

Aeroporto “Leonardo da Vinci” Progetto di completamento Fiumicino Sud

Infrastrutture Complementari asservite all’Aeroporto Nuovo parcheggio interrato Business District



VALUTAZIONE PRELIMINARE
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)

Lista di controllo

Giugno 2018

1. Titolo del progetto

Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino – Progetto di completamento di Fiumicino Sud Infrastrutture Complementari asservite all'Aeroporto: intervento di realizzazione di un nuovo parcheggio interrato all'interno degli edifici a servizio aeroportuale - Business District

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	L'intervento è previsto nella categoria "aeroporti con pista di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza" L'oggetto della presente valutazione preliminare consiste nell'ampliamento del piano interrato previsto per la realizzazione dei locali tecnici del manufatto Business District (Infrastrutture Complementari asservite all'Aeroporto) per la costruzione di un parcheggio. La realizzazione del manufatto Business District è prevista nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, per il quale è stata espletata la procedura VIA ed è stato emesso parere positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA n. 236 del 08/08/2013.
<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

La realizzazione del Business District è prevista nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, per il quale, oltre alla compatibilità ambientale come sopra richiamata, è stata accertata la conformità urbanistica con Provvedimento n. 1774/512 del 12/05/2014 emesso dal MIT - Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna.

Il manufatto Business District nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud prevede la realizzazione di edifici con destinazione d'uso complementari e di supporto alle attività di gestione aeroportuale. L'iniziativa consentirà di allineare lo scalo di Fiumicino agli scali europei

di riferimento in termini di offerta di edifici di supporto alle attività aviation e non aviation.

Nello sviluppo della successiva fase progettuale delle infrastrutture del Progetto di completamento e, nello specifico, del manufatto Business District, sono state apportate le più opportune ottimizzazioni funzionali e si sono adeguate le soluzioni architettoniche e distributive, sempre in coerenza con quanto previsto ed approvato nelle procedure già espletate di VIA e CdS.

Nella presente analisi non si ritiene di dover entrare nel merito di dette ottimizzazioni in quanto l'intero progetto della Business District, una volta completato, sarà oggetto di specifica Verifica di Ottemperanza in coerenza con le relative prescrizioni di pertinenza del Decreto VIA. Sulla base della già verificata Relazione Generale Programmatica di Ottemperanza saranno affrontati e verificati tutti gli aspetti ad essa correlati.

Nello specifico le prescrizioni che saranno oggetto di verifica di ottemperanza saranno riferite a:

- Prescrizioni A in carico al MATTM
 - prescrizione A.2 e A.3 in merito alla fase di cantierizzazione delle opere e alla gestione dei materiali da costruzione, nonché delle terre e rocce da scavo
 - prescrizione A.5 e A.6 sugli aspetti geologici ed idrogeologici
 - prescrizione A.8 relativa alle soluzioni idrauliche in fase di cantiere.
- prescrizioni B in carico al MiBACT
 - prescrizione B.1 - elaborati grafici contenenti le soluzioni architettoniche per la realizzazione dei corpi di fabbrica delle aree unitarie di progetto
 - prescrizione B.6 – aggiornamento degli skyline, già oggetto di verifica da parte del MiBACT, per valutare l'incidenza delle nuove opere sul contesto paesaggistico.

Ne consegue che l'opera complessiva sarà oggetto di specifiche verifiche di ottemperanza, a prescindere dalla presente verifica preliminare, che saranno preliminari e propedeutiche all'avanzamento del processo approvativo e realizzativo dell'intervento in esame.

In questa sede ci si limita ad analizzare la sola modifica connessa alla scelta di approfittare della presenza delle opere in sotterraneo dell'edificio, necessarie per sviluppare i locali tecnici e funzionali all'opera, per implementare lo scavo e realizzare un parcheggio con superficie utile di circa 16.500 mq. Si tratta, in sintesi, di non limitare lo scavo alla zona anulare del lotto di intervento, ma lo si prosegue anche nella sua parte interna, configurando un intero lotto scavato ove i locali tecnici sono sul lato perimetrale e all'interno il parcheggio, che in fase iniziale non era previsto.

La scelta di procedere con l'inserimento di un parcheggio interrato consentirà di:

- garantire soluzioni volte alla coesistenza delle funzioni connesse alle attività aeroportuali relative agli edifici e ai collaterali parcheggi all'interno di un singolo intervento infrastrutturale;
- migliorare le soluzioni realizzative rendendole più efficienti con un elevato grado di integrazione nel contesto aeroportuale;
- operare la realizzazione delle funzioni secondo un cantiere "accentrato" con una conseguente riduzione in termini di emissioni di polveri, movimentazione materie e terre,

riduzione delle interferenze con la viabilità limitrofa;

- migliorare le performance della rete di viabilità rispetto a soluzioni alternative con parcheggi fuoriterza o a raso, soprattutto in termini di tempi di percorrenza ed accessibilità al Business District;
- garantire soluzioni integrate e funzionalmente adattabili a differenti modalità di utilizzo e a diversificate tipologie di fruizione.

Si vedano l'Allegato 1 "Inquadramento dell'area – Ortofoto" e l'Allegato 2 "Individuazione area di intervento" per la localizzazione dell'area di intervento all'interno del sedime aeroportuale e l'Allegato 5 "Planimetria area oggetto di valutazione preliminare" per il dettaglio dell'intervento oggetto della presente verifica preliminare.

4. Localizzazione del progetto

L'area aeroportuale è suddivisa in comparti funzionali e l'iniziativa in oggetto della presente valutazione preliminare ricade all'interno del comparto funzionale n. 2 - "Area Centrale" (cfr. Allegato 3 "Individuazione comparti") nell'ambito di intervento E "Edificio uffici per servizi aeroportuali - Business District".

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, disposto su un unico livello per una capienza complessiva di circa 500 posti auto, 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 collaterali e di supporto alle attività di gestione aeroportuale .

Il parcheggio interrato avrà una forma armonica e integrata con il manufatto e lunghezza e larghezza massima rispettivamente di circa 230 e 100 metri (vedi Allegato 5 "Planimetria area oggetto di valutazione preliminare"). La profondità di fondo scavo, inoltre, si attesta attorno ai 3.65 metri s.l.m., con profondità di circa 5,65 metri dal piano campagna, per un totale di ca. 93.000mc di volumi di scavo (vedi Allegati 6a/b "Sezione area intervento" e Allegato 7 "Pianta e sezione tipologica degli scavi").

In generale, la struttura assume una configurazione quanto più possibile regolare, basata su una griglia rettangolare di dimensioni 8,50 x 8,00 metri.

La realizzazione del parcheggio interrato non comporta la modifica della soluzione/configurazione finale dell'area, che prevede la realizzazione di aree a verde con la piantumazione di essenze vegetali erbacee e arboree di media altezza nella parte di sommità della soletta del parcheggio dove non sono previsti volumi edilizi. A tal fine si rimanda all'Allegato 10 "Sistemazione finale esterni - quota terreno" in cui è rappresentata una prima ipotesi di

sistemazione superficiale, che sarà ottimizzata nelle successive fasi progettuali al fine di massimizzare il ricorso all'utilizzo del verde.

L'intero progetto di sviluppo dell'area è concepito secondo i più moderni criteri di progettazione sostenibile in fase di costruzione ed esercizio. In particolare, le soluzioni costruttive, architettoniche e impiantistiche consentiranno di ottenere la certificazione LEED (Leadership in Energy, Environmental and Design) livello Gold, a conferma delle performances di progetto ed esercizio. Tali sistemi consentiranno di ridurre consumi ed emissioni.

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

5.2 Cantierizzazione

In fase di progettazione esecutiva sarà sviluppata, ai sensi della normativa vigente ed in linea con le prescrizioni contenute nel Decreto VIA, tutta la necessaria documentazione di dettaglio sui temi della cantierizzazione (localizzazione cantieri logistici, aree di stoccaggio e deposito temporaneo, viabilità di cantiere e siti di eventuale approvvigionamento/smaltimento) e della gestione delle materie (in termini di bilancio, caratterizzazione e movimentazione). Tale documentazione sarà sottoposta a Verifica di Ottemperanza.

5.3 Gestione delle terre e rocce da scavo

La modifica non sostanziale dell'iniziativa legata alla realizzazione del parcheggio interrato all'interno dell'impronta del lotto di intervento è rappresentata dalla necessità di operare uno scavo di maggiori dimensioni. In particolare, il maggior volume scavato sarà di circa 93.000 mc, che risulta particolarmente marginale se confrontato con il volume di scavo previsto nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, pari a ca. 1.744.624 mc, pertanto, la modifica in oggetto risulta essere pari a circa il 5% di tale volume.

In riferimento alla gestione delle terre di scavo, per il parcheggio interrato è stata già effettuata la caratterizzazione chimica dei terreni per escludere il superamento dei valori delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alle colonne A e B, Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

I risultati analitici permettono di definire che tutti i campioni analizzati risultano conformi ai limiti della Tabella 1.

Partendo da questo dato si è ritenuto di poter utilizzare il materiale scavato all'interno dello stesso progetto o di altri interventi all'interno del sedime aeroportuale. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva sarà redatto, ai sensi dell'art. 9, Capo II, Titolo II del D.P.R. 120/2017, il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo e sarà avviata la corrispondente procedura prima dell'inizio dei relativi lavori.

In sede di redazione del progetto esecutivo, nell'ambito della Verifica di Ottemperanza, saranno, inoltre, analizzati i potenziali effetti sull'ambiente indotti dalla realizzazione dell'intervento e valutata l'eventuale necessità di prevedere opere di mitigazione (ai sensi della prescrizione A.3).

5.4 Cronoprogramma

Le fasi di realizzazione del manufatto Business District e del sottostante parcheggio interrato (cfr. Allegato 9 "Cantierizzazione") sono stimate in 36 mesi.

5.5 Parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale

Con parere del 13 giugno 2018 prot. n. 0003640 l'Autorità di Bacino ha espresso il proprio parere positivo ritenendo che l'intervento così come proposto è compatibile con la vigente pianificazione di bacino (cfr. Allegato 11 "Parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale").

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<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	
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione delle opere di interesse statale – Comunicazione di raggiunta intesa, Progetto di completamento di Fiumicino Sud</p> <p><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.</p>	<p>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</p> <p>ENAC – Dispositivo Direttoriale prot. n. 90339 del 27.08.2014</p>

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:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Compatibilità idraulica – art. 46, NTA Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Autorità di bacino del fiume Tevere</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale - Autorità di Bacino del Fiume Tevere (nota del 13 giugno 2018 prot. n. 0003640)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Città Metropolitana di Roma Capitale</p> <p>Conferenza dei Servizi decisoria in forma semplificata indetta da ENAC (ENAC prot. 26/04/2018 n. 0044009-P) ai sensi dell'art. 46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Autorità di Bacino del Fiume Tevere.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

¹ 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.

² 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			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
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"/>	Riserva Naturale Statale "Litorale Romano", distanza ca. 1 km. SIC IT6030023 - Macchiagrande di Focene e Macchia dello Stagneto, distanza ca. 5 km. SIC IT6030024 - Isola Sacra, distanza ca. 5 km. SIC IT6030025 - Macchia Grande di Ponte Galeria, distanza ca. 5 km. ZPS IT6030026 - Lago di Traiano, distanza ca. 1,5 km. (cfr. Allegato 4a "Vincoli e Tutele")
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"/>	-
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"/>	L'intervento oggetto della presente valutazione non ricade in area vincolata. (cfr. Allegato 4a "Vincoli e Tutele")
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"/>	-

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
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"/>	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 focale 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. L'intervento oggetto della presente valutazione ricade in fascia A come individuata da nuova perimetrazione. (cfr. Allegato 4b "Assetto idrogeologico").
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<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

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

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>
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> , verrà certificata secondo il protocollo LEED livello Gold.		<i>Perché:</i> Non è previsto nell'intervento utilizzo o movimentazione di materiali o sostanze nocive.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la produzione di rifiuti da costruzione e demolizione.		<i>Perché:</i> La costruzione dell'interrato prevede normalmente in fase di cantierizzazione la predisposizione dell'area, con ricognizione e dismissione di eventuali sottoservizi e locali tecnici.
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 <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il cantiere del parcheggio 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 dell'intervento nel suo complesso (cfr. Allegato 9 "Cantierizzazione") 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 ed il rumore: - utilizzo mezzi omologati. - pulitura delle gomme degli automezzi; - bagnature aree di cantiere non pavimentate - limitazione della velocità. La perturbazione prevista nella fase realizzativa sarà, per sua natura, 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 dell'intervento nel suo complesso (cfr. Allegato 9 "Cantierizzazione") 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, sarà, per sua natura, temporanea e reversibile. Eventuali impatti sulle componenti fisiche si potranno rilevare solo in fase di cantierizzazione e non sono previsti ricettori sensibili a breve distanza.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di 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?	<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>		
	<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. 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.</p> <p>Le acque di falda emunte tramite sistema dewatering, visto l'alto grado di salinità, saranno convogliate verso il mare mediante l'allaccio, con condotte provvisorie, ad un sistema esistente di condotte già autorizzato (Determinazione Dirigenziale Città Metropolitana di Roma Capitale RU 2239 del 29/05/2017 quale ultimo rinnovo)</p> <p>La struttura sarà dotata di tutti gli accorgimenti tecnici necessari volti all'eliminazione dei rischi in fase di esercizio.</p>		
8. Durante la costruzione o l'esercizio del	<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>
progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<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 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento del parcheggio interrato non ricade in un'area di valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale.		<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 "Vincoli e Tutele")

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>	
			Per quanto riguarda le aree naturali protette, l'area interessata dall'intervento non ricade all'interno di alcuna perimetrazione; il sito più vicino è la ZPS Lago di Traiano, separato dall'area di intervento da una serie di infrastrutture viarie. Pertanto, in virtù della distanza della ZPS dall'area di intervento, della gestione di un cantiere "accentrato", della preesistenza di superfici altamente antropizzate, si ritiene che le lavorazioni relative alla realizzazione del piano interrato non possano indurre effetti di perturbazione significativi.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella 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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<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	<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>	
sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area oggetto di intervento afferisce al sistema idrovoro di Traiano ed è ad oggi caratterizzata dalla presenza di un sistema di drenaggio completamente a scolo meccanico.	<i>Perché:</i> L'intervento garantirà l'idoneo smaltimento delle acque meteoriche sia in fase di esercizio che in fase di cantiere. Le acque di falda emunte dal sistema dewatering, per una portata di circa 30 l/s, saranno convogliate verso il mare attraverso un sistema esistente di condotte il cui scarico è autorizzato come evidenziato al punto 7 della presente Sezione. Le analisi preliminari eseguite hanno messo in evidenza un substrato sabbioso ad elevata permeabilità che per l'emungimento necessario per l'esecuzione dello scavo avrà una ricaduta per circa 60-80 m nell'intorno dell'area di scavo, ma comunque all'interno del sedime aeroportuale, non facendo prevedere interferenze di tipo ambientale. Al termine delle relative fasi di lavorazione, proprio per l'alta permeabilità si avrà un riequilibrio dell'ambiente idrico sotterraneo.	
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			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<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.		<i>Perché:</i> È stato valutato lo scenario di traffico nel suo complesso. E' stato valutato il traffico veicolare generato dall'intervento sulla viabilità limitrofa ed è stata verificata la compatibilità dello stesso con le previsioni di traffico derivanti anche dal contributo aviation sull'intero scalo. Le simulazioni trasportistiche condotte non hanno mostrato fenomeni di congestione o accodamento legati alla realizzazione del parcheggio interrato, ma anzi tale sistema di accessi è in grado di assorbire il traffico generato dal parcheggio interrato senza originare fenomeni di accodamento in prossimità dei punti di ingresso all'area.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<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 non in prossimità delle aerostazioni.		<i>Perché:</i> L'intervento essendo interrato, per sua natura, non genera impatto visivo.
14. Il progetto è localizzato in un'area	<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>	
ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<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 sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo 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
	<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	<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>	
pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Le aree densamente abitate limitrofe all'aeroporto non sono interessate dalla realizzazione dell'interrato 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 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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità nelle aree limitrofe, essendo l'intervento all'interno del sedime aeroportuale, area landside.		<i>Perché:</i> -	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree	<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>	
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?	<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> L'intervento sarà realizzato nell'area del Business District, già oggetto di valutazione nella procedura di compatibilità ambientale conclusa 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 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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> -		<i>Perché:</i> -	
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
	<i>Descrizione:</i> L'intervento si inserisce nell'ambito di un intervento più ampio per il quale la contemporaneità di cantieri di diverse opere è stata oggetto di compatibilità ambientale e sarà oggetto di verifica di ottemperanza.		<i>Perché:</i> La variazione che si introduce non modifica il rapporto dell'opera di riferimento con il contesto già oggetto di compatibilità ambientale.	
22. Le eventuali interferenze del progetto	<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>
identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione:</i> -	<i>Perché:</i> -

10. Allegati

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 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>
1	Inquadramento dell'area - Ortofoto	-	All.to 1_ INQUADRAMENTO AREA - ORTOFOTO.pdf
2	Individuazione area di intervento	-	All.to 2_ INDIVIDUAZIONE AREA INTERVENTO.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
10	Sistemazione finale degli esterni - Quota terreno	-	All.to 10_Sistemaz_finale_qta terreno.pdf
11	Parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale	-	All.to 11_Parere ADB.pdf

Il Direttore Centrale Vigilanza Tecnica
Dott. Roberto Vergari

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art.24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)