

**Aeroporto “Leonardo da Vinci” di Roma Fiumicino**  
**Progetto di completamento di Fiumicino Sud**

**REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO INTERRATO**

**VALUTAZIONE PRELIMINARE**  
**(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**  
**Lista di controllo**

### 1. Titolo del progetto

Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino – Progetto di completamento di Fiumicino Sud  
Realizzazione di un parcheggio interrato

### 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 10	<p><i>“Opere relative a (...) aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza”</i></p> <p>NOTA</p> <p>L’oggetto della presente valutazione preliminare consiste nella realizzazione di un piano interrato destinato ad uso parcheggio. Tale intervento è collegato alle iniziative previste nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, per le quali è stato già emesso parere positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA n. 236 del 08/08/2013 modificato da Decreto MATTM n. 304 del 11/12/2014, e ricade nell’area di intervento E “Edifici Uffici per Servizi Aeroportuali – Business District” (di seguito <i>Business District</i>).</p> <p>L’intervento oggetto della presente valutazione preliminare non appartiene ad alcuna tipologia inclusa negli allegati alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.</p>
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera _____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera _____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera _____	_____

### 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L’intervento oggetto della presente valutazione preliminare prevede la realizzazione di un piano interrato destinato ad uso parcheggio con superficie di circa 16.500 mq. Tale intervento è ricompreso all’interno delle iniziative previste nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud per le quali è stato già emesso parere positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA n. 236 del 08/08/2013, modificato da Decreto MATTM n. 304 del 11/12/2014, ed accertata la conformità urbanistica con provvedimento n. 1774/512 del 12/05/2014 emesso dal

Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna. L'oggetto della presente valutazione preliminare ricade inoltre nell'area di intervento E "Edifici Uffici per Servizi Aeroportuali – Business District" che, come previsto dal Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, prevede la realizzazione di edifici a destinazione d'uso prevalentemente direzionale con un mix di funzioni gestionali, di supporto e di servizi generali. Tale iniziativa consentirà di estendere la fruibilità dell'Aeroporto di Fiumicino anche al di fuori dei Terminal.

A seguito di un processo di ottimizzazione delle scelte progettuali preliminari – in cui sono state precisate le consistenze edilizie, le caratteristiche morfo-tipologiche degli interventi da realizzare e le fasi di rilascio, in linea con le previsioni del Progetto di completamento di Fiumicino Sud – è sorta l'opportunità di compiere degli approfondimenti in merito ad alcune soluzioni tecniche relativamente alle superfici da destinare a parcheggi all'interno del più ampio contesto aeroportuale.

La modifica introdotta, in riferimento alle iniziative previste nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, sottoposta alla presente valutazione preliminare è costituita dal solo piano interrato da destinare ad uso parcheggi.

La scelta di procedere con la realizzazione di un parcheggio interrato, a fronte di soluzioni precedentemente valutate, è scaturita dalle seguenti opportunità:

- garantire soluzioni volte alla concentrazione localizzativa delle funzioni connesse alle attività aeroportuali all'interno di un singolo intervento infrastrutturale;
- adottare soluzioni realizzative efficienti che preservino l'impatto paesaggistico garantendo un adeguato inserimento all'interno del contesto aeroportuale;
- operare secondo un cantiere "accentrato" che contribuirà a ridurre gli impatti sul contesto circostante in fase di cantierizzazione in termini di emissioni di polveri, movimentazione materie e terre, riduzione delle interferenze con la viabilità di ingresso all'aeroporto e di passaggio verso il Comune di Fiumicino;
- migliorare le performance della rete di viabilità rispetto alla iniziale soluzione di un parcheggio multipiano, soprattutto in termini di tempi di percorrenza, ed evitare fenomeni di congestione o accodamento in prossimità dei punti di ingresso all'area del parcheggio interrato;
- garantire soluzioni integrate e funzionalmente adattabili a differenti modalità di utilizzo e a diversificate tipologie di fruizione.

Si vedano gli Allegati 1a *Individuazione intervento* e 1b *Individuazione intervento - area oggetto di valutazione preliminare* per confronti grafici tra la soluzione prevista nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud e la modifica introdotta.

#### **4. Localizzazione del progetto**

Il progetto si localizza all'interno dell'aeroporto "Leonardo Da Vinci" di Fiumicino. L'infrastruttura aeroportuale è stata inaugurata nel 1961 e costituisce la principale porta di ingresso a Roma e la dorsale infrastrutturale del trasporto aereo nel sistema Italiano. Situato nell'area del quadrante ovest della città di Roma, a circa 30 km dal centro, tra l'Autostrada Roma Civitavecchia e il Mar Tirreno, lo scalo serve più di 194 destinazioni tra regolari e charter (base 2011/12) in tutto il mondo con oltre 105 compagnie aeree. Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 1.600 ha e interessa dal punto di vista territoriale e amministrativo esclusivamente il Comune di Fiumicino.

Attualmente all'interno del sedime aeroportuale, normalmente distinto in due grandi macro-aree, dette airside e landside, costituite rispettivamente dalle infrastrutture di volo o ad esso asservite e dalle strutture ed aree accessibili al pubblico, trovano posto le funzioni ed infrastrutture che caratterizzano un aeroporto. L'area circostante l'aeroporto è prevalentemente adibita ad uso agricolo ed è caratterizzata dalla presenza di numerose peculiarità paesaggistiche, ambientali ed archeologiche come meglio descritte al successivo punto 8 e all'interno degli Allegati 4a *Vincoli e tutele* e 4b *Assetto Idrogeologico*.

L'area oggetto della presente valutazione preliminare ricade all'interno dell'ambito di intervento E "Edificio uffici per servizi aeroportuali - Business District" (Allegato 1a *Individuazione intervento* e Allegato 1b *Individuazione intervento - area oggetto di valutazione preliminare*) in riferimento alle infrastrutture complementari asservite all'Aeroporto da realizzarsi all'interno del comparto funzionale n. 2, "Area Centrale" (Allegato 3 *Individuazione comparti*).

## 5. Caratteristiche del progetto

### 5.1 Descrizione del progetto

L'intervento oggetto della presente valutazione preliminare prevede la realizzazione di un piano interrato destinato ad uso parcheggio con superficie di circa 16.500 mq ricadente nell'area interessata dall'iniziativa *Business District*, come prevista nel più ampio Progetto di Completamento di Fiumicino Sud.

L'iniziativa *Business District* prevede la realizzazione di edifici per strutture direzionali, gestionali, ricettive, di supporto e di servizi generali. L'intervento vedrà la trasformazione di due aree distinte e contigue: ad est l'area attualmente sede degli uffici direzionali di Aeroporti di Roma e ad ovest l'area non più operativa precedentemente sede delle Società Petrolifere.

L'intervento sottoposto alla presente valutazione preliminare si va ad inserire all'interno del cennato ambito est (vedi Allegato 1b *Individuazione intervento - area oggetto di valutazione preliminare*) e prevede l'inserimento di un piano interrato di circa 16.500 mq, corrispondente ad una volumetria di scavo pari a circa 93.000 mc, disposto su un unico livello per una capienza complessiva di circa 500 posti auto.

Il parcheggio interrato avrà una forma irregolare di lunghezza e larghezza massima rispettivamente di circa 230 e 100 metri (vedi Allegato 5 *Area oggetto di valutazione preliminare*).

La profondità di fondo scavo, inoltre, si attesta attorno ai 3.65 metri s.l.m. e quindi con una profondità di circa 5,65 metri dal piano campagna (vedi Allegato 6a/b *Sezione area intervento*).

In generale la struttura assume una configurazione quanto più possibile regolare, basata su una griglia rettangolare di dimensioni 8,50 x 8,00 metri con pilastri di dimensioni approssimative pari a 120x40 a supporto di una soletta in C.A. di altezza pari a 40 cm.

Il progetto prevede uno strato consistente di terreno di coltivo al di sopra della soletta del parcheggio in modo da consentire la piantumazione di alberi di media altezza e preservare la possibilità di trattare a verde tutta l'area.

L'intero progetto di sviluppo dell'area mira a ottimizzarne le prestazioni ambientali in termini di consumi ed emissioni, anche con riferimento alle migliori tecniche disponibili.

Gli obiettivi principali perseguiti in fase di progettazione sono stati:

- l'efficienza energetica;
- il controllo consumo acqua;

- il controllo inquinamento acustico;
- il riciclo e gestione dei rifiuti;
- la scelta dei materiali;
- il controllo degli approvvigionamenti.

L'intervento oggetto della presente valutazione preliminare non risulta essere soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015.

## **5.2 Cantierizzazione**

Nell'ambito delle opere di realizzazione saranno garantiti gli apprestamenti ed accorgimenti finalizzati alla sicurezza in cantiere attraverso misure preventive e protettive nonché gli interventi di mitigazione finalizzati al minor impatto del cantiere rispetto alle aree esterne durante le lavorazioni.

Durante le lavorazioni dovranno essere opportunamente considerati i possibili imprevisti che, dato il cantiere aeroportuale, possono causare possibili interferenze, ad esempio:

- presenza di traffico veicolare in area landside;
- presenza di passeggeri in prossimità dei Terminal;
- presenza di caserme delle forze dell'ordine (Carabinieri, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, ecc.);
- presenza di uffici vettori aerei;
- presenza di attività commerciali;
- attività di manutenzione ordinaria e straordinaria da parte di altre imprese.

L'impianto di cantiere dovrà impattare il meno possibile sia sui flussi veicolari e pedonali lungo le strade perimetrali alle aree di intervento che sulle attività degli edifici limitrofi. L'area di cantiere dovrà essere debitamente segregata e segnalata, dotata di tutti gli apprestamenti, attrezzature e segnaletiche atti a garantire, per tutta la durata dei lavori, il rispetto della normativa vigente e la sicurezza aeroportuale. Per evitare problemi operativi sulla gestione ordinaria dei flussi veicolari sarà prevista una opportuna segnaletica provvisoria che nelle successive fasi progettuali sarà elaborata.

L'organizzazione di cantiere dovrà rispettare i seguenti criteri:

- *Segnalazione e segregazione*

Tutti gli accessi alle aree di cantiere saranno recintati e sarà quindi impedito l'accesso di terzi non autorizzati. Si prevede la delimitazione del cantiere per l'intero perimetro delle aree coinvolte per mezzo di orso grill e di new jersey in cemento o in polietilene. Una volta conclusa la fase di costruzione, le aree di cantiere interne ai nuovi edifici, in particolare in caso di confinamenti temporanei, saranno delimitate con cesate in cartongesso ignifugo, pannello in policarbonato, transenne e/o nastro bianco rosso. Agli ingressi delle aree interessate dai lavori verrà posto ben visibile il cartello identificativo di cantiere con la segnaletica indicante il divieto di accesso alle persone non autorizzate, la prescrizione dei dispositivi di protezione obbligatori e gli avvertimenti dei rischi presenti nelle aree di cantiere.

- *Spazi a servizio del cantiere e logistica*

Per maggiori dettagli in merito all'ubicazione delle aree oggetto dell'intervento, delle aree logistiche e delle aree di stoccaggio materiali si faccia riferimento all'Allegato 9 *Cantierizzazione*. L'area a servizio del cantiere (lotti 1 e 2) risulta limitata in altezza,

pertanto questa potrà essere impiegata solo per l'alloggiamento dei baraccamenti e dei parcheggi dei mezzi. Invece per l'area di stoccaggio è stata ipotizzata un'area di tipo dinamica all'interno dell'area dei lavori.

L'area a servizio del cantiere (lotti 1, 2 e 3) svolgerà sia la funzione di area logistica che di area di stoccaggio materiali previa riprotezione dei fabbricati presenti nel perimetro individuato.

- *Approvvigionamenti e movimentazione carichi*

In relazione al transito ed alla sosta degli automezzi per l'approvvigionamento di materiali ed attrezzature del cantiere, nonché per le operazioni di scarico dei materiali l'attività di cantiere potrebbe creare situazioni di interferenza con i flussi veicolari e pedonali dell'aeroporto.

Particolare attenzione sarà data a:

- traffico veicolare e pedonale lungo il perimetro dell'area di cantiere ed in prossimità dei suoi accessi;
- traffico veicolare e pedonale dei dipendenti degli edifici limitrofi;
- attività di manutenzione ordinaria e straordinaria da parte di altre imprese.

- *Viabilità principale di cantiere*

Per evitare di gravare sulla viabilità esistente, i veicoli destinati all'approvvigionamento dei materiali necessari al cantiere dovranno transitare prevalentemente su percorsi indicati e autorizzati dal Coordinatore per la sicurezza, in accordo con il Committente.

Per la movimentazione delle macchine e del personale su strade e aree pubbliche, l'Impresa Appaltatrice dovrà rispettare tassativamente le disposizioni del Codice della Strada. Particolare attenzione dovrà essere prestata dall'Impresa Appaltatrice durante le manovre di accesso ed uscita dai cantieri.

La scelta di operare secondo un cantiere "accentrato" contribuirà a ridurre gli impatti sul contesto circostante in fase di cantierizzazione in termini di: emissioni di polveri in fase di cantiere, movimentazione materie e terre, riduzione delle interferenze con la viabilità di ingresso all'aeroporto e di passaggio verso il Comune di Fiumicino.

#### **5.4 Riduzione delle interferenze**

In riferimento all'iniziativa *Business District*, le preliminari valutazioni progettuali individuavano un parcheggio multipiano caratterizzato da 6 piani fuori terra (vedi Allegato 1a *Individuazione intervento*) all'interno dell'area ovest ovvero immediatamente a ridosso dell'area archeologica del Porto di Claudio.

L'intervento oggetto della presente valutazione preliminare contribuirà a ridurre le interferenze sul patrimonio naturalistico ed archeologico circostante, garantendo un più adeguato inserimento paesaggistico e ridimensionando i possibili impatti generabili dalla previsione iniziale sul contesto circostante.

Il progetto è stato valutato mediante uno studio trasportistico che ha evidenziato la compatibilità dello stesso con le previsioni di traffico dell'aeroporto di Fiumicino al 2027, anno per il quale si prevede l'operatività delle iniziative di sviluppo nell'ambito di interesse. Non sono stati registrati difatti fenomeni di congestione o accodamento legati alla realizzazione del parcheggio interrato. Lo studio trasportistico ha inoltre evidenziato migliori performance di rete rispetto alla iniziale soluzione di un parcheggio multipiano, soprattutto in termini di tempi di percorrenza. Lo studio

trasportistico ha inoltre evidenziato che, per l'iniziativa oggetto della presente valutazione preliminare, il sistema di accessi ipotizzato è in grado di assorbire il traffico da questa generato senza originare fenomeni di accodamento in prossimità dei punti di ingresso all'area.

Per quanto riguarda la riduzione delle interferenze relative alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico di rimanda al successivo paragrafo 5.6.

### **5.3 Gestione delle terre, emissioni e scarichi**

Operare nel rispetto delle regole della sostenibilità ambientale rappresenta oggi non solo un dovere, ma una necessità che ha ricadute sulla crescita economica e sulla tutela dell'ambiente.

In quest'ottica rientra una attenta gestione dei materiali e più nello specifico dei rifiuti.

Gli interventi previsti nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud saranno realizzati in linea con tali indicazioni, avendo assunto come input progettuale le minimizzazioni degli approvvigionamenti di materiali vergini e lo smaltimento in discarica dei materiali in esubero.

In particolare, la gestione dei materiali provenienti da scavo in fase di realizzazione, dei rifiuti da demolizioni (recuperabili e non) e delle materie prime seguirà gli indirizzi e le indicazioni delle pertinenti prescrizioni contenute nel Decreto di VIA n. 236/2013, modificato da Decreto MATTM n. 304/2014, nonché di quanto già condiviso con il MATTM e sottoposto a Verifica di Ottemperanza per altri interventi previsti nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

In riferimento alla gestione delle terre di scavo per il parcheggio interrato, che risultano essere 93.000 mc circa, sono in corso di esecuzione le indagini di caratterizzazione i cui preliminari esiti risultano essere positivi.

In fase di progettazione esecutiva sarà sviluppata, pertanto, ai sensi della normativa vigente, in linea con le prescrizioni contenute nel Decreto VIA, tutta la necessaria documentazione di approfondimento sui temi della cantierizzazione e della gestione delle materie (in termini di bilancio, caratterizzazione e movimentazione). Tale documentazione sarà sottoposta quindi a Verifica di Ottemperanza.

Come già espresso, la scelta di operare secondo un cantiere "accentrato" contribuirà a ridurre gli impatti sul contesto circostante in fase di cantierizzazione in termini di: emissioni di polveri in fase di cantiere, movimentazione materie e terre, riduzione delle interferenze con la viabilità di ingresso all'aeroporto e di passaggio verso il Comune di Fiumicino.

### **5.5 Geotecnica**

Per quanto concerne la situazione geologica/geotecnica del sito in oggetto si fa presente che in tutta l'area è presente una falda idrica sotterranea superficiale, il cui pelo libero è stato rinvenuto, nell'area in oggetto, intorno a 2.50 m di profondità dal p.c.

A partire dal piano campagna è presente una formazione sabbiosa (sabbie fini da debolmente limose a limose) avente una potenza minima di circa 20 metri (da confermare a seguito della campagna geognostica in corso); al di sotto di tali depositi sono presenti i depositi di ambiente lagunare costiero, granulometricamente ascrivibili ad argille e/o argille limose, di consistenza bassa e caratterizzate da micro-strutture metastabili (destrutturazione e fenomeni di creep), ovvero materiali "sensitivi". Le esperienze avute nell'area aeroportuale (e zone limitrofe) ove fossero presenti i materiali "sensitivi", hanno sempre evidenziato, come, a seguito di incrementi (anche modesti) del regime tensionale geostatico si innescassero fenomeni di cedimenti a lungo

termine ascrivibili a fenomeni di “creep”, ben maggiori di quelli tradizionalmente stimati con la teoria della consolidazione. In tale contesto è preferibile che, in corrispondenza degli scarichi dei pilastri, la platea di fondazione sia integrata con fondazioni profonde su pali. Le lunghezze dei pali, però, saranno contenute nei primi 12÷15 metri da p.c. (ben all’interno dei depositi sabbiosi) in modo da evitare che incrementi di pressioni geostatiche siano trasferite alle sottostanti argille “sensitive”. La soluzione fa sì che la totalità dei cedimenti interessi lo strato granulare superiore e che possano essere considerati come immediati (Allegato 8 *Pianta delle fondazioni*).

È da valutare (verificando gli incrementi tensionali con la profondità) la possibilità di realizzare una platea continua, per i locali interrati posti al di fuori dell’impronta degli edifici. In questo caso la profondità del piano di posa della platea consente di “compensare” le tensioni geostatiche nei materiali “sensitivi”.

In sede provvisoria i livelli di falda sono abbattuti tramite un sistema di emungimento con well-points. Il sistema di dewatering verrà tarato e predisposto sulla base di apposite prove di pompaggio o sulle misure delle portate emunte eseguite in cantieri in essere in aree limitrofe. Le fondazioni, verranno protette mediante idonei sistemi di impermeabilizzazione. Per il sostegno degli scavi necessari alla realizzazione dell’interrato ( $H_{max} = 6.5$  m circa da p.c.) si prevede l’impiego di opere provvisorie costituite da palancole metalliche (Allegato 7 *Piante e sezioni tipologiche degli scavi*).

Il sistema di aggotamento tramite well-points, ai fini di minimizzare i cedimenti del terreno nelle aree contigue, dovrà essere incluso all’interno dello scavo.

## **5.6 Idrogeologia-Idraulica**

E’ stata fatta una prima valutazione degli effetti di ordine idrogeologico generati durante le fasi di scavo per la realizzazione dell’intervento oggetto della presente valutazione preliminare ed in particolare degli effetti indotti al contorno del perimetro di scavo.

Le analisi geotecniche preliminari prevedono, vista l’elevata permeabilità dello strato sabbioso, estesi effetti di emungimento, almeno fino a 60-80 metri nell’intorno dell’area di scavo. I cedimenti indotti sono dell’ordine di 1÷1.5 cm.

E’ in corso di verifica la necessità di un eventuale implementazione dell’esistente rete di smaltimento delle acque emunte in funzione delle esigenze di cantierizzazione.

La realizzazione dell’interrato avverrà in concomitanza con la prima fase dei lavori di costruzione del progetto *Business District*.

La possibilità di dover costruire per fasi l’interrato suggerisce di prevedere un sistema di jet grouting di contenimento lungo le linee di contiguità tra le fasi di realizzazione.

In fase di progettazione esecutiva sarà sviluppata, anche per i temi geologia/geotecnica e idrogeologia/idraulica, tutta la necessaria documentazione di approfondimento richiesta dalle pertinenti prescrizioni contenute nel Decreto di VIA n. 236/2013, modificato da Decreto MATTM n. 304/2014, in coerenza con quanto già sviluppato per altri interventi previsti nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud. Tale documentazione sarà sottoposta, quindi, a Verifica di Ottemperanza.

## **5.7 Aspetti Archeologici e Paesaggistici**

In relazione agli aspetti di tutela del paesaggio ex. D.Lgs. 42/2004, la società ADR ha ottenuto l’autorizzazione paesaggistica in fase di approvazione del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud.

In generale, relativamente agli aspetti archeologici, la società ADR ha firmato un “Atto di Intesa

per la gestione delle attività di indagini archeologiche da eseguire sul sedime aeroportuale dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino" siglato l'8 maggio 2013 con la Soprintendenza, regolante l'attività di indagine archeologica per le opere di nuova realizzazione previste sull'aeroporto di Fiumicino.

Pertanto, sarà cura di ADR in fase di avvio dei lavori mettere in atto tutte le attività previste dalla convenzione ai fini della tutela del patrimonio archeologico, in ottemperanza anche a quanto prescritto nel Decreto VIA.

Nello specifico, il parcheggio interrato non insiste in area archeologica protetta, mentre una porzione ridotta del lotto dell'area di intervento *Business District*, al confine con Via dei Fratelli Wright ricade in vincolo areale dei Beni culturali ai sensi dell'art. 10 ed aree tutelate ai sensi dell'art. 142 comma 1 let. m) Zone di interesse archeologico. (Fonte *Regione Lazio, PTPR, Tavola B "Beni paesaggistici" e Tavola C "Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche del PTPR" adottato con D.G.R. n° 556 del 25 luglio 2007 e n° 1025 del 21 Dicembre 2007*).

### 5.8 Cronoprogramma

Le fasi di intervento di realizzazione della Business District e del parcheggio interrato (fare riferimento all'Allegato 9 *Cantierizzazione*) possono essere stimate come di seguito riportato:

- LOTTO 1 (Fase 1), durata lavori 36 mesi (fine lavori coincidente con Lotto 2).
- LOTTO 2 (Fase 2), durata lavori 24 mesi (fine lavori coincidente con Lotto 1).
- LOTTO 3 (Fase 3), durata lavori 24 mesi (fine lavori prevista un anno dopo quella dei Lotti 1 e 2).

Si evidenzia che l'intervento oggetto della presente valutazione sarà realizzato in concomitanza dei lotti 1 e 2 della cantierizzazione.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	
<input checked="" type="checkbox"/> VIA – Progetto di completamento di Fiumicino Sud, integrata con Valutazione di incidenza, Autorizzazione paesaggistica e Verifica preventiva dell'interesse archeologico	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – Decreto VIA n. 236 del 08.08.2013, modificato da Decreto MATTM n. 304 del 11.12.2014
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione delle opere di interesse statale – Comunicazione di raggiunta intesa, Progetto di completamento di Fiumicino Sud	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, Provvedimento prot. n. 1774/512 del 12.05.2014  ENAC – Dispositivo Direttoriale prot. n. 90339

<input checked="" type="checkbox"/> Convalida del Progetto di completamento di Fiumicino Sud ai sensi dell'art. 1, p.to 6) del D.L. n. 251 coordinato con la L. di conversione 03.08.1995 n. 351 ai fini della verifica di conformità urbanistica, della dichiarazione di pubblica utilità nonché di indifferibilità ed urgenza, della variante agli strumenti urbanistici esistenti e di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.	del 27.08.2014
--	----------------

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

**Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:**

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
<p>Altre autorizzazioni</p> <input checked="" type="checkbox"/> Compatibilità idraulica – art. 46, NTA Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Autorità di bacino del fiume Tevere <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input checked="" type="checkbox"/> Autorità di Bacino del Fiume Tevere <input checked="" type="checkbox"/> Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano <input checked="" type="checkbox"/> Città Metropolitana di Roma Capitale Conferenza dei Servizi decisoria in forma semplificata di prossima indizione (ENAC prot. 29/03/2018 n. 0033352-P) ai sensi dell'art. 46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Autorità di Bacino del Fiume Tevere.

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Foce del fiume Tevere, distanza ca. 5 km
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mar Tirreno e zona costiera a circa 2,5 km
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Riserva Naturale Statale "Litorale Romano", distanza ca. 1 km.</p> <p>SIC IT6030023 - Macchiagrande di Focene e Macchia dello Stagneto, distanza ca. 5 km.</p> <p>EUAP "Oasi di Macchiagrande" (Cod. 0447), distanza ca. 5 km.</p> <p>SIC IT6030024 - Isola Sacra, distanza ca. 5 km.</p> <p>SIC IT6030025 - Macchia Grande di Ponte Galeria, distanza ca. 5 km.</p> <p>ZPS IT6030026 - Lago di Traiano, distanza ca. 1,5 km.</p> <p>IBA Litorale Romano (IBA117) sedime aeroportuale interamente ricadente.</p> <p>(cfr. Allegato 4a <i>Vincoli e Tutele</i>)</p>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune di Fiumicino (pop. 78.887 ab, densità: 368,8 ab/kmq, stima ISTAT 2016).
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Una residuale porzione dell'area al confine del lotto complessivo dell'intervento <i>Business District</i> , non oggetto della presente valutazione preliminare, ricade all'interno di vincoli areali. Le aree sono sottoposte a vincolo paesaggistico ed archeologico (art. 10, e art. 142 c. 1 lett. m D.lgs 42/2004).  (cfr. Allegato 4a <i>Vincoli e Tutele</i> ).
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Decreto Segretariale n. 58 del 22 dicembre 2016 - Piano di bacino del fiume Tevere - VI stralcio funzionale P.S. 6 per l'assetto idrogeologico P.A.I. – aggiornamenti ex art. 43, comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione - Regione Lazio - ridefinizione delle aree allagabili nella zona fociale del fiume Tevere, corsi d'acqua secondari e rete canali di bonifica nel territorio di Roma, successivo alla compatibilità ambientale dell'intero Progetto di completamento di Fiumicino Sud.</p> <p>L'intervento oggetto della presente valutazione ricade in fascia A come individuata da nuova perimetrazione.</p> <p>(cfr. Allegato 4b Assetto idrogeologico).</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona 3B
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sedime aeroportuale

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La modifica in oggetto non modificherà l'ambiente interessato.		<i>Perché:</i> L'intervento oggetto della presente valutazione preliminare è compatibile con le previsioni del Progetto di completamento di Fiumicino Sud, per il quale è stato già emesso parere positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA n. 236 del 08/08/2013, modificato da Decreto MATTM n. 304 del 11/12/2014.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La modifica in oggetto non comporta perdita di risorse non rinnovabili o scarsamente disponibili.		<i>Perché:</i> L'intervento ricade in un'area attualmente urbanizzata.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La modifica in oggetto, in linea con quanto previsto per l'iniziativa <i>Business District</i> , seguirà i principi della certificazione LEED livello Gold.		<i>Perché:</i> Non è previsto nell'intervento utilizzo o movimentazione di materiali o sostanze nocive.	
4. Il progetto comporterà la produzione di	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la produzione di rifiuti da costruzione e demolizione.		<i>Perché:</i> La costruzione dell'interrato prevede la fase di predisposizione dell'area, caratterizzata allo stato attuale dalla presenza di sottoservizi e locali tecnici al di sotto del piano campagna.
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> Il cantiere dell'interrato, oggetto della presente verifica, produrrà emissioni in atmosfera da parte dei mezzi di cantiere operanti per l'esecuzione dell'intervento.		<i>Perché:</i> La scelta di accentrare in un unico cantiere la realizzazione dei lotti 1 e 2 (vedi Allegato 9 <i>Cantierizzazione</i> ) consente di ottenere dei benefici in termini di movimentazione delle terre, produzione di polveri, emissioni in atmosfera e produzione di rumore. Verranno adottate tutte le misure di attenuazione al fine di minimizzare le interferenze con l'ambiente, in particolare per quanto concerne le polveri: - utilizzo mezzi omologati. - pulitura delle gomme degli automezzi; - bagnature aree di cantiere non pavimentate e limitazione velocità. La perturbazione prevista per la fase realizzativa, per sua natura, sarà temporanea e reversibile.
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
			<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>		
radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i> Il cantiere dell'interrato, oggetto della presente verifica, produrrà emissioni di rumore da parte dei mezzi di cantiere operanti per l'esecuzione dell'intervento e dalle lavorazioni.</p>	<p><i>Perché:</i> La scelta di accentrare in un unico cantiere la realizzazione dei lotti 1 e 2 (vedi Allegato 9 <i>Cantierizzazione</i>) consente di ottenere dei benefici in termini di movimentazione delle terre, produzione di polveri, emissioni in atmosfera e produzione di rumore. Verranno adottate tutte le misure di attenuazione al fine di minimizzare le interferenze con l'ambiente. La perturbazione prevista per la fase realizzativa, per sua natura, sarà temporanea e reversibile. Eventuali impatti sulle componenti fisiche si possono rilevare solo in fase di cantierizzazione.</p>		
7. Il progetto comporterà rischi di	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> Il cantiere e la successiva fase di esercizio del parcheggio non comportano attività a rischio.</p>	<p><i>Perché:</i> La gestione e l'utilizzo dei materiali da scavo avverrà senza pericolo per la salute dell'uomo e senza recare pregiudizio all'ambiente. I depositi di materiale scavato saranno fisicamente separati e gestiti in modo autonomo rispetto ai rifiuti, indicandone il sito di produzione e la quantità. Qualora le terre da scavo siano indicate come rifiuti, verranno gestite secondo la Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Per quanto riguarda la contaminazione da dilavamento, è prevista anche in corso d'opera la raccolta e il convogliamento delle acque superficiali di dilavamento verso gli idonei impianti di trattamento, che sono ubicati nelle vicinanze dell'area di cantiere. Le acque di falda emunte dal sistema dewatering, visto l'alto grado di salinità, saranno convogliate verso il mare attraverso un sistema esistente di condotte. La struttura sarà dotata di tutti gli accorgimenti tecnici necessari volti all'eliminazione dei rischi in fase di esercizio.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> Il cantiere e l'esercizio del parcheggio interrato non comportano attività a rischio.		<i>Perché:</i> Per la natura stessa delle opere in oggetto.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento del parcheggio interrato non ricade in un'area di valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale.</p>		<p><i>Perché:</i> Una residuale porzione dell'area al confine del lotto, non interessata dall'intervento oggetto della presente valutazione preliminare, ricade all'interno di Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ed archeologico (art. 10, art. 142 c. 1 lett. m D.lgs 42/2004)  (cfr. Allegato 4a <i>Vincoli e Tutele</i>) Si evidenzia, inoltre, che la realizzazione del parcheggio interrato contribuirà a migliorare l'inserimento paesaggistico nel contesto di riferimento ridimensionando i possibili impatti generabili dalla previsione iniziale di un parcheggio multipiano caratterizzato da 6 piani fuori terra (vedi Allegato 1a <i>Individuazione intervento</i>) posto immediatamente a ridosso dell'area archeologica del Porto di Claudio.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Il cantiere e l'esercizio dell'infrastruttura non comportano attività che possano interessare zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico.		<i>Perché:</i> Le interferenze del cantiere rimangono limitate alle aree occupate, che sono interne al sedime aeroportuale. L'esercizio del piano interrato oggetto della presente verifica non genera alcuna interferenza all'esterno.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?		
<p>di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato all'interno del sedime aeroportuale raggiungibile mediante le infrastrutture di trasporto su gomma che collegano l'aeroporto con la città di Roma e con il litorale laziale.</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto è stato valutato mediante uno studio trasportistico che ha evidenziato la compatibilità dello stesso con le previsioni di traffico dell'aeroporto di Fiumicino al 2027, anno per il quale si prevede l'operatività delle iniziative di sviluppo nell'ambito di interesse. Non sono stati registrati difatti fenomeni di congestione o accodamento legati alla realizzazione del parcheggio interrato. Lo studio trasportistico ha inoltre evidenziato migliori performance di rete rispetto alla soluzione preliminare che prevede la realizzazione di un parcheggio multipiano soprattutto in termini di tempi di percorrenza. Lo studio trasportistico ha inoltre evidenziato che, per l'iniziativa oggetto della presente valutazione preliminare, il sistema di accessi ipotizzato è in grado di assorbire il traffico da questa generato senza originare fenomeni di accodamento in prossimità dei punti di ingresso all'area.</p>		
13. Il progetto è localizzato in un'area ad	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?
elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato all'interno del sedime aeroportuale esistente non in prossimità delle aerostazioni.		<i>Perché:</i> L'intervento, per sua natura, non genera impatto visivo.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato all'interno del sedime aeroportuale esistente, in un'area già urbanizzata.		<i>Perché:</i> Il progetto in cui è inserito l'intervento del parcheggio interrato, localizzato all'interno di un'area già urbanizzata, ha come obiettivo la rigenerazione del tessuto edilizio esistente con particolare attenzione agli aspetti di sostenibilità ambientale perseguiti anche attraverso l'obiettivo di certificazione Leed livello Gold.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'uso del suolo all'interno del sedime aeroportuale è regolato dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud, le cui previsioni sono coerenti con l'intervento in esame.		<i>Perché:</i> Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, per il quale è stato già emesso sia il parere positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA n. 236 del 08/08/2013, modificato da Decreto MATTM n. 304 del 11/12/2014 sia il parere positivo di conformità urbanistica n. 1774/512 del 12/05/2014, garantisce la coerenza delle destinazioni d'uso previste dall'intervento oggetto della presente valutazione preliminare.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree densamente abitate limitrofe all'aeroporto non sono interessate dalla realizzazione dell'intervento in esame.		<i>Perché:</i> L'intervento in oggetto viene realizzato in una zona interna al sedime aeroportuale attuale, fisicamente e funzionalmente separato e distante dai centri abitati più prossimi all'aeroporto.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti ricettori sensibili nell'area di progetto o in aree limitrofe.		<i>Perché:</i> -	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità nelle aree limitrofe all'aeroporto che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto.		<i>Perché:</i> -	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale.		<i>Perché:</i> I potenziali impatti sulla qualità dell'aria generati dallo sviluppo aeroportuale che comporta gli ampliamenti previsti, anche in riferimento all'area interessata dall'intervento oggetto della presente valutazione preliminare, sono stati valutati nel corso della procedura di compatibilità ambientale con Decreto VIA n. 236 del 08/08/2013, modificato da Decreto MATTM n. 304 del 11/12/2014.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	Descrizione: -		Perché: -	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'intervento si inserisce nell'ambito di un piano di sviluppo approvato che prevede la contemporaneità di cantieri di diverse opere.		Perché: La scelta di accentrare in un unico cantiere la realizzazione dell'intervento oggetto della presente valutazione preliminare e le consistenze previste nell'iniziativa <i>Business District</i> (vedi Allegato 9 <i>Cantierizzazione</i> ) consente di ottenere dei benefici in termini di movimentazione delle terre, produzione di polveri, emissioni in atmosfera e produzione di rumore e quindi ridurre gli effetti cumulativi.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: -		Perché: -	

10. Allegati
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale</p>

*interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.*

*Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)*

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1a	Individuazione area di intervento	-	All.to 1a_INDIVIDUAZIONE INTERVENTO.pdf
1b	Individuazione area di intervento – area oggetto di valutazione preliminare	-	All.to 1b_INDIVIDUAZIONE INTERVENTO.pdf
2	Ortofoto	-	All.to 2_ORTOFOTO.pdf
3	Individuazione comparti	-	All.to 3_INDIVIDUAZIONE COMPARTI.pdf
4a	Vincoli e tutele	-	All.to 4a_VINCOLI E TUTELE.pdf
4b	Assetto Idrogeologico	-	All.to 4b_ASSETTO IDROGEOLOGICO.pdf
5	Planimetria area oggetto di valutazione preliminare	-	All.to 5_PLANIMETRIA AREA OGGETTO DI VALUTAZIONE PRELIMINARE.pdf
6a	Sezione area di intervento	-	All.to 6a_SEZIONE AREA DI INTERVENTO.pdf
6b	Sezione area di intervento	-	All.to 6b_SEZIONE AREA DI INTERVENTO.pdf
7	Pianta e sezioni tipologiche degli scavi	-	All.to 7_PIANTA E SEZIONI TIPOLOGICHE DEGLI SCAVI.pdf
8	Pianta delle fondazioni	-	All.to 8_PIANTA DELLE FONDAZIONI.pdf
9	Cantierizzazione	-	All.to 9_CANTIERIZZAZIONE.pdf

Il/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente)

*ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.