ubicate sul lato ovest del futuro molo, cinque sul lato est e quattro sul lato nord. Tutte le piazzole saranno servite da pontili d'imbarco;

Sono previste inoltre:

- due taxilane dedicate all'ingresso degli aeromobili fino al codice C secondo la classificazione I.C.A.O.;
- una viabilità a senso unico di marcia (con due corsie da 4.00 m più una per l'accosto dei bus da 3.75m) che percorre tutto il perimetro del molo e passante al di sotto dei pontili d'imbarco (H_{min}=4.50m);
- una viabilità a senso di marcia unico (una corsia da 4m) che passa in coda agli aeromobili tra le piazzole e le taxilane;
- una viabilità a doppio senso di circolazione (con corsie da 3.75m) per il collegamento tra BHS/HBS e nuovo molo e per il collegamento alla viabilità di servizio presente in area tecnica;
- il rifacimento del piazzale antistante l'uscita dei carrelli dal BHS/HBS.
- l'intervento a Nord è delimitato dalla pavimentazione in calcestruzzo esistente (da demolire) e da una fascia di raccordo di larghezza 4,5 metri circa.

CONSIDERATO che, per quanto concerne la realizzazione degli interventi inerenti i piazzali, sono state individuate sei fasi lavorative temporalmente successive;

CONSIDERATO che durante la fase 1, la cui durata è stimata in 67 giorni naturali e consecutivi comprensivi dei giorni di pioggia, saranno realizzati:

- nuovo cunicolo impianti a servizio del Molo "A";
- sistemazioni idrauliche relative alla realizzazione di nuovi collettori, camere idrauliche, canalette grigliate, pozzetti ed innesti relativi;
- piazzale, cordoli e rampa di uscita BHS;
- porzione di viabilità di servizio ricadente nell'area di cantiere;
- porzione di pavimentazione flessibile tra la canaletta esistente e le canalette realizzate;
- segnaletica viabilità di servizio provvisoria;

CONSIDERATO che durante la fase 2, la cui durata è stimata in 89 giorni naturali e consecutivi comprensivi dei giorni di pioggia, saranno realizzati:

- camera idraulica PN3 e PN4, completamento tratto di collettore tra PN2 e PN3;
- tratto parziale di collettore tra la camera idraulica PN3 e la PN4;

- pozzetti idraulici PI01-PI02-PI05-PI10 e relativi collettori C3.1, C7.4, C7.5;
- pozzetti idraulici PI03-PI04-PI06 e relativi collettori C7.1, C7.3;
- realizzazione totale canaletta grigliata CR07.1, CR07.2;
- realizzazione collettore C7.2;
- realizzazione totale canaletta grigliata CR07.4;
- realizzazione canaletta grigliata CR07.3;
- completamento collettore C8 e canaletta grigliata CR07.5;
- porzione di pavimentazione flessibile tra la canaletta esistente e le canalette CR07 realizzate;
- segnaletica viabilità di servizio provvisoria;

CONSIDERATO che durante la fase 3, la cui durata è stimata in 121 giorni naturali e consecutivi comprensivi dei giorni di pioggia, saranno realizzati:

- tratto di collettore tra PN4 e PN5. Terminata la realizzazione del tratto di collettore sarà possibile iniziare i lavori per la realizzazione del molo oggetto di altro appalto;
- pozzetti idraulici PI08-PI25;
- realizzazione parziale canaletta grigliata CR03;
- realizzazione totale canaletta grigliata CR03.2, CR04.5, CR04.6;
- completamento collettore C10 e canaletta grigliata CR04.7;
- pavimentazione rigida piazzole di progetto;
- segnaletica viabilità di servizio e piazzole AA/MM;

CONSIDERATO che durante la fase 4, suddivisa in fase 4a e 4b la cui durata complessiva è stimata in 216 giorni naturali e consecutivi comprensivi dei giorni di pioggia.

Nella fase 4a saranno realizzati (in 114 giorni):

- raccordo provvisorio tra la taxilane "NG" e la taxiway "HOTEL";
- camere idrauliche PN5-PN6 e relativo tratto di collettore tra PN5 e PN6;
- completamento tratto di collettore tra PN4 e PN5;
- pozzetti idraulici PI07-PI13 e relativo collettore C6.3;
- realizzazione parziale canaletta grigliata CR04.1, CR08.1, CR08.3;
- realizzazione parziale collettore C1 e C4.2;
- realizzazione totale canaletta grigliata CR03.1, CR05.0, CR05.1, CR05.2, CR08.2;
- completamento canaletta grigliata CR03;
- pavimentazione rigida e pavimentazione flessibile ricadente nell'area di cantiere;
- segnaletica viabilità di servizio e piazzole AA/MM;

Nella fase 4b saranno realizzati (in 102 giorni):

- pozzetti idraulici PI14, PI15, PI16, PI17, PI18, PI19, PI23;
- realizzazione totale collettore C4, C4.1, C6, C6.1, C6.2, C9;
- realizzazione totale canaletta grigliata CR04.2, CR04.3, CR04.4, CR05.3, CR05.4, CR08.4, CR08.5, CR08.6, CR09, CR09.1, CR09.2, CR09.3, CR09.4, CR09.5;
- completamento canaletta grigliata CR04.1, CR08.3;
- completamento collettore C4.2;
- pavimentazione rigida e pavimentazione flessibile ricadente nell'area di cantiere;
- segnaletica viabilità di servizio provvisoria e piazzole AA/MM;

CONSIDERATO che durante la fase 5, la cui durata è stimata in 51 giorni naturali e consecutivi comprensivi dei giorni di pioggia, saranno realizzati:

- pozzetti idraulici PI09, PI11, PI12;
- realizzazione totale collettore C1, C2, C3;

- realizzazione totale canaletta grigliata CR01, CR01.1, CR01.2, CR02, CR02.1, CR06;
- completamento canaletta grigliata CR08.1;
- completamento collettore C1;
- pavimentazione flessibile ricadente nell'area di cantiere;
- segnaletica viabilità di servizio;

CONSIDERATO che in data 26 luglio 2016 il Proponente ha consegnato una documentazione integrativa volontaria dal titolo "Integrazioni stralcio zero e stralcio primo – Relazione sulle modalità di gestione dei materiali". In particolare, così come è stato indicato nel corso della riunione del 01.04.2016 presso la CTVIA, l'ulteriore obiettivo perseguito con detto documento è quello di esplicitare un quadro d'insieme di quanto, in sede progettuale, il gestore ha previsto per i singoli progetti relativi alle opere che vanno a comporre l'iniziativa di completamento dell'Aeroporto di Fiumicino. Al riguardo il Proponente osserva che in funzione dei quantitativi di materiale proveniente dagli scavi necessari per la realizzazione delle opere del Progetto è possibile definire un bilancio complessivo della movimentazione delle Terre. Tale bilancio è il risultato di un insieme formale di "sottobilanci" legati *in primis* al soddisfacimento delle esigenze per la realizzazione delle singole opere e, successivamente, in una logica complessiva. Tale logica è stata impostata al fine primario di minimizzare sia il ricorso ad approvvigionamenti di materie prime da cava che la produzione di rifiuti;

CONSIDERATO che in merito al bilancio complessivo delle materie ciò che incide sulla reale possibilità di perseguire tale finalità è la qualità del materiale (non solo dal punto di vista ambientale ma anche dal punto di vista delle caratteristiche tecniche prestazionali) e la possibilità di operare una interconnessione nelle fasi realizzative dei singoli progetti dal punto di vista temporale, fisico e, non ultimo, contrattuale. In funzione di tutto ciò il Proponente ha individuato la procedura di gestione delle terre e il relativo iter autorizzativo per ogni singolo progetto. Al riguardo, pur considerando che in ogni caso il percorso individuato dal DEC-VIA per la formalizzazione delle procedure approvative è comunque sempre il medesimo (la verifica di ottemperanza presso la CTVIA) sono stati differenziati i riferimenti normativi (es. procedura così come individuata dal D.M. 161/12 ovvero secondo l'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e smi) secondo cui sono definiti i documenti e i loro contenuti;

VISTA e CONSIDERATA l'ulteriore documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 33028 del 30/03/2017, acquisita al protocollo della DVA n. 8355/DVA del 06/04/2017 e da questa trasmessa alla CTVIA con nota prot. 8697 del 10/04/2017, che la ha acquisita al prot. 1095/CTVA del 11/04/2017 e consistente nella relazione dal titolo "Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico ai sensi del DM 161/2012", documento finalizzato all'ottemperanza alla prescrizione A2 del DEC/VIA n.236 del 08/08/2013;

CONSIDERATO che obiettivo del Piano è quello di fornire ulteriori chiarimenti ed integrazioni in merito alle modalità di gestione e di utilizzo delle terre provenienti da scavo prodotte nelle fasi di realizzazione delle opere previste complessivamente dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud, attraverso un elaborato unico, che riprende e approfondisce quanto precedentemente rappresentato e costituisce un quadro sinottico di riferimento per la gestione delle terre da scavo per l'intero progetto, coerentemente con l'impostazione già condivisa grazie alla presentazione della RGPO, dato che le infrastrutture aeroportuali previste nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, in considerazione della loro tipologia e complessità, non possono essere realizzate in un unico momento, ma sono sviluppate in un arco temporale ampio che vede il continuo susseguirsi di più fasi realizzative fino all'anno 2021, anno di termine di attuazione del Progetto;

PRESO ATTO che per l'ottemperanza alla prescrizione A2 è stata presentata con nota DVA/8697 del 10/04/2017, documentazione relativa al suddetto "Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico ai sensi del DM 161/2012" è stato espresso parere n. 2404 del 19/05/2017;

PRESO ATTO della possibilità del ricorso all'art. 185 del Dlgs 152/06 e smi per l'esclusione dal regime dei rifiuti per le terre scavate se per essere ricorrono specifiche condizioni;

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

- a. approfondimenti puntuali di tutte le misure di mitigazione ambientale previste nello SIA;
- b. dettagli con la massima attenzione, e con l'ausilio di un progetto specifico, le misure per mitigare l'impatto acustico nelle aree aperte al pubblico durante tutta la fase dei lavori. In particolare dovranno prevedersi soluzioni architettoniche temporanee che consentano un livello ottimale delle qualità dei servizi aeroportuali ai passeggeri anche durante la fase dei lavori di ristrutturazione e di restyling dei terminali;
- c. contenga gli aggiornamenti relativi a: bilancio delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti i materiali che saranno utilizzati con precise indicazioni sulla quantità e sulle movimentazioni (trasporti e percorsi) e con specifico riferimento al DM 161/2012;
- d. contenga gli aggiornamenti sulle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo al fine di verificare se abbiano o meno una concentrazione di inquinanti che supera i limiti di legge;
- e. individui nel dettaglio le aree di stoccaggio dei materiali (terre, inerti, conglomerati) nonché gli strumenti da utilizzare per la loro protezione onde evitare sollevamento di polveri;
- f. contenga l'individuazione delle discariche e delle cave più prossime al sito di progetto e i percorsi di minor impatto dei mezzi sia per l'approvvigionamento dei materiali che per il loro conferimento a discarica”;

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla **prescrizione A.3.a** il Proponente ha predisposto uno specifico approfondimento di analisi degli impatti ambientali indotti dalle realizzazioni previste (cfr. “Relazione degli impatti ambientali di cantiere” 0A783T1PIVPGGEN105). 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. 0A783T1PIVPGGEN105, 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	2,85	28,85	50

- con riferimento alla componente 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. 0A783T1PIVPGGEN105 par. 7.2.8);

- per quanto riguarda la componente vibrazioni, data la tipologia di scavo effettuata con mezzi tradizionali, dati i volumi movimentati, nonché data l'assenza di ricettori sensibili nelle immediate prossimità dell'area d'intervento, non si prevedono interferenze ambientali (cfr. 0A783T1PIVPGGEN105, 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 (cfr. 0A783T1PIVPGGEN105, par. 7.4);
- 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. 0A783T1PIVPGGEN105, par. 7.5). In particolare il proponente nella documentazione indica che saranno allo scopo inserite tutte le attenzioni all'interno del documento "piano di sicurezza e di coordinamento" delle attività di cantiere. Si ritiene necessario che le attenzioni citate all'interno del sopra indicato documento siano inserite anche nel data base indicato in conclusione al presente parere;

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

CONSIDERATO E VALUTATO con riferimento alla prescrizione A.3.c che per il progetto in esame il "Piano di Utilizzo – Documento programmatico ai sensi del DM 161/12", su cui è stato espresso, come già detto, il parere n. 2404 del 19/05/2017 ha chiarito le modalità di gestione delle terre;

CONSIDERATO E VALUTATO che il progetto prevede di gestire le terre esclusivamente ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e smi e che è stato presentato il Piano di riutilizzo del terreno in situ ai sensi del citato articolo che, assieme alla relazione di cantierizzazione, fornisce il bilancio delle terre e le loro caratterizzazioni e le modalità di gestione;

CONSIDERATO che è previsto il bilancio dei materiali di seguito riportato e che si prevede il riutilizzo di tutto il materiale scavato (produzione) a meno di una parte che non è utilizzabile e viene conferita in discarica

Produzione (a=c+e+f)	Fabbisogno (b=c+d)	Riutilizzo (c)	Cava (d)	Realizzazione terrapieni di rimodellamento (e)	Discarica (f)
mc	mc	mc	mc	mc	mc
76548	42410	36199	6211	38810	1.539

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.3.c è stato predisposto l'elaborato di dettaglio denominato Piano di gestione dei materiali (cfr. 0A783T1PIVPGGEN106) 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. 0A783T1PIVPGGEN107) relativamente ai materiali cosiddetti "vergini" o "freschi" che si rendono necessari per la realizzazione dell'intervento. Sono indicati i quantitativi e vi è un censimento dei siti più prossimi al sedime di lavoro che

mettono a disposizione del mercato materiali coerenti con quelli necessari. Il riferimento è a siti che risultano ufficialmente autorizzati dagli enti di competenza;

- *Piano di riutilizzo dei terreni in situ ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e smi* (cfr. 0A783T1PIVPGGEN108). Tale documento sviluppa tutta la trattazione del riutilizzo dei materiali e fornisce le informazioni idonee per comprendere la rispondenza dei requisiti previsti dalla norma all'applicazione dell'articolo di legge per l'esclusione dal regime dei rifiuti con particolare attenzione all'intero sistema delle caratterizzazioni dei materiali da scavare per l'identificazione del requisito del suolo "non contaminato";
- *Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero* (cfr.0A783T1PIVPGGEN109), presenta un censimento dei siti in cui è possibile smaltire i materiali di cui si rende necessario disfarsi perché non rispondono ai requisiti di riutilizzo ovvero degli impianti in cui è possibile recuperare i materiali derivanti dalle attività di esecuzione delle opere e poterli nelle stesse utilizzare al fine di ridurre l'uso di risorse non rinnovabili;
- *Piano di recupero* (cfr. 0A783T1PIVPGGEN110), riguarda i materiali che non possiedono i requisiti per un riutilizzo tal quale e che debbano essere sottoposti ad un recupero. Individua le modalità per il recupero e indica le tipologie di utilizzo per assicurare il completamento del ciclo del recupero e garantire che gli stessi materiali non siano da considerare rifiuti;
- *Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero* (cfr. 0A783T1PIVPGGEN111);
- *Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere* (cfr. 0A783T1PIVPGGEN112), per accertare la presenza di tali aree nel territorio e delineare i percorsi al fine di verificare, note le quantità, se i transiti connessi alle attività dei singoli interventi possono avere incidenza sui livelli di servizio della rete viaria esterna al sedime ovvero ai cantieri;

CONSIDERATO E VALUTATO il documento "Piano di riutilizzo dei terreni in situ ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e smi" (0A783T1PIVPGGEN108) in cui vengono indicate le caratterizzazioni effettuate in termini di:

- ubicazione delle indagini,
- metodiche di campionamento,
- set di analisi in laboratorio,
- risultati delle indagini condotte;

CONSIDERATO E VALUTATO che i risultati analitici, permettono di definire che:

- il 100% dei campioni analizzati (49 campioni) per la caratterizzazione dei materiali di scavo nell'ambito del progetto di realizzazione del Lotto 1b Hub Est risulta conforme ai limiti di CSC stabiliti dalla colonna A della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV - Titolo V del D.Lgs. 152/06;
- i campioni prelevati nell'impronta dei terrapieni, denominati T.E.8, individuati quale sito di destinazione per il riutilizzo dei materiali da scavo hanno in maggior parte concentrazioni inferiori alle CSC di colonna A, tranne 2 valori con CSC inferiori invece a colonna B, riferiti a metalli pesanti e idrocarburi;

VALUTATO che:

- tutti i materiali analizzati confermano lo stato di sito non contaminato per l'inquadramento nell'ambito dell'art. 185 del D.Lgs 152/2006 e delle modifiche apportate dal L. 98/2013;

- data l'assenza di superamenti dei limiti di Concentrazione Soglia di Contaminazione della colonna B, i piani di posa dei terrapieni sono compatibili con la destinazione d'uso nell'ambito dell'opera infrastrutturale, essendo questa assimilabile a sito a destinazione d'uso industriale/commerciale;
- il piano di posa del terrapieno risulta avere i requisiti di compatibilità ambientale e quindi idoneo a ricevere il materiali escavato nell'ambito dell'intervento in oggetto per il riutilizzo all'interno del sito del sedime aeroportuale;

CONSIDERATO che per il materiale scavato e utilizzato per la realizzazione non è prevista la necessità di applicare normali pratiche industriali in quanto è utilizzato tal quale nello stesso sito;

CONSIDERATO E VALUTATO quindi che ricorrono tutte le condizioni per l'applicazione dell'art. 185 del Dlgs 152/06 e s.m.i.,

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 con riferimento alla prescrizione A.3.e:

- la prescrizione 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 polveria. A tale scopo è stato predisposto lo specifico approfondimento "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. 0A783T1PIVPGGEN102) ed i relativi elaborati grafici (cfr. 0A783T1PIVPGGEN103 e 0A783T1PIVPGGEN104) da cui si deducono la collocazione e le caratteristiche dei cantieri logistici allestiti per ciascun intervento, le aree di lavoro e i depositi provvisori dei materiali (che avvengono all'interno dei cantieri logistici);
- tutti i cantieri logistici si prevedono contornati da un riporto di altezza massima pari a 4 m, da realizzarsi con il materiale proveniente dallo scotico che sarà effettuato per la preparazione delle stesse aree di cantiere, che consentirà la schermatura degli stessi;
- per quanto riguarda le aree di lavoro sono stati condotti specifici studi di impatto, di cui si è già detto in riferimento alla prescrizione a.3.a;

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

- la prescrizione 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;
- preliminarmente occorre quindi individuare il materiale approvvigionato e prodotto nell'esecuzione delle lavorazioni, ovvero per la realizzazione dei progetti in esame;
- 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"), come da tabella seguente:

Codice	Distanza [km]	Comune	Autoriz.	Tipologia	Materiale	Azienda
DRM001	5-10	Roma	Semplificata	Discarica	Discarica inerti	SOGECO
DRM002	10-20	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cerchio Chiuso

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

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

- o via di Porta Medaglia 131 – 00134 Roma RM, capienza circa 1.000 mc,
- o via della Selvotta 51/a – 00134 Roma RM, capienza circa 800.000 mc,
- o via Laurentina km 11+200 00134 Roma RM, capienza circa 500.000 mc (in allestimento);

sono infine fornite diverse indicazioni circa impianti di recupero presenti sul territorio da preferire al conferimento in discarica;

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

Denominazione	Volumi residui a giugno 2013	Scadenza autorizzazione	In fase di proroga
C15 ALA A	135.151	19/02/2013	si
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
C18 Esi 2000 Le Pantanelle	3.130.931	06/05/2019	-

- sono inoltre state individuate le viabilità interessate dai mezzi di cantiere per l'approvvigionamento e lo smaltimento e dalle stime effettuate sui traffici indotti si è dedotto che per tutti i progetti anche per la situazione più critica, i volumi di traffico sono trascurabili sia rispetto alla viabilità principale, sia rispetto a viabilità secondarie (cfr. 0A783T1PIVPGGEN112);

- 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;

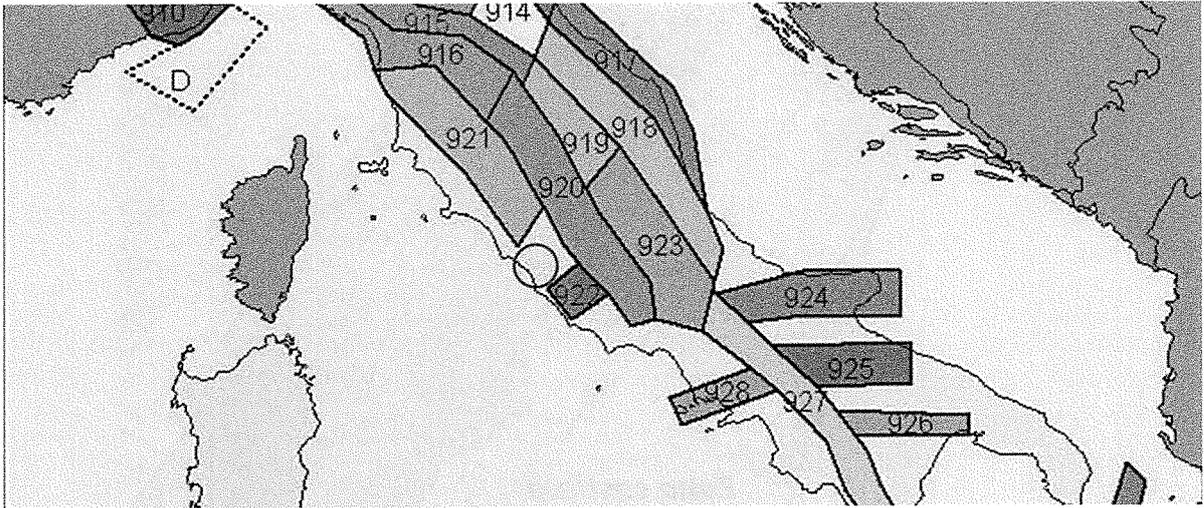
CONSIDERATA la prescrizione A.5: *“Dovrà essere predisposto un aggiornamento, specifico per ogni lotto funzionale, della relazione geologica e geotecnica, con specifiche tecniche e localizzazioni puntuali, che in particolare tenga conto della caratterizzazione dei terreni sui quali si realizzeranno le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

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

- il Proponente ha predisposto uno specifico documento, dal titolo "Relazione geologica ed idrogeologica" (cfr. OA783T1PIVPGGEN113) in cui sono stati affrontati i seguenti argomenti:
 - sismicità del territorio con riferimento sia alla sismicità storica che alla pericolosità e alla zonazione sismica, nonché alla microzonizzazione e alle classi di rischio nell'area;
 - geologia e geomorfologia con riferimento ad un quadro geologico e geomorfologico generale nonché all'assetto locale, alla litostratigrafia dell'area, alla subsidenza, alla verifica con il Piano di Assetto Idrogeologico e al reticolo idrografico e delle reti scolanti;
 - idrogeologia riferita al quadro generale e locale, ai complessi idrogeologici e nella piezometria per lo stato delle acque sotterranee;
 - aspetti geologici di interesse progettuale;
- il ruolo assegnato a detta relazione è stato quello di fornire un'unica cornice di contesto all'interno della quale sviluppare i singoli studi e progetti al fine di fornire un'unitarietà di interpretazione e coerenza;

CONSIDERATO che:

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

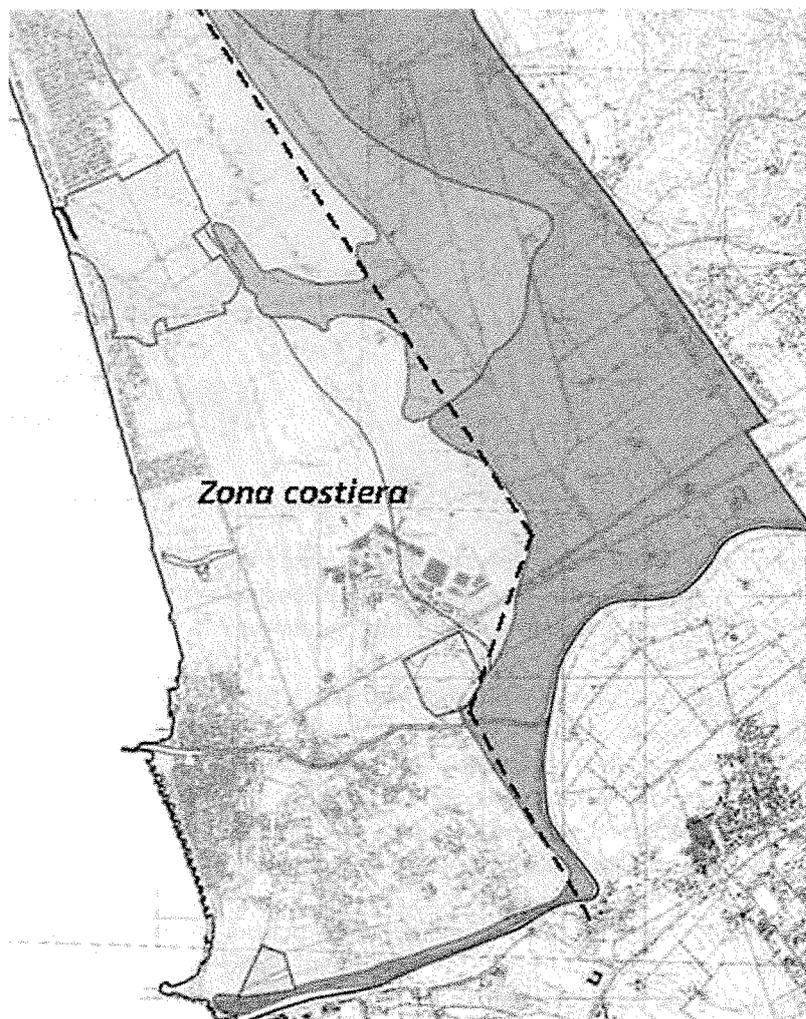


CONSIDERATO che l'area di interesse progettuale si inserisce interamente nella porzione costiero - deltizia della valle del Tevere. A grande scala, procedendo dalla costa verso l'interno, si individuano i seguenti depositi riconducibili ai differenti ambienti deposizionali quaternari:

- depositi deltizi e marino costieri, presenti per una larghezza di circa 2-4 km dalla linea di costa, costituiti da una litofacies sabbiosa e una pelitica; la prima si rinviene nella parte superficiale della piana deltizia e presenta una geometria tipicamente tabulare, con tracce superficiali degli antichi cordoni dunari paralleli alla costa; la seconda è presente più in profondità, con possibili intercalazioni e sovrapposizioni di depositi di ambiente costiero, retrocostiero e lagunare, a testimoniare la trasgressione olocenica post-wurmiana;
- depositi di laguna retro-costiera, prevalentemente pelitici, fossiliferi, talvolta intercalati a livelli sabbiosi e resti vegetali e torbosi, tali sedimenti sono sovente ricoperti dai depositi fluviali riconducibili al fiume Tevere; laddove affioranti sono stati oggetto di estese bonifiche in epoca storica;
- depositi alluvionali e fluviali, antichi e attuali, presenti in facies pelitica e granulare, variamente intercalati tra loro;

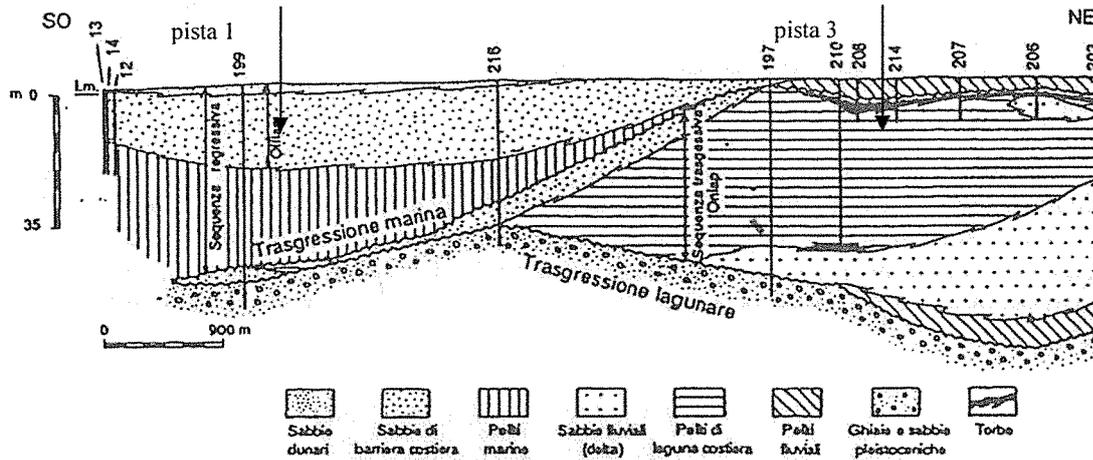
come si vede dalla seguente Carta geolitologica di superficie del Comune di Fiumicino (estratto), utilizzata ai fini urbanistici nella redazione del piano di microzonazione sismica di 1° livello (Comune di Fiumicino, 2012). In giallo la "Zona costiera", costituita da depositi sabbiosi litoranei dunari,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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a vertical list of numbers (8, 3, c) and a large signature at the bottom right.



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

- la pista di volo 1 e parte della pista di volo 2 si sviluppano sui depositi sabbiosi, da poco a mediamente addensati, generalmente di colore avana o marrone in superficie, o grigie con varie tonalità più in profondità. All'interno delle sabbie si individuano localmente lenti decimetriche di limo argilloso organico nerastro o sottili intercalazioni ghiaiose (fini). Le sabbie presentano spessori variabili fino a 20-25 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 ai sedimenti pelitici marini o lagunari;
- la pista di volo n. 3 e il relativo sistema di vie di rullaggio si sviluppano direttamente su depositi fluvio-palustri e lagunari, in facies prevalentemente pelitica, costituiti da limi argillosi grigi più o meno organici, da poco a mediamente consistenti, con presenza di frammenti conchigliari, generalmente localizzati e alcuni resti vegetali decomposti. Sono presenti localmente intercalazioni di livelli sabbiosi e resti torbosi nerastri. I depositi possono contenere sacche di gas isolate con pressioni talvolta considerevoli. La potenza dei depositi fini tende generalmente a crescere procedendo da Nord a Sud, laddove raggiunge la massima profondità di circa 65-70 m da p.c.. Sempre nella porzione meridionale si ha la massima presenza di materiale organico e torboso, le cui



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

CONSIDERATO che sono riportati specifici studi degli aspetti di tipo geotecnico connessi alla realizzazione delle opere dell'HUB EST, previste all'interno dell'Aeroporto di Roma-Fiumicino:

- 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, ed alla definizione dei parametri di progetto per il dimensionamento delle diverse strutture;
- le indagini eseguite hanno messo in evidenza la presenza, su tutta l'area indagata, di depositi di natura costiera e lagunare di età recente (Olocene), sovrastanti materiali più antichi (depositi alluvionali Pleistocenici, presenti a profondità elevata, superiore a 70.0 m dal p.c.). Nel seguito si descrivono le condizioni stratigrafiche riscontrate:

Formazione		Base strato metri dal p.c
MA	Materiale antropico	≤ 2.50
A2a	depositi costituiti da sabbie, sabbie da debolmente limose e limose, localmente debolmente argillose e debolmente ghiaiose, con locali intercalazioni di materiale coesivo di natura limoso argillosa	10.50 (tra 8.50 e 9.50 è presente uno spessore di materiale coesivo di 1 m)
A2b	depositi costituiti da sabbie da debolmente limose a limose localmente debolmente ghiaiose	22.50 ÷ 23.00
A1	depositi lagunari e/o costieri a granulometria argilloso limosa	71.00
Profondità falda		3.0

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

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

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

- la prescrizione viene esaminata in due parti in quanto afferisce ad un tema generale ed uno che, seppur riferibile comunque all'intero progetto, può avere una trattazione più specifica in funzione degli interventi;
- la prescrizione, nella prima parte, richiede l'installazione preventiva di piezometri di monitoraggio: è stato studiato uno schema per il posizionamento e sono stati installati una serie di piezometri. Si rimanda all'elaborato "Relazione geologica ed idrogeologica" (cfr. OA783T1PIVPGGEN113) per il dettaglio del posizionamento, la tipologia, le caratteristiche dei piezometri installati;
- per quanto concerne la seconda parte della prescrizione il Proponente evidenzia che la tipologia dei progetti in esame e dei corrispondenti lavori da eseguire, unita alle condizioni di bassissima permeabilità dei terreni su cui si effettuano gli scavi, hanno evidenziato che non esistono interferenze significative sulla falda durante le fasi di cantiere e durante la fase di esercizio delle opere stesse;
- nei progetti dei piazzali sono considerate le connessioni con l'attuale sistema di smaltimento delle acque e i relativi sistemi di trattamento, non incidendo detti interventi in modo tale da necessitare di loro modifiche;
- durante la fase di vita utile delle opere compiute non è previsto alcun emungimento o sfruttamento della falda sottostante;
- date le ridotte dimensioni delle opere in oggetto, in relazione allo sviluppo planimetrico dell'acquifero, si escludono effetti di "barriera-fisico", in quanto, le opere presentano uno sviluppo sotterraneo contenuto e sono decisamente superficiali;
- nella fase di cantiere non sono previste lavorazioni che prevedono aggotamento delle acque di falda;
- sulla base delle suddette considerazioni, il Proponente afferma che non sussistono potenziali impatti significativi sulla falda sia durante le fasi di cantiere (temporanee), sia durante le fasi di esercizio (permanenti) delle opere afferenti i due progetti in esame;

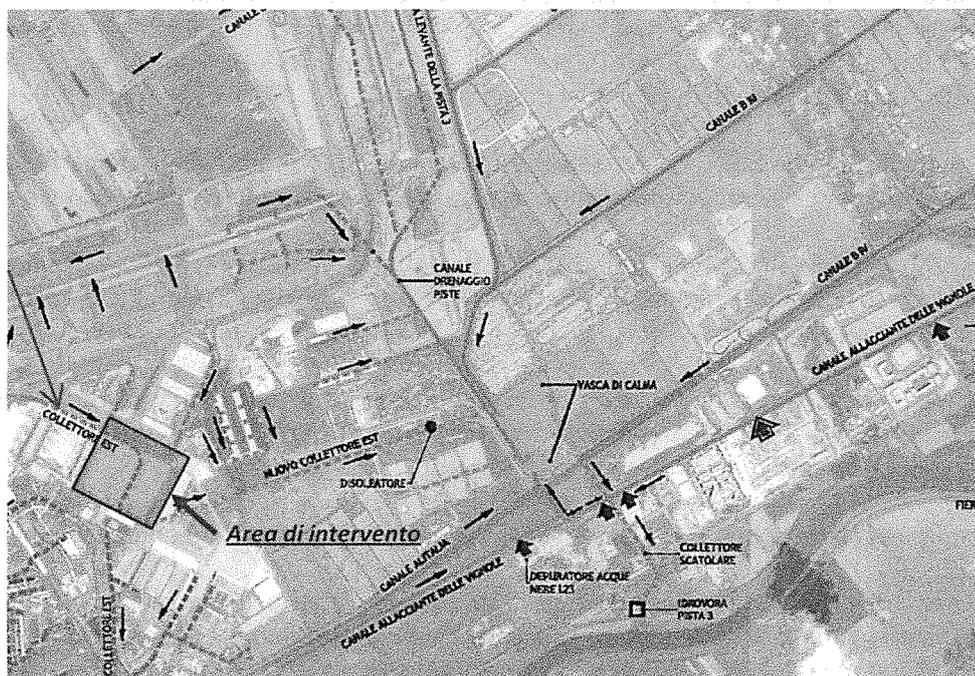
VALUTATO che nei contenuti la prescrizione A.6 è verificata per la fase della progettazione;

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

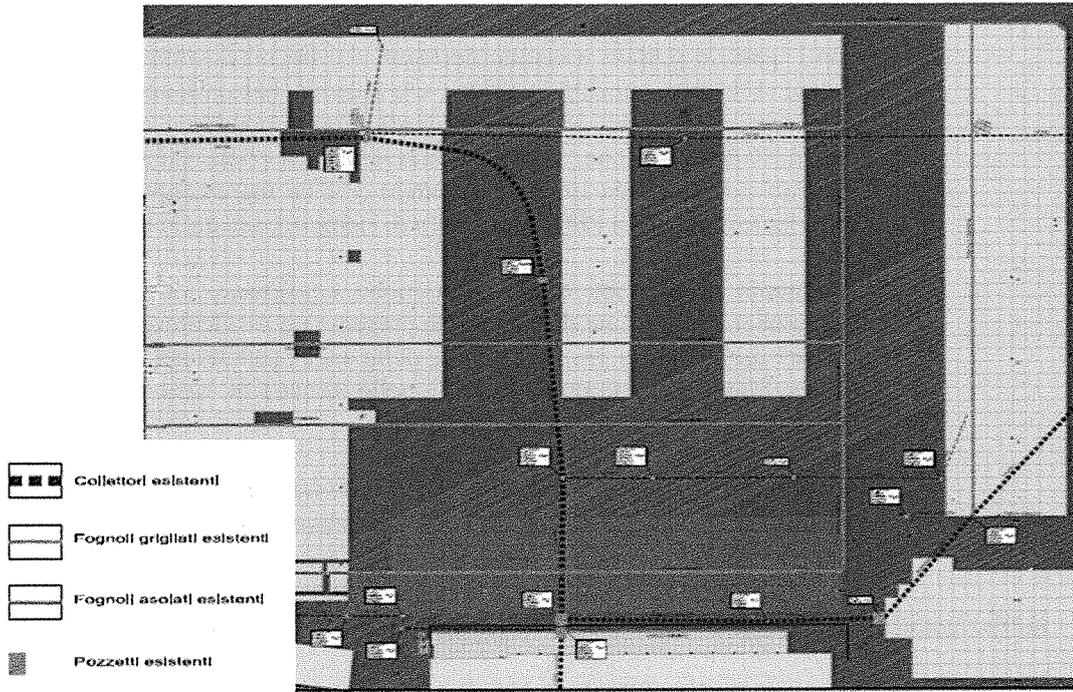
CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.8:

- la prescrizione è affrontata dal Proponente distinguendo fra due diversi settori di attività, volti, rispettivamente, alla tutela delle risorse idriche (quindi superficiali e profonde) connesse alla presenza e all'esercizio dell'aeroporto e alla stessa finalità durante le attività di lavorazione per la realizzazione dei progetti;
- per quanto riguarda il sistema di prevenzione delle risorse idriche in fase di esercizio:
 - si segnala che allo stato attuale i piazzali esistenti nell'area presentano un sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche caratterizzato da canalette grigliate e collettori

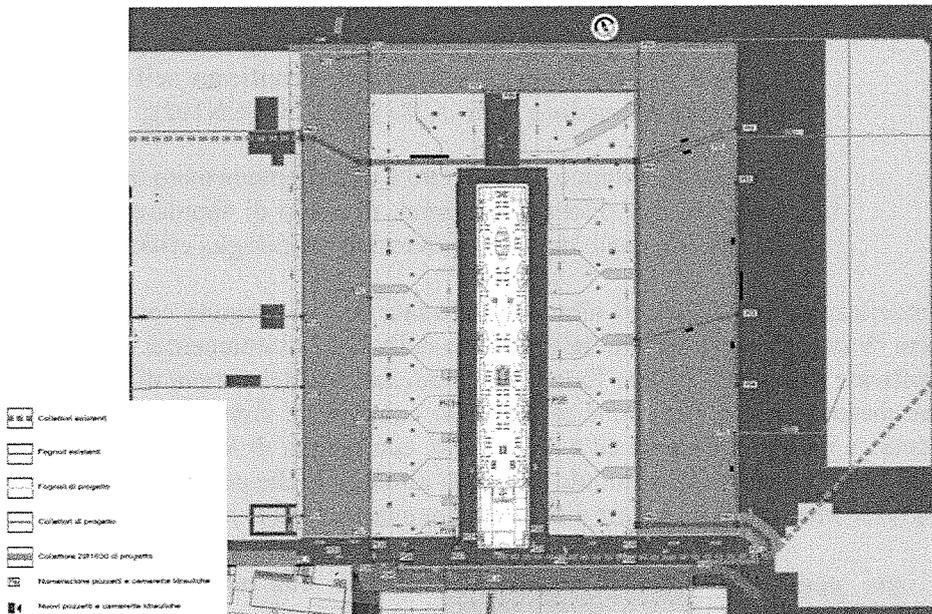
secondari. Questi raccolgono le acque che scorrono sulle aree pavimentate e le recapitano all'interno del collettore principale, denominato "nuovo collettore Est". Attualmente le acque, mediante il suddetto collettore, vengono trasportate alla vasca di laminazione della pista 3 tramite il canale di "levante" di forma trapezoidale. In corrispondenza di tale vasca è presente un disoleatore per il trattamento con lo scopo di eliminare eventuali oli minerali. La vasca di laminazione convoglia a sua volta le acque tramite un doppio collettore scatolare all'interno della vasca di aspirazione delle idrovore di pista 3, che provvedono a recapitare definitivamente le acque all'interno del fiume Tevere. Il collettore est nella zona di intercettazione presenta una sezione ovoidale avente larghezza di 3.60m e altezza 2.70m;



- il progetto Hub Est – Piazzali (19) prevede l'adeguamento del sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, descritto nella relazione idraulica di progetto (cfr. A783T1PIVPGGEN113);
- allo stato attuale la rete di raccolta delle acque meteoriche esistente è caratterizzata dalla presenza di canalette grigliate di classe F900, poste in direzione NO-SE e dalla canaletta esistente che corre in direzione NE-SO;
- tale canaletta a seguito dell'intervento sarà ripristinata con piccole modifiche nelle pendenze di scorrimento ed integrata nel nuovo sistema di smaltimento che delimita l'intervento a SE;
- le canalette recapitano le acque all'interno della rete di convogliamento sotterranea formata da tubazioni di vario diametro. La connessione tra gli elementi avviene per mezzo di pozzetti;
- la rete di canalizzazione sotterranea ha un andamento pressoché parallelo alle canalette che corrono in direzione NO-SE con l'eccezione del collettore principale che taglia il piazzale in direzione N-S;
- tutte le canalette e i collettori che interferiscono con il nuovo layout del piazzale saranno intercettati e portati a recapito tramite le nuove canalizzazioni;



Sistema di raccolta e smaltimento acque meteoriche esistente



Sistema di raccolta e smaltimento acque meteoriche di progetto

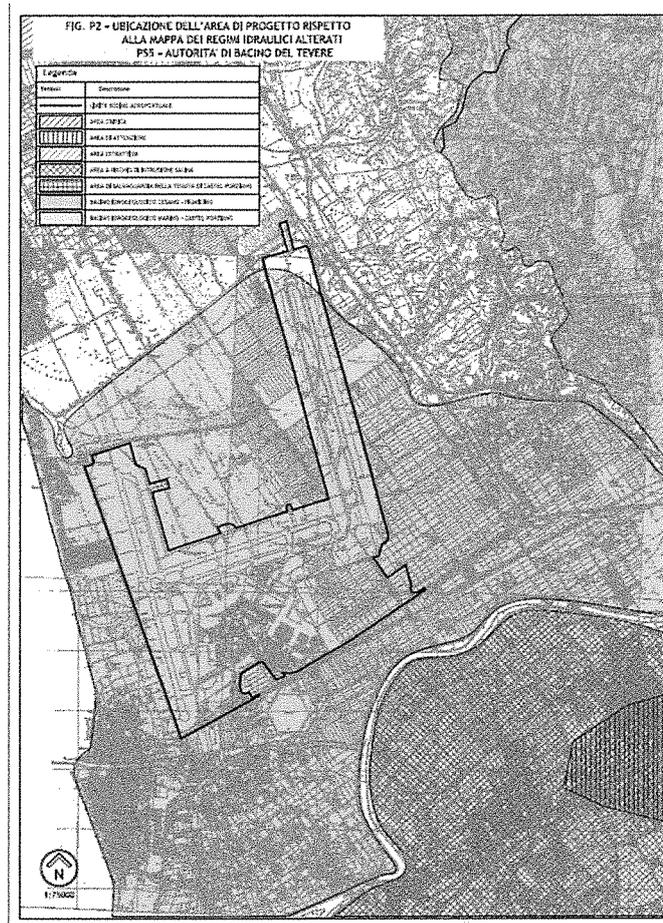
- il punto di recapito delle acque meteoriche rimane rappresentato dal collettore est, che verrà implementato con un doppio collettore $\varnothing 1600$ per un tratto di 530 m;
- il “nuovo collettore est” è interessato da una portata considerevole, in quanto raccoglie le acque di un bacino idrografico di notevole estensione. Tuttavia l’inserimento di portate addizionali non costituisce un problema, poiché l’area oggetto di intervento è molto prossima al canale costituente il recapito finale del collettore in oggetto. Pertanto le portate di eventi critici si immettono all’interno di

tale collettore con tempi di corrivazione decisamente più bassi rispetto a quelli di rete con i quali le portate massime derivanti dai bacini di monte giungono nel tratto in esame. Più precisamente si ritiene che quando nel collettore, in seguito all'evento pluviometrico critico, giungerà la portata corrispondente al grado di riempimento dell'80% della sezione, la portata massima trasportata dal sistema di drenaggio dei piazzali sarà stata già smaltita, evitando così un incremento di portata del collettore principale che superi l'80% del grado di riempimento dello specchio fognario;

- il sistema di raccolta acque meteoriche confluisce, all'interno di una vasca di laminazione al termine della quale è presente un disoleatore in linea che provvede a trattare tutta la parte più superficiale delle acque (quella nella quale sono concentrate gli eventuali olii minerali presenti nelle acque) in caso di presenza di sostanze oleose;
- per la progettazione e verifica di tutto il sistema di raccolta e smaltimento, sono state utilizzate curve di probabilità pluviometrica aventi tempi di ritorno di 20 anni;
- in riferimento al sistema di prevenzione delle risorse idriche in fase di costruzione:
 - si evidenzia che durante le fasi di costruzione sono previsti dei cantieri operativi sul luogo di realizzazione per i quali non si prevede alcuna possibilità di contaminazione delle risorse idriche e un cantiere logistico ove avvengono le lavorazioni;
 - per quanto riguarda le acque del cantiere logistico, sono previste reti idrauliche con appositi sistemi di trattamento, come specificato nell'elaborato "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. A783T1PIVPGGEN102);
 - durante lo sviluppo del progetto è stato implementato un modello della rete esistente, integrato con quella di progetto, in grado di simulare il reale funzionamento della rete di drenaggio durante gli eventi meteorologici critici;
- la modellazione idrologica ed idraulica utilizzata è stata eseguita con il codice di calcolo SWMM (Storm Water Management Model) prodotto dalla US Environmental Protection Agency. SWMM è un software sviluppato da tale Ente per la modellazione dei sistemi di fognatura, utilizzabile sia per acque meteoriche che per acque reflue. Esso consente di simulare reti con un numero qualsiasi di condotte, a moto permanente ed a moto vario, con sezioni di forma chiusa o aperta. Il programma è inoltre dotato di un proprio modulo di analisi idrologica, che consente di determinare gli idrogrammi in ingresso alla rete di fognatura e di effettuare eventualmente analisi di qualità delle acque;
- per ogni opportuno approfondimento si rimanda alla relazione idraulica di progetto (cfr. A783T1PIVPGGEN113);

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:



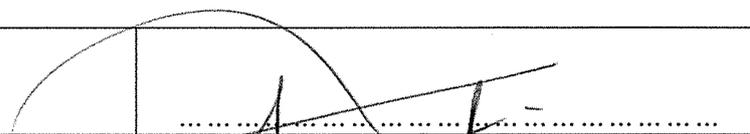
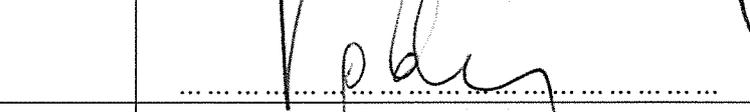
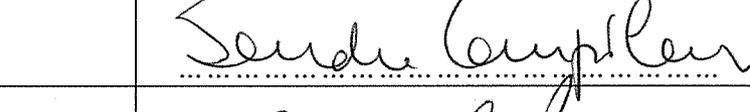
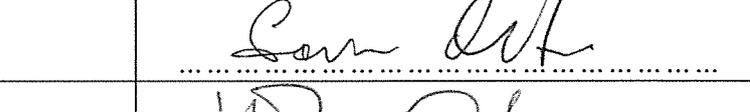
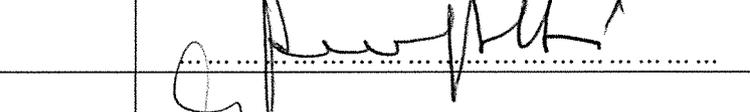
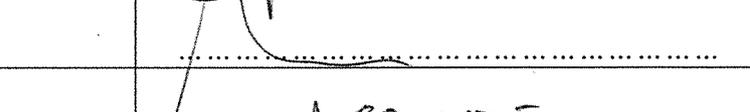
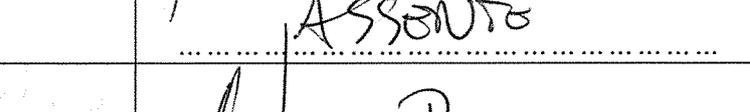
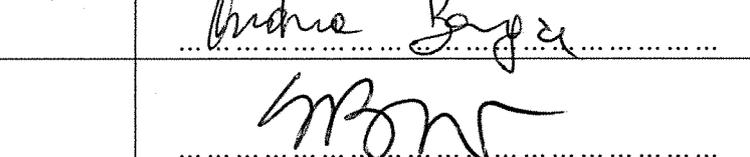
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

E' DEL PARERE CHE

Per gli interventi relativi al "Sistema aerostazioni lato Est - Piazzali AA/MM di pertinenza Area di Imbarco A" (Progetto 19) è stato ottemperato alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità ambientale DEC/VIA 236/13 pertinenti a detti progetti, con le limitazioni e le indicazioni di seguito indicate:

- 1) prescrizione A3 lettera c) è allo stato ottemperata nei contenuti, in coerenza con il parere n.2404 del 19/05/2017 sul "Piano di Utilizzo – Documento programmatico ai sensi del DM 161/12";
- 2) prescrizioni A3 lettera a), b), d), 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.5: ottemperata;
- prescrizione A.6: parzialmente ottemperata in quanto non è completato il riscontro del parere complessivo sul Piano di Monitoraggio Ambientale con riferimento al sistema di monitoraggio sviluppato ed attuato dal proponente per il monitoraggio dello "stato di qualità delle acque superficiali e sotterranee";
- prescrizioni A.8 ed A9: ottemperate;
- prescrizione A.18: ottemperata;
- prescrizione A.20: ottemperata.

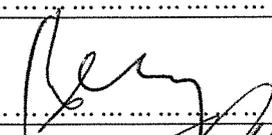
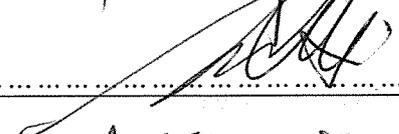
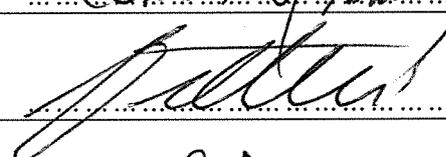
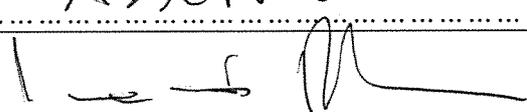
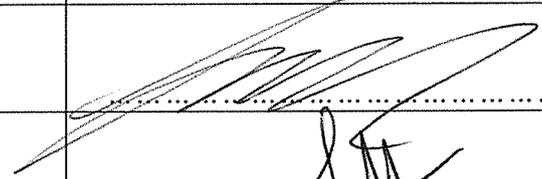
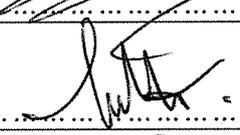
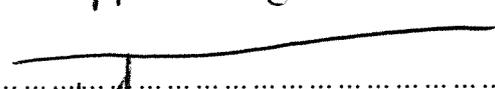
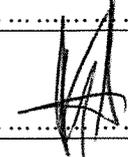
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri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

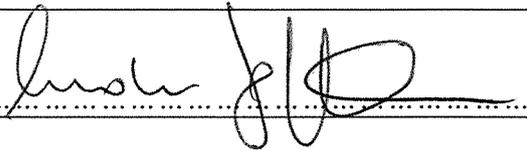
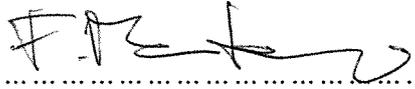
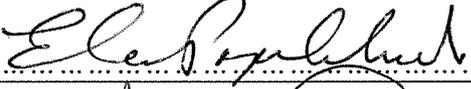
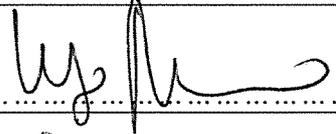
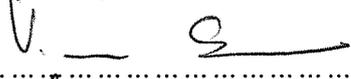
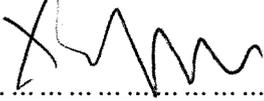
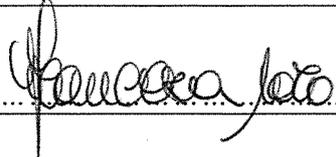








Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	Carlo Collivignarelli
Dott. Siro Corezzi	CONTROARIO (S. Corezzi)
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	B. Santa De Donno
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	Chiara Di Mambro
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	Filippo Gargallo
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
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	