



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

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

* * *

Parere n. 3158 del 25/10/2019

Progetto	Istruttoria VIA Aeroporto di Fiumicino Master Plan al 2030 ID VIP 3597
Proponente	ENAC

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

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

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del Rappresentante della Regione Lazio;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;

VISTA la domanda presentata dall'ENAC con nota n. 32992 del 30/03/2017 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativa al progetto “Aeroporto di Fiumicino, Master Plan al 2030”;

PRESO ATTO che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n. 8172/DVA del 04/04/2017;

PRESO ATTO che la DVA con nota prot.n.DVA/8707 del 10/04/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n.CTVA/1106 del 11/04/2017 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa CTVA la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dall'ENAC;

ESAMINATA la documentazione e gli elaborati forniti dalla Società Proponente;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 31 marzo 2017 sui quotidiani Il Sole 24 Ore, Milano Finanza e Il Corriere della Sera, ed. Roma;

PRESO ATTO che, ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., le pubblicazioni presentano specifica evidenza dell'integrazione con la procedura di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997;

PRESO ATTO che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata dalla Società proponente, anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 4 ed ai sensi dell'art.25, commi 2 e 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.;

VISTE le seguenti osservazioni e pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 4 ed ai sensi dell'art.25, commi 2 e 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. più oltre considerate e valutate:

n.	Osservazioni SCA	Prot.	Data
1	Confederazione Italiana Agricoltori (CIA) Area Metropolitana di Roma Capitale	DVA-2017-0028025	01/12/2017
2	Regione Lazio	DVA-2017-0021265	18/09/2017
3	Associazione Fuoripista e altre associazioni	DVA-2017-0013207	05/06/2017
4	Sig.ra Cecilia Conati Barbaro e della Sig.ra Alessandra Manfredini	DVA-2017-0013191	05/06/2017
5	Sig.ra Lucia Vitagliano	DVA-2017-0012824	31/05/2017
6	Sig.ra Maria Lucia Mastroiaco	DVA-2017-0012823	31/05/2017
7	Sig. Luca Gavioli e altri cittadini del centro abitativo denominato "Centro 7"	DVA-2017-0012836	31/05/2017
8	Sig.ra Cristina Girardet	DVA-2017-0012835	31/05/2017
9	Sig. Fabio Moneti	DVA-2017-0012834	31/05/2017
10	Sig.ra Mara Totti	DVA-2017-0012831	31/05/2017
11	Sig. Angelo Pavinato	DVA-2017-0012832	31/05/2017
12	Sig.ra Nadia Angela De Logu	DVA-2017-0012833	31/05/2017
13	Città di Fiumicino	DVA-2017-0012791	31/05/2017
14	Sig. Francesco Marini per conto di Orsa Minore 90 Srl	DVA-2017-0012802	31/05/2017
15	WWF Italia	DVA-2017-0012749	30/05/2017
16	Comitato Fuoripista	DVA-2017-0012702	30/05/2017
17	Città di Fiumicino	DVA-2017-0012575	29/05/2017
18	Roma Capitale	DVA-2017-0012591	29/05/2017
19	Confederazione Agricoltori Italiani (CIA) della Provincia di Roma	DVA-2017-0012576	29/05/2017
20	Comitato promotore sistema archeologico integrato Fiumicino Ostia	DVA-2017-0012494	29/05/2017
21	Società Sagri a r.l.	DVA-2017-0012472	29/05/2017
22	Società Redarca a r.l. unipersonale	DVA-2017-0012471	29/05/2017
23	Società Portonuovo a r.l. unipersonale	DVA-2017-0012470	29/05/2017
24	Società Nuova Agrisud Immobiliare r.l. unipersonale	DVA-2017-0012469	29/05/2017
25	Dott. Vincenzo Petrosino	DVA-2017-0012464	29/05/2017
26	Roma Capitale	DVA-2017-0012331	25/05/2017
27	Sig. Antonio Tamburrino	DVA-2017-0012224	24/05/2017

VISTO il Parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale prot DVA-2017-0011133 del 12/05/2017 che segnala che *“gli interventi di natura idraulica proposti dovranno essere integrati in modo più ampio nel contesto del quadro di assetto idrogeologico ed idraulico previsto dagli atti di pianificazione di Questa Autorità e devono tenere conto delle interferenze con le previsioni proposte dagli studi di risanamento idraulico per i territori limitrofi. Gli elaborati prodotti nelle successive fasi di progettazione dovranno, dunque, adeguarsi e rispondere al complesso delle previsioni ed indicazioni contenute nel PAI, PAI – I Aggiornamento e nel PS5”*.

VISTA la documentazione integrativa volontaria di cui al prot DVA-2018-0012409 del 29/05/2018

VISTA la richiesta di sospensione del procedimento avvenuta con nota ENAC prot. n. 68611 del 22/06/2018, acquisita con prot. 14496/DVA del 22/06/2018 e la conseguente nota con la quale la DVA, al termine del periodo di proroga richiesto, ha comunicato il riavvio della procedura (nota DVA/12718 del 20/05/2019, acquisita con prot.n.CTVA/1816 del 20/05/2019);

CONSIDERATO che a seguire la documentazione integrativa volontaria di cui sopra non è pervenuta nessun'altra documentazione da parte del proponente

CONSIDERATA la documentazione tecnica presentata del Masterplan 2030 dell'Aeroporto di Roma Fiumicino, che si compone dei documenti nel seguito riportati e descritti con riferimento alla loro articolazione e principali contenuti:

- Masterplan 2030 – Relazione generale ed elaborati cartografici. La relazione è articolata in due parti, rispettivamente dedicate allo stato attuale ed allo scenario di sviluppo; per quanto riguarda la seconda parte, gli aspetti riguardano le previsioni di traffico e lo sviluppo delle infrastrutture di volo,

del sistema dei terminal, delle strutture complementari e della dotazione impiantistica, nonché delle infrastrutture e delle aree di mobilità interna e di accesso all'aeroporto. Il progetto prevede due fasi attuative di cui la prima (fase 1) per una serie di opere connesse al potenziamento air side dell'infrastruttura da porre in esercizio al 2027 e le altre opere, per lo più legate allo sviluppo del sistema terminal a nord dell'attuale sedime, sono racchiuse nella fase 2 da svilupparsi entro il 2030.

- Masterplan 2030 – Schede tecnico descrittive, al loro interno articolate in “schede progetto” (P), dedicate a ciascuna delle opere in progetto, ed in “monografie di progetto” (M), concernenti i temi dell'idraulica e della cantierizzazione. Le Schede, che dal punto di vista documentale sono costituite da relazioni ed allegati grafici, sono articolate in due serie riferite alle altrettanti fasi in cui è articolata la realizzazione delle opere e degli interventi previste dal Masterplan; a fronte di detta scelta espositiva, la documentazione presentata è costituita da due relazioni, per ciascuna delle fasi di realizzazione, le quali contengono le “Schede progetto” e le “Monografia idraulica” e “Monografia cantierizzazione” relative alla fase considerata. Relativamente ai contenuti, le “Schede progetto” documentano le opere in progetto rispetto agli aspetti fisici (aspetti dimensionali, funzionali, strutturali ed architettonici), a quelli costruttivi, nonché al quadro delle misure ed interventi di ottimizzazione ambientale.
- Masterplan 2030 - “Monografia idraulica”, fatti salvi gli aspetti specifici dettati dalle fasi di realizzazione alla quale è riferita, descrive gli aspetti idrologici, le interferenze idrografiche e gli aspetti costruttivi.
- Masterplan 2030 - “Monografia cantierizzazione” descrive le aree e la viabilità di cantiere, gli aspetti costruttivi delle opere di cantierizzazione, nonché la gestione dei materiali;

CONSIDERATA la documentazione relativa allo Studio di Impatto Ambientale presentata da cui si evince che la struttura dello SIA è stata realizzata dal Proponente al fine di poter identificare ed analizzare le condizioni di massima interferenza ambientale potenzialmente determinate dalle opere in progetto in ciascuna delle due fasi in cui si articola il Masterplan 2030. Muovendo da tale obiettivo ed avendo verificato che rispetto ad alcuni dei parametri prioritari di riferimento appositamente identificati, esistono delle porzioni territoriali che potrebbero risultare maggiormente interessate dalle Azioni di progetto di Fase 1 di quanto non lo sarebbero da quelle di Fase 2, è stata conseguentemente assunta la scelta di sviluppare lo SIA rispetto ai due seguenti scenari di analisi:

- Fase 1, per la quale è stato assunto come orizzonte temporale di riferimento l'anno 2027, ossia a cinque anni dal completamento delle opere previste in detta fase
- Fase 2, ossia riferita alla configurazione aeroportuale finale definita dal Masterplan, con orizzonte temporale 2030;

CONSIDERATO che a fronte di tale scelta, l'impianto generale dello SIA, rispondendo alle disposizioni del DPCM 27.12.1988 in merito agli aspetti contenutistici che debbono essere documentati in uno Studio di impatto ambientale essendo l'istanza presentata prima dell'entrata in vigore dell'aggiornamento normativo formulato dal Dlgs 104/17, è stato modulato con specifico riferimento ai seguenti aspetti:

1. Articolazione dello SIA per sezioni, ciascuna delle quali avente proprie finalità ed orizzonti temporali, le quali - ad eccezione della prima - al loro interno replicano l'articolazione per Quadri di riferimento definita dal citato decreto del 1988
2. Presenza di una sezione espressamente dedicata alle motivazioni e coerenze dell'iniziativa progettuale, individuata nella “Sezione 0”

CONSIDERATO che lo SIA si compone di quattro sezioni aventi le seguenti finalità e contenuti principali (cfr .Figura 1):

- SEZIONE 0 – Quadro delle Motivazioni e delle Coerenze
- La Sezione 0, composta dal documento denominato “Quadro delle Motivazioni e delle Coerenze” e dall'allegato dedicato all'analisi delle alternative di intervento, è rivolta a dare conto di tutti quegli elementi che il Proponente ha assunto alla base dell'iniziativa progettuale.
- SEZIONE 1 - Quadro conoscitivo

La Sezione 1 è rivolta alla ricostruzione dello stato conoscitivo relativo all'aeroporto ed al contesto ambientale e pianificatorio nel quale questo è collocato/inquadrabile. In relazione a tale finalità, gli orizzonti temporali considerati sono rappresentati dallo stato attuale, riferito al 2015 anno precedente alla redazione del SIA, e da quello ante operam, costituito dalla configurazione fisica aeroportuale conseguente all'attuazione delle opere ed interventi previsti dal Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, già oggetto di assoggettamento a procedura VIA con esito positivo (Decreto Interministeriale 236/2013). Relativamente al tema del rumore da sorgenti aeronautiche, lo scenario di riferimento assunto come stato attuale è stato identificato all'annualità 2016, in quanto, dovendo considerare secondo normativa la settimana di picco dei tre quadrimestri di riferimento ed essendo il mese di ottobre statisticamente quello a maggior traffico dell'ultimo quadrimestre, tali dati erano già disponibili al momento di redazione dello SIA, così come invece non era per tutti gli altri dati necessari alle altre componenti ambientali.

- **SEZIONE 2 - SIA del Masterplan Fase 1**

La Sezione 2 ha ad oggetto le opere previste dalla Fase 1 del Masterplan ed in tal senso, oltre ad essere finalizzata alla loro descrizione, è rivolta a descriverne i rapporti con la pianificazione e ad individuare e stimare gli impatti da queste potenzialmente determinati. L'orizzonte temporale di riferimento è individuato all'anno 2027

- **SEZIONE 3 - SIA del Masterplan Fase 2**

La Sezione 3 è riferita alle opere definite dal Masterplan in Fase 2 e, in analogia a quella precedente, ne condivide le finalità ed i principali contenuti. L'orizzonte temporale di riferimento è assunto all'anno 2030;

CONSIDERATO che come riportato dal Proponente l'aver scelto di sviluppare in due distinte sezioni l'analisi dei potenziali impatti generati dalle Azioni di progetto relative alle opere previste in ciascuna delle due fasi, non è lesiva di una loro visione unitaria, e che le elaborazioni condotte nella Sezione 3, ossia in quella riferita alla Fase 2 del Masterplan, hanno tenuto conto anche di quanto connesso alla Fase 1, al preciso fine di garantire la sovrapposizione degli effetti là dove esistenti;

CONSIDERATO e VALUTATO che in effetti l'articolazione in fasi come sopra evidenziate è stata una chiave utile per la comprensione dell'evoluzione della proposta progettuale ed è stata anche presa in considerazione nelle valutazioni conclusive

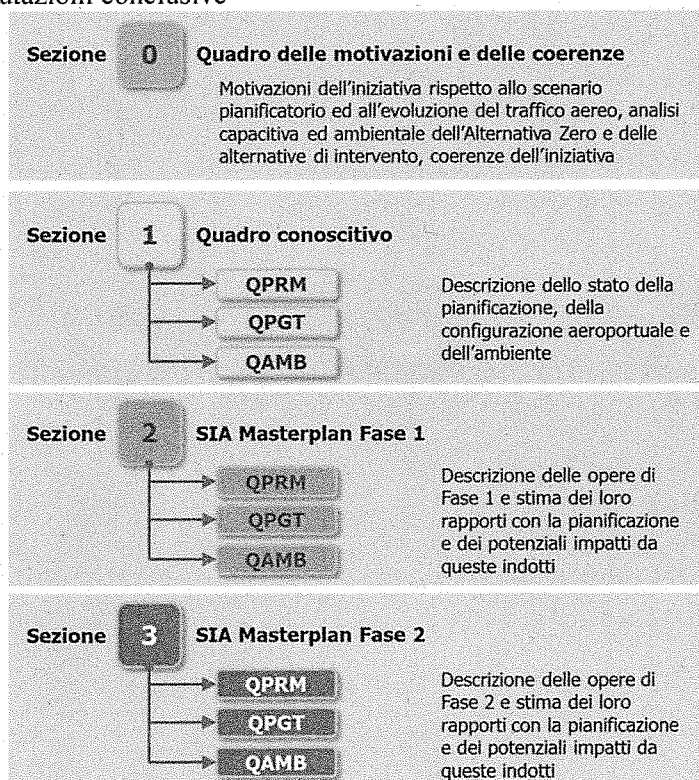


Figura 1- Struttura dello SIA: Impianto generale

CONSIDERATO che la struttura dello SIA in termini di temi primari e della loro collocazione nello studio si evince dalla Figura 2

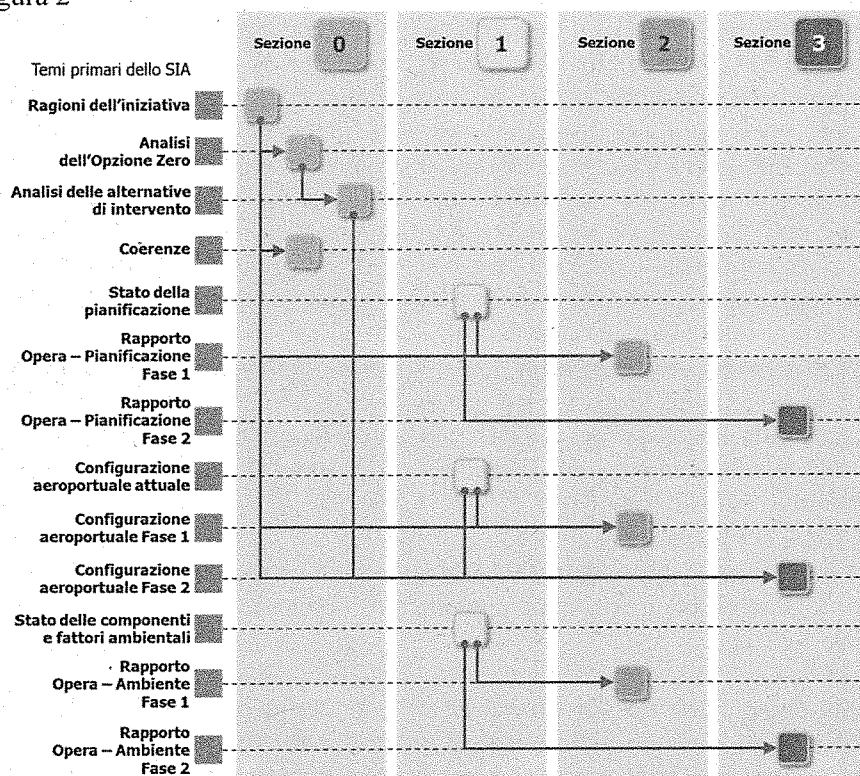


Figura 2 Temi di sviluppo del SIA

CONSIDERATO che lo Studio di Impatto Ambientale presentato si compone dei seguenti documenti.

SEZIONE 0 - QUADRO DELLE MOTIVAZIONI E DELLE COERENZE
SEZIONE 1 - QUADRO CONOSCITIVO
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
SEZIONE 2 – MASTERPLAN FASE 1
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
SEZIONE 3 – MASTERPLAN FASE 2
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
RELAZIONE PAESAGGISTICA
STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE

ARCHEOLOGIA

RENDERING E FOTOSIMULAZIONI

SINTESI NON TECNICA

CONSIDERATO che allo Studio di Impatto Ambientale sono allegati i seguenti documenti.

Allegato 1 - Atmosfera: Repertorio dei dati conoscitivi istituzionali e specifiche del modello di simulazione
Allegato 2 - Campagne di monitoraggio della qualità dell'aria
Allegato 3 - Indagini Ambiente idrico
Allegato 4 - Indagini e censimenti naturalistici
Allegato 5 - Campagne di rilievo del rumore ambientale
Allegato 6 - Rumore: Dati di input del modello INM
Allegato 7 - Paesaggio: Album fotosimulazioni
Piano di monitoraggio Ambientale - Linee Guida
Censimento di cave e discariche: schede
Studio Trasportistico

CONSIDERATO che i principali temi affrontati da ciascuna delle quattro sezioni di cui si compone lo SIA sono riassumibili come di seguito indicato;

CONSIDERATO che nella Sezione 0 il primo aspetto affrontato è rappresentato dalle ragioni dell'iniziativa che, nel caso di specie, discendono sia dalle disposizioni derivanti dalla pianificazione di riferimento, sia dalla dinamica attesa del traffico aereo all'orizzonte 2030 come sinteticamente riportato nella Figura 3.

Sezione 0 Quadro delle Motivazioni e delle Coerenze

Ragioni dell'iniziativa

- **Pianificazione di riferimento**
DPR201/2015; PNA; MP2044 ed alternative di configurazione
- **Dinamica di traffico aereo**
Previsioni al 2030 annuali, busy day, TPHP e TPHM

Analisi dell'Opzione Zero

- **Opzione Zero per il sistema aerostazioni**
Verifica di capacità rispetto alla domanda di traffico attesa
- **Opzione Zero per il sistema infrastrutture di volo**
Verifica di capacità rispetto alla domanda di traffico attesa
Verifica ambientale

Analisi delle alternative di intervento

- **Alternative di configurazione del nuovo terminal**
- **Alternative di localizzazione della nuova pista di volo**
- **Alternative di configurazione operativa**

Coerenze

- **Coerenze con gli obiettivi dell'iniziativa**
- **Percorsi per assicurare le coerenze**

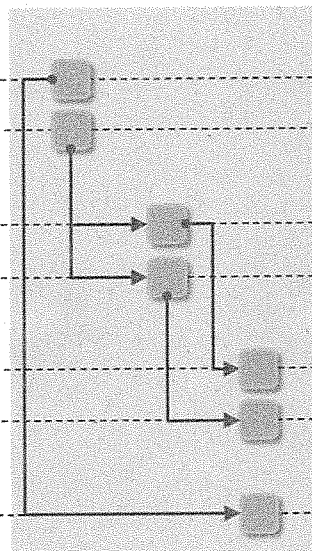


Figura 3 - Sezione 0: Schema concettuale e contenuti

CONSIDERATO che la Sezione 0 affronta:

- una volta inquadrato l'aeroporto di Fiumicino sotto il profilo dell'iter autorizzativo in materia ambientale, affronta il DPR n. 201 del 17 settembre 2015 ed il Piano Nazionale degli Aeroporti, nonché il Masterplan 2044 che costituisce il documento tecnico che è alla base dell'accordo tra concedente e concessionario, e che – nel caso di specie – delinea lo scenario di riferimento rispetto al

quale è stato sviluppato il Masterplan 2030. In merito alla dinamica di traffico, il Quadro delle Motivazioni e delle Coerenze documenta la serie storica e le previsioni al 2030 con riferimento ai dati annuali, sviluppate per passeggeri e movimenti sulla base delle tre canoniche metodiche (Metodo della serie storica; Analisi di mercato; Metodo econometrico), nonché relative al Busy Day ed al Peak Hour Passeggeri e Movimenti.

- Una volta sostanziate le ragioni assunte alla base dell'iniziativa progettuale, la Sezione 0 prende in esame l'alternativa di non intervento, ossia la cosiddetta Opzione Zero, al fine di verificarne la capacità nel soddisfare detta domanda secondo standard e livelli di servizio che siano conformi e consoni al rango rivestito dall'Aeroporto di Fiumicino ed al ruolo che, in ragione degli obiettivi assunti, detto scalo è chiamato a rivestire. L'analisi dell'Opzione Zero è condotta con riferimento ai due principali sistemi aeroportuali, nel caso di specie coincidenti con i principali interventi previsti in ciascuna delle due fasi di cui si compone il Masterplan 2030, ossia il sistema terminal ed il sistema delle infrastrutture di volo, e rispetto sia agli aspetti capacitivi che a quelli ambientali. Con preciso riferimento a tale ultimo profilo di analisi, lo scenario di non intervento è indagato rispetto alla componente acustica in quanto, essendo quella più impattante nel caso di un'infrastruttura aeroportuale, può essere assunte anche come la maggiormente significativa;

CONSIDERATO inoltre che in questa parte del SIA il Proponente afferma la non ammissibilità dell'Opzione zero e la conseguente necessità dell'intervento ed analizza le ipotesi alternative;

CONSIDERATO che il Proponente prende in considerazione le diverse alternative di intervento ed in particolare quelle relative alla fasizzazione del nuovo terminal passeggeri e, relativamente alla pista di volo, la localizzazione e la configurazione operativa, indaga e documenta i rapporti intercorrenti tra gli obiettivi dell'iniziativa, distinti in "strategici" ed "operativi", e gli strumenti pianificatori di settore, nonché descrive le relazioni che legano tra loro le diverse fasi definite dal Masterplan. In ultimo, sono delineati i possibili percorsi che, con specifico riferimento al tema della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, potranno consentire di assicurare le coerenze;

CONSIDERATO che la Sezione 1 così come le successive due, si articola nei tre Quadri di riferimento previsti dal DPCM 27.12.1988, declinandoli rispetto a specifiche finalità ed orizzonti temporali, i quali, per quanto riguarda detta sezione, sono rappresentati rispettivamente dalla ricostruzione del quadro conoscitivo, per le prime, e dallo stato attuale ed ante operam, per i secondi come sinteticamente riportato nella Figura 4

Sezione **1** Quadro conoscitivo**Quadro di riferimento programmatico**

- Definizione della pianificazione di riferimento
- Analisi della pianificazione generale
- Analisi della pianificazione di settore Trasporti
- Analisi del sistema dei vincoli e tutele

Quadro di riferimento progettuale

- Sintesi dell'iniziativa
- Configurazione aeroportuale attuale

Quadro di riferimento ambientale

- Stato attuale delle componenti ambientali
 - *Atmosfera*
Caratterizzazione
Studio modellistico sorgenti aeronautiche e complessive
 - *Ambiente idrico superficiale*
 - *Suolo e sottosuolo*
 - *Ambiente idrico sotterraneo*
 - *Vegetazione, Flora e Fauna*
 - *Ecosistemi*
 - *Rumore*
Caratterizzazione
Studio modellistico sorgenti aeronautiche e complessive
 - *Salute pubblica*
 - *Paesaggio e patrimonio storico-culturale*

Figura 4 - Sezione 1: Schema concettuale e contenuti

CONSIDERATO che la Sezione 1 affronta:

- nel Quadro programmatico, il primo tema affrontato riguarda la definizione del “quadro pianificatorio di riferimento”, ovvero il complesso di strumenti che risultano rilevanti ai fini della rappresentazione delle relazioni intercorrenti tra l'opera in progetto e gli atti di pianificazione / programmazione. Tale complesso di strumenti pianificatori è l'esito di due distinte operazioni, consistenti nell'individuazione delle tipologie di Piani nelle quali è inquadrabile l'opera in progetto in ragione delle sue caratteristiche e in particolare degli elementi progettuali derivanti dalla sua lettura ambientale, e nella successiva selezione di quei Piani ritenuti pertinenti in virtù dell'ambito tematico / spaziale oggetto di governo e della loro rispondenza agli odierni orientamenti espressi dai relativi Enti / Autorità aventi competenza alla loro redazione. Una volta identificato tale insieme di strumenti, il Quadro programmatico ne opera la descrizione con riferimento alla loro struttura, obiettivi e disposizioni, prestando particolare riguardo a quei contenuti che rilevano ai fini del caso di specie. In ultimo, il Quadro in esame affronta il sistema dei vincoli e delle disposizioni di tutela così come derivante dalla seconda e dalla terza parte del DLgs 42/2004 e smi, dalla Legge 394/91 e dalle diverse direttive ed atti in materia di protezione della natura (Rete Natura 2000, Important Bird Areas, Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar), nonché dal Regio Decreto Legge del 30 dicembre 1923 n. 3267. Si specifica che, quale precisa scelta operata nel SIA, la trattazione di quei Piani di settore a valenza ambientale, quali ad esempio il “Piano per il Risanamento della Qualità dell'Aria”, è stata effettuata nel Quadro ambientale all'interno dei capitoli dedicati alle componenti ambientali alle quali detti Piani sono riferiti.
- nel Quadro progettuale, a valle di una sintesi dell'iniziativa viene descritta l'attuale configurazione sotto il profilo del sistema dei terminal e delle infrastrutture di volo.
- nel Quadro ambientale relativo alla Sezione 1, le componenti prese in considerazioni sono le seguenti: Atmosfera, Ambiente idrico superficiale, Suolo e sottosuolo, Ambiente idrico sotterraneo, Vegetazione, Flora e Fauna, Ecosistemi, Rumore, Salute pubblica, Paesaggio e patrimonio storico-culturale. In coerenza con le finalità proprie della Sezione 1 ed in conformità con quanto disposto

dall'articolo 5 del DPCM 27.12.1988, il Quadro ambientale documenta le condizioni ed i livelli di qualità relativi a ciascuna di dette componenti, con profili di lettura ed approfondimenti dipendenti dalle specificità di ognuna di esse e dalle peculiarità del caso di specie.

CONSIDERATO che in tutto il SIA le modalità con le quali sono state sviluppate le componenti Atmosfera e Rumore, nonché in parte Salute pubblica, si differenziano da quelle adottate per le restanti componenti quanto accompagnate da studi modellistici. Nello specifico:

- per quanto attiene alla componente Atmosfera, a valle dell'analisi meteoroclimatica e della qualità dell'aria, è condotto uno studio modellistico con il software EDMS relativo sia alle sole sorgenti aeronautiche (operazioni di atterraggio e decollo degli aeromobili, percorrenza degli aeromobili lungo le vie di rullaggio ed operazioni presso i piazzali, con riferimento ai dati all'anno 2015) che a quelle complessive (centrale di cogenerazione, traffico veicolare complessivo medio relativo alle principali infrastrutture viarie e parcheggi a servizio dell'area aeroportuale).
- Per la componente Rumore, oltre alla ricostruzione del quadro conoscitivo (classificazione acustica aeroportuale e comunale; distribuzione della popolazione nell'intorno aeroportuale; rete di monitoraggio e relative risultanze), sono elaborati due studi modellistici, di cui uno dedicato alle sorgenti aeronautiche (operazioni aeromobili con riferimento ai dati 2016) e sviluppato con il software INM 7.0d, ed un altro relativo alle sorgenti veicolari indotte, elaborato con il software SoundPlan.
- Per la componente Salute pubblica, a valle della ricostruzione del profilo demografico ed epidemiologico dell'ambito di studio e di quello di riferimento, sono condotti studi modellistici specifici relativi a due diversi gruppi di composti organici, rappresentati, da un lato, da i Total Organic Gases (TOG) per quanto concerne il traffico aereo, e, dall'altro, dai Volatile Organic Compounds (VOC) per quanto riguarda i mezzi di supporto alle attività aeronautiche.

CONSIDERATO che la Sezione 2 e la 3 affrontano l'identificazione dei loro rapporti di coerenza e conformità con gli atti di pianificazione ed all'individuazione e stima dei potenziali impatti ambientali prodotti dalle azioni di progetto connesse alle opere ed interventi previsti nelle rispettive fasi (cfr. Figura 5).

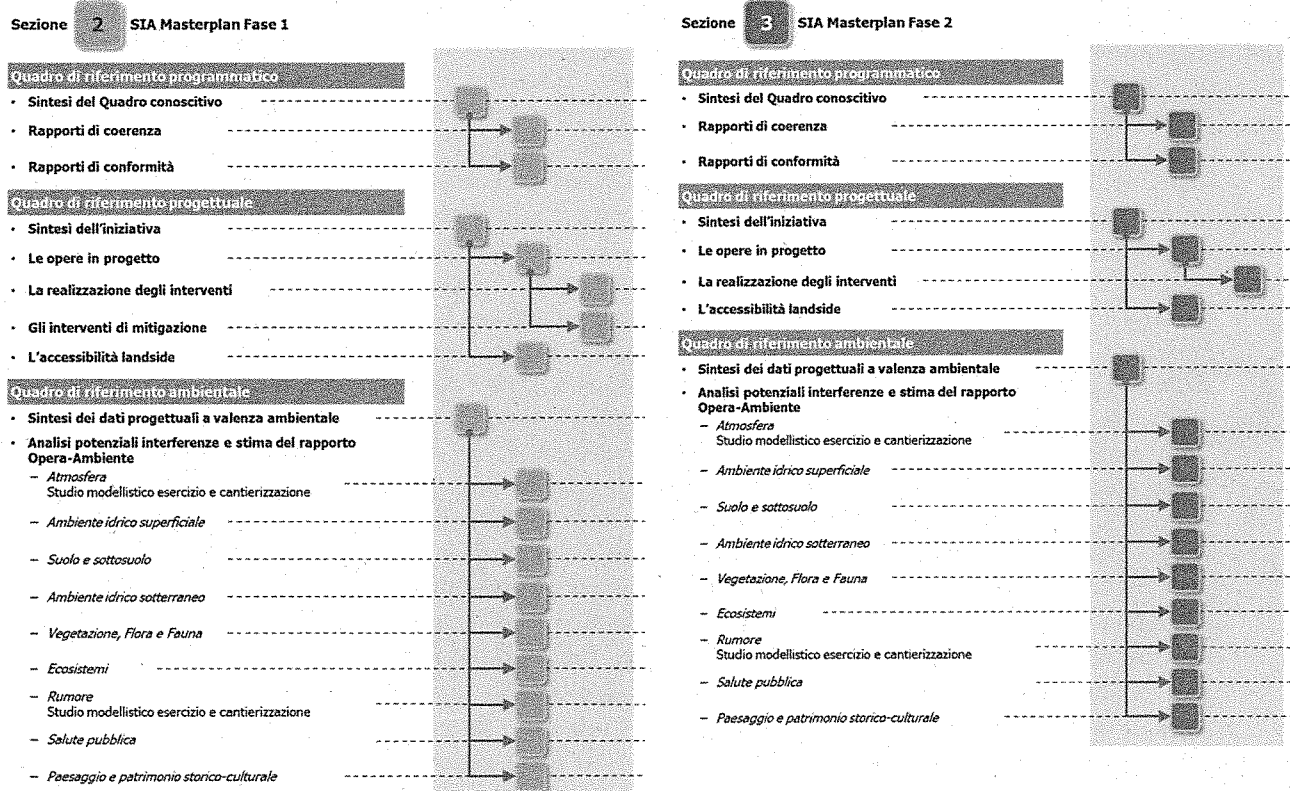


Figura 5 - Sezione 2 e 3: Schema concettuale e contenuti

CONSIDERATO che le Sezione 2 e 3 affrontano nello specifico:

- per quanto attiene al Quadro programmatico relativo alle Sezioni 2 e 3, in entrambe, al seguito della sintesi del quadro conoscitivo ricostruito nella Sezione 1, è condotta l'analisi dei rapporti di coerenza con gli obiettivi perseguiti dai Piani all'interno dei quali è inquadrabile il Masterplan 2030 e l'esame dei rapporti di conformità con il regime d'uso e trasformazione dei suoli definito dagli strumenti di pianificazione locale e dalla normativa connessa al sistema dei vincoli ed alla disciplina di tutela ambientale.
- per quanto riguarda il Quadro progettuale, in entrambe le sezioni in esame il primo tema affrontato è rappresentato dalla descrizione delle opere previste dal Masterplan per ognuna delle due fasi e, successivamente, dagli aspetti riguardanti la loro realizzazione. A prescindere dai contenuti specifici dettati dalle specificità delle diverse opere considerate, per quanto attiene agli aspetti realizzativi in termini generali sono documentate le aree e la viabilità di cantiere, il bilancio complessivo dei materiali e le modalità di gestione delle terre di scavo, l'approvvigionamento dei materiali e la gestione delle acque di cantiere. Altro tema comune ad entrambe le sezioni è inoltre rappresentato dall'accessibilità aeroportuale, con riferimento alla quale sono riportate le risultanze dello studio specialistico espressamente condotto nell'ambito della redazione dello SIA.
- per quanto attiene al Quadro ambientale, le modalità con le quali sono state sviluppate le analisi relative alle componenti ambientali precedentemente indicate. In termini generali, lo schema logico concernente tutte le componenti ambientali è costituito da una preventiva sintesi delle risultanze emerse dal quadro conoscitivo documentato nella Sezione 1, alla quale segue l'analisi delle potenziali interferenze derivanti dalla considerazione delle opere in progetto nelle loro tre dimensioni di lettura, rappresentate dall'opera come costruzione (Dimensione costruttiva), come manufatto (Dimensione fisica) e come esercizio (Dimensione operativa). Sulla scorta di tali analisi è successivamente sviluppato il rapporto Opera-Ambiente, ovvero le modificazioni determinate dalle Azioni di progetto connesse all'opera in esame e le azioni di mitigazione e compensazione conseguentemente previste.

CONSIDERATO che in riferimento alle opere ed agli interventi in progetto il Masterplan 2030, nel definire le modalità di attuazione della configurazione aeroportuale di progetto, identifica come detto due fasi tra loro successive che, in estrema sintesi, corrispondono ai seguenti scenari infrastrutturali:

- Fase 1, comprendente l'adeguamento del sistema air side dell'aeroporto alle esigenze della domanda futura mediante la nuova pista di volo (Pista 4) e l'espansione Est dei piazzali aeromobili
- Fase 2, concernente il nuovo sistema terminal, le connesse infrastrutture di volo (taxi, piazzali, ecc) e nuovo sistema di mobilità interna ed esterna.

CONSIDERATO che le opere e gli interventi previsti dal Masterplan 2030 possono essere articolati secondo le due seguenti principali categorie:

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

CONSIDERATO che gli interventi previsti per la Fase 1 sono i seguenti:

Sistemi	Opere di fase 1
Sistema nuova pista di volo (Pista 4 - 16R/34L)	• Pista di volo 16R/34L • Via di rullaggio Foxtrot a servizio della nuova pista di volo • Raccordi di collegamento tra le nuove piste di volo e via di rullaggio • Prolungamento della via di rullaggio Charlie e relativi raccordi
Espansione Est piazzale aeromobili	• Piazzali • Raccordi
Impianti di gestione delle acque meteoriche	• Rete di raccolta delle acque meteoriche ricadenti sulle aree verdi aeroportuali • Rete ed impianti di raccolta e trattamento delle acque

Sistemi	Opere di fase 1
	meteoriche di dilavamento delle infrastrutture di volo
Impianti di assistenza al volo	• Apparatı AVL (Aiuti Visivi Luminosi) • Radioassistenze
Strada perimetrale e recinzione	• Sede stradale • Recinzione
Stazione Vigili del Fuoco	• Edificio • Estensione piazzale esistente
Viabilità di riarraggiamento della rete interferita	• Archi viari di riconnessione della viabilità interferita dal Sistema 16R/34L a Nord (Via dell'Ottobre, Viale del Fianello, Viale della Cornacchiara, Viale della Trigolana) ed a Sud (Viale di Campo Salino e Viale dell'Olivetello) dell'area di sua localizzazione
Opere di riarraggiamento del reticolo interferito	• Deviazione e parziale tombamento Canale Allacciante Ponte Galeria • Deviazione Canale di Levante
Opere di gestione delle acque meteoriche	• Raddoppio Canale Generale delle Acque Basse • Potenziamiento Canale delle Vergini • Potenziamiento dell'idrovora Focene Aeroporto • Potenziamiento Canale Alitalia
Interventi antirumore	• Rimodellamenti "soundscape"

CONSIDERATO che la configurazione per la Fase 1 è riportata nella Figura 6

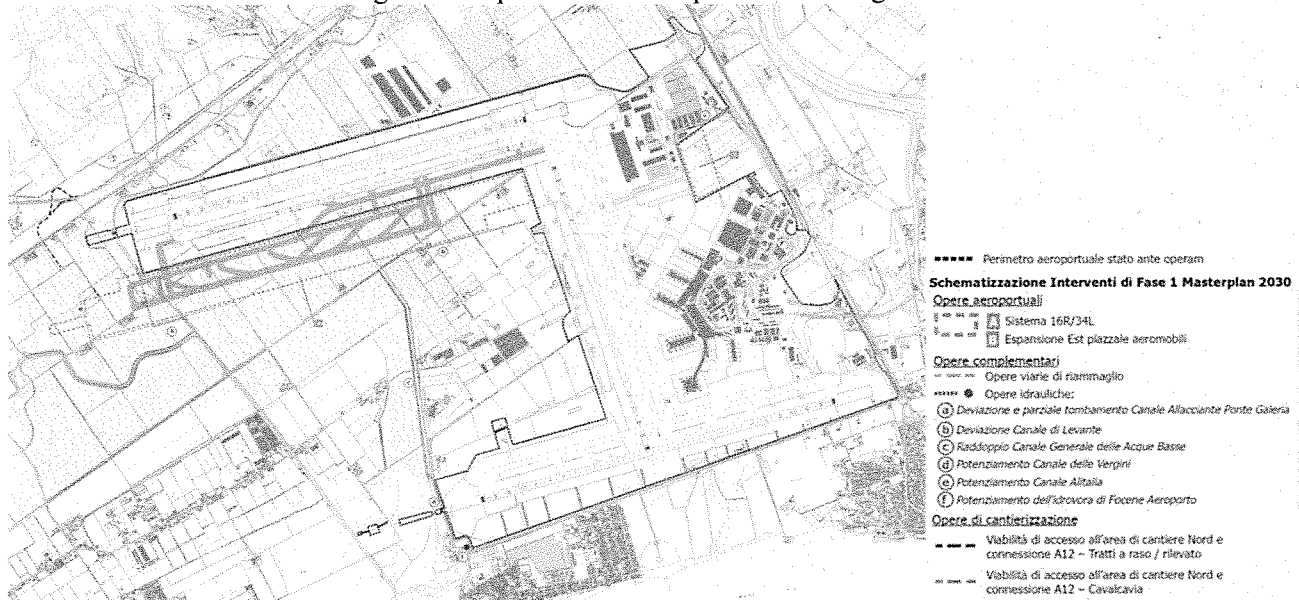


Figura 6 – Configurazione di fase 1

CONSIDERATO che gli interventi previsti per la Fase 2 sono i seguenti:

Sistemi	Opere di fase 2
Sistema Terminal Nord	• Terminal passeggeri nord • Parcheggio • GTC
Infrastrutture di volo	• Piazzali aeromobili di contatto • Piazzali aeromobili remoti • Taxiway e raccordi di collegamento
Edifici per funzioni di supporto ed impianti tecnologici	• Edifici complementari • Impianti tecnologici

Sistemi	Opere di fase 2
Infrastrutture mobilità interna	• People mover
Opere viarie	• Viabilità primaria di accesso al Sistema Terminal Nord • Viabilità di servizio • Viabilità di riammaglio
Opere idrauliche	• Opere di riammaglio del reticolo interferito – Deviazione Canale Allacciante di Ponte Galeria – Deviazione Canale di Levante • Opere per la gestione delle acque meteoriche – Prolungamento rete di drenaggio – Canali di laminazione

CONSIDERATO che la configurazione per la Fase 1 è riportata nella Figura 7

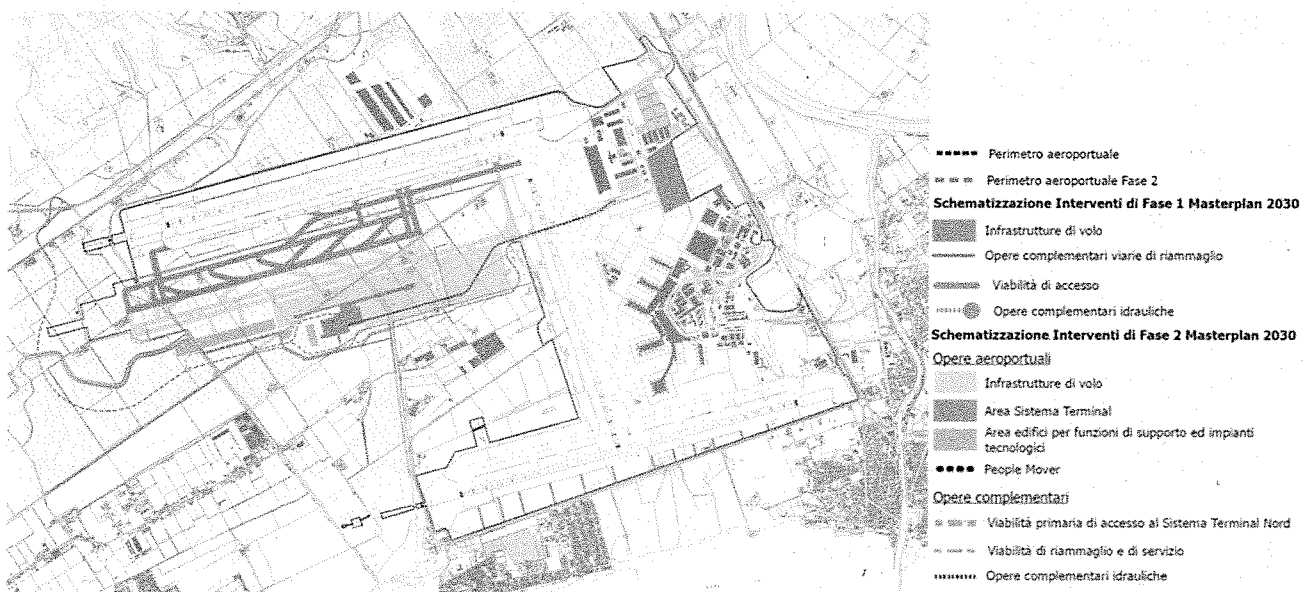


Figura 7 – Configurazione di fase 2

CONSIDERATA la proposta come sopra sintetizzata;

VISTA E CONSIDERATA l'ampia, completa e complessa documentazione presentata;

CONSIDERATO che il progetto in istruttoria risulta di particolare complessità per il ruolo e le funzioni che l'opera in progetto possiede e che il Proponente intende attribuirgli nel futuro. Come noto infatti l'aeroporto di Fiumicino è il principale aeroporto italiano e a seguito del DPR 201 del 17-9-2015 recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione, gli è stato attribuito il ruolo di cui all'art. 1 co 3 di "primario hub nazionale";

CONSIDERATO E VALUTATO che quanto sopra, in estrema sintesi, indicando l'Aeroporto di Fiumicino come uno scalo di primaria importanza nel contesto nazionale e un polo "core" in quello internazionale di indubbia rilevanza se da un lato indica l'importanza dell'infrastruttura e conseguentemente l'opportunità di analizzare con la dovuta attenzione il suo sviluppo, dall'altra rappresenta una valida motivazione per dover sviluppare la sua valutazione dal punto di vista della compatibilità ambientale in modo particolarmente attento nonché facendo riferimento alle più evolute logiche di valutazione. A supporto di ciò vanno evidenziati due ulteriori aspetti, questa volta connessi alle caratteristiche intrinseche dell'ambiente interessato: la complessa articolazione del territorio all'interno del quale viene eseguita la proposta da un lato e, dall'altro, la presenza di un'ampia porzione di aree interessate da quella che va sotto il nome di Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

CONSIDERATA E VALUTATA la conformità degli elaborati prodotti e dei temi in essi contenuti a quanto disposto dal DPCM 27.12.1988 che, come noto, costituiva l'atto normativo vigente al momento di presentazione dell'istanza di VIA,

VALUTATO che, a prescindere dalla ravvisata rispondenza dello Studio di impatto ambientale presentato alle disposizioni dell'allora vigente DPCM 27.12.1988, è tuttavia indubbio che, in ragione della crescente attenzione che il TUA, a fronte dei suoi successivi correttivi, ha mostrato verso i temi dello sviluppo sostenibile, un procedimento di VIA della portata di quello in oggetto debba considerare detti temi.

VALUTATA nell'interesse la documentazione presentata e che, unitamente alle Osservazioni pervenute, ha consentito di formulare il presente parere e tutte le valutazioni in esso contenute si evidenzia che si sono riscontrati diversi livelli di importanza degli argomenti affrontati nel SIA e conseguentemente nelle valutazioni formulate. In ragione di ciò la trattazione di seguito sviluppata si sofferma sui passaggi chiave che hanno condotto al parere finale sottolineando che in ogni caso l'insieme della valutazione non ha trascurato l'interesse degli argomenti presentati. Rispetto agli argomenti del SIA il quadro di riscontro delle principali attenzioni è di seguito indicato:

- Rispetto alla **valutazione per il quadro di riferimento programmatico** si è data priorità alla tematica del rapporto di coerenza e conformità con la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano
- Rispetto alla **valutazione per il quadro di riferimento progettuale** si è considerato, oltre alla fisicità dell'intervento, la tematica delle alternative nonché delle implicazioni della fase di realizzazione
- Rispetto alla **valutazione al quadro di riferimento ambientale** si è data priorità all'esercizio dello scenario finale e quindi al tema del rumore. Si è poi considerata come essenziale la tematica dell'ambiente idrico in quanto connesso alla modifica del deflusso superficiale delle acque, al suolo in termini del suo uso e conseguente consumo ed al paesaggio in termini di percezione e trasformazione dello stesso;

CONSIDERATO che in riferimento al quadro programmatico lo SIA ha considerato i seguenti strumenti:

Tabella 4-1 Quadro di riferimento per pianificazione ordinaria generale

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Territoriale Paesistico n. 2 "XIII e XIV Circoscrizione"	Approvato con LR 24/98 e adottato con DGR 2269/87
	Piano Territoriale Paesistico n.15/4 "Arrone - Galeria"	Approvato con LR 24/98 e adottato con DGR 2458/87
	Piano Territoriale Paesistico Regionale	Adottato con DGR n. 556 del 25/07/2007 e n. 1025 del 21/12/2007 Iter approvativo in corso.
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale Generale	Approvato con DCP n.1 del 18/01/2010
Comunale	Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino	Approvato con DGR n. 162 del 31/03/2006
	Piano Regolatore Generale di Roma Capitale	Approvato con DCC n. 18 del 12/02/2008

Tabella 4-2 Quadro di riferimento per la pianificazione separata settore Trasporti

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) e individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione	DPR n. 201 emanato il 17 settembre 2015. Il PNA è ad oggi sottoposto al processo di VAS
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001
Regionale	Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL)	Iter formativo in corso. Adozione con DGR n. 398 del 27 giugno 2014 dei documenti "P1 - Quadro Conoscitivo preliminare alla stesura del PRMTL" e "P2 - Scenari e Visione preliminari alla stesura del PRMTL" con tavole allegate e successivo aggiornamento adottato con DGR n. 461 del 15 luglio 2014

Tabella 4-3 Quadro di riferimento per la pianificazione separata settore Ambiente

Ambito	Strumento	Estremi
Aria	Piano di Risanamento della qualità dell'aria	Approvato con DCR n. 66 del 5/03/2009 e DGR n. 164 del 5/03/2010
Acqua	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere	Approvato con DPCM 10/11/2006 e successivamente aggiornato con DPCM 10 aprile 2013.
	Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5	Approvato con DPCM del 3 Marzo 2009
	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 Capitale e Comune di Fiumicino	Approvato con decreto segretariale n. 58 del 22 dicembre 2016
	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità dei Bacini Regionali	Approvato con DCR n. 17 del 4 aprile 2012
	Piano di tutela delle acque della Regione Lazio (PTAR)	Approvato con DCR n. 42 del 27/09/2007
	Piano di Gestione del Distretto idrografico dell'Appennino Centrale	Approvato con DPCM del 5 luglio 2013
Suolo	Nuova classificazione sismica della Regione Lazio	Approvata con DGR n. 387 del 22/05/2009
	Piano Regionale Attività Estrattive (PRAE)	Previsto dalla LR n. 17 del 6/12/2004 e s.m.i.
Rumore	Piano di classificazione acustica del Comune di Fiumicino	Approvato con DCC n. 74 del 6/12/2005

Tabella 4-4 Quadro di riferimento per la pianificazione negoziata

Strumento	Titolarità	Stato approvativo
Contratto di programma 2012-2016	Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato (FS) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	Siglato l'8 agosto 2014
Piano pluriennale della viabilità 2003-2012	ANAS S.p.A.	Aggiornamento 30 aprile 2007
Protocollo di intesa per il potenziamento della stazione ferroviaria di Fiumicino Aeroporto	Aeroporti di Roma e RFI	Sottoscritto il 15 dicembre 2016

CONSIDERATO che in merito al sistema dei vincoli ed alla disciplina di tutela sono stati presi in considerazione:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.,
- Beni paesaggistici o Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.,
 - o Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.,
 - o Immobili ed aree sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.,
- Aree protette ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,

- SIC e ZPS individuati dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003, • Important Bird Areas (IBA),
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971,
- Vincolo idrogeologico regolato dal RDL 30/12/1923 n. 3267.

CONSIDERATO che per i rapporti di coerenza tra Masterplan e gli strumenti di pianificazione il quadro di riferimento programmatico ha trattato tale argomento evidenziando le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e la coerenza e conformità con quanto proposto dal MP2030. Il riferimento è stato a:

- Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG), approvato con DCP n. 1 del 18 gennaio 2010, in relazione ai previsti incrementi dei flussi di traffico che interesseranno tale Aeroporto, persegue il potenziamento del suo ruolo internazionale ed il miglioramento della sua accessibilità metropolitana e regionale. In tal senso, posto che le opere del Masterplan 2030 oggetto di SIA abbiano come obiettivo quello di potenziare le attrezzature aeroportuali al fine di soddisfare lo sviluppo della domanda di trasporto aereo, è possibile affermare la piena coerenza tra dette opere ed il PTPG di Roma.
- Il Piano Nazionale degli Aeroporti ove gli interventi individuati dall'Action Plan per Fiumicino Roma sono volti sia al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali sia al miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità, in particolare:
 - per quanto nello specifico riguarda gli interventi volti al potenziamento del complesso aeroportuale, sono ricompresi la realizzazione di una nuova pista di volo e l'ampliamento dei piazzali, facenti parte delle iniziative previste in Fase 1 del Masterplan 2030;
 - per quel che riguarda l'espansione dell'aeroporto mediante la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a Nord, tra gli interventi proposti sono ricompresi gli interventi facenti parte delle iniziative previste in Fase 2 del Masterplan.

Tali aspetti consentono di rilevare l'esistenza di una piena coerenza tra il Piano Nazionale Aeroporti ed il progetto in esame.

- gli interventi di potenziamento di Fiumicino Roma previsti dal Masterplan 2030 (Fase 1 e Fase 2) sono anche coerenti con quanto riportato dal Piano Generale dei Trasporti e Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 in quanto permetteranno all'hub di Roma Fiumicino di rispondere in pieno alla crescita della domanda aerea così come stimata dal Piano
- per quanto attiene al Piano Regionale Mobilità Trasporti e Logistica del Lazio (PRMTL), il cui iter formativo è ad oggi in corso, si è posta particolare attenzione al documento denominato "Scenari e Visione preliminari alla stesura del PRMTL", adottato con DGR n. 398 del 27 giugno 2014 e successivamente aggiornato con DGR n. 461 del 15 luglio 2014, che, nella parte relativa agli scenari di riferimento, elenca gli sviluppi futuri della mobilità, dei trasporti e della logistica e gli interventi così come previsti da altri Piani e Programmi, mentre nella seconda parte, relativa alla visione, individua gli obiettivi da conseguire per ciascun sistema di trasporto della Regione. In riferimento alla tipologia di opera oggetto di SIA, nell'ambito del sistema aeroportuale, il PRMTL fa riferimento agli scenari di sviluppo previsti dall'atto d'indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale in linea con quanto previsto nel piano di sviluppo degli aeroporti, predisposto da ENAC, d'intesa con Aeroporti di Roma. All'interno di tali piani di sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci", nell'ambito del progetto chiamato "Fiumicino Nord" o "Fiumicino Due", il cui completamento complessivo è previsto per il 2044, tra gli interventi previsti nel medio termine sono ricompresi anche il completamento di una nuova pista di volo ed il potenziamento dei piazzali di sosta aeromobili, ovverosia gli interventi facenti parte della Fase 1 del Masterplan e quelli appartenenti alla Fase 2 del Masterplan

CONSIDERATO che per i rapporti di conformità tra Masterplan e gli strumenti di pianificazione sono stati analizzati i seguenti strumenti:

- Piano Territoriale Provinciale Generale
- Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino
- Piano Regolatore Generale di Roma Capitale

CONSIDERATO che rispetto al regime di trasformazione previsto dagli strumenti sopra menzionati non si riscontrano funzioni coerenti con lo sviluppo previsto dal MP2030

CONSIDERATO che per la determinazione delle previsioni di traffico sono stati seguiti tre metodi comparativi basati sui seguenti principi:

- Metodo della Serie Storica attraverso l'analisi della serie storica di dati (dal 2000 al 2015)
- Analisi di mercato in cui si è fatto riferimento allo scenario Worst Case, ai tassi di crescita previsti da BOEING e AIRBUS (trasformati in crescita PAX e ponderati per il "peso" del traffico passeggeri per area geografica di FCO), ed è stato sottratto un -1% al tasso di crescita applicato dalle fonti sopracitate per stimare il numero passeggeri.
- Metodo Econometrico in cui per la costruzione del Worst case del metodo econometrico, sono stati calcolati i tassi di crescita annui previsti per le variabili di input GDP e Flussi Turistici (GDP ponderato per il "peso" del traffico passeggeri per area geografica), successivamente a tali tassi di crescita è stata applicata una riduzione dell'-1% al fine di rallentare la crescita in uno scenario peggiorativo;

CONSIDERATO che dall'applicazione delle sopraricordate indicazioni il documento di MP arriva a determinare i risultati ottenuti per i tre scenari di traffico (Worst, Base e Best) e la previsione del Gestore (previsione ADR). Il numero di passeggeri stimato al 2030, è pari a:

- Scenario WORST = 59 milioni; CAGR 2015-2030 +2,5%
- Scenario MEDIUM = 66 milioni; CAGR 2015-2030 +3,3%
- Scenario BEST = 74 milioni; CAGR 2015-2030 +4,1%
- Previsione ADR = 69 milioni; CAGR 2015-2030 +3,6%

Anno	RIEPILOGO SCENARI DI TRAFFICO							
	WORST		MEDIUM		BEST		Previsione Gestore - ADR	
	pax	%	pax	%	pax	%	pax	%
2015	40.233.507	5,1%	40.233.507	5,1%	40.310.071	5,1%	40.233.507	5,1%
2016	41.684.198	3,6%	41.684.198	3,6%	41.684.198	3,6%	41.684.198	3,6%
2017	42.209.739	1,2%	43.165.828	3,5%	44.432.456	6,6%	42.340.506	1,6%
2018	43.098.853	2,1%	44.505.006	3,1%	46.134.662	3,8%	43.822.820	3,5%
2019	44.119.491	2,4%	45.863.174	3,1%	47.896.053	3,8%	45.353.001	3,5%
2020	45.146.724	2,3%	47.245.343	3,0%	49.697.311	3,8%	46.737.376	3,1%
2021	46.179.011	2,3%	48.666.133	3,0%	51.525.207	3,7%	47.495.246	1,6%
2022	49.074.414	6,3%	52.023.685	6,9%	55.265.587	7,3%	50.964.712	7,3%
2023	50.183.596	2,3%	53.589.707	3,0%	57.276.549	3,6%	53.356.662	4,7%
2024	51.315.005	2,3%	55.194.014	3,0%	59.353.839	3,6%	55.662.454	4,3%
2025	52.471.307	2,3%	56.845.616	3,0%	61.508.531	3,6%	57.848.278	3,9%
2026	53.637.119	2,2%	58.528.423	3,0%	63.731.161	3,6%	59.975.638	3,7%
2027	54.856.880	2,3%	60.285.517	3,0%	66.070.308	3,7%	62.107.979	3,6%
2028	56.093.359	2,3%	62.089.119	3,0%	68.490.945	3,7%	64.326.321	3,6%
2029	57.365.688	2,3%	63.949.041	3,0%	71.012.189	3,7%	66.623.564	3,6%
2030	58.657.903	2,3%	65.860.520	3,0%	73.616.758	3,7%	68.826.699	3,3%
CAGR2015-2030	-	2,5%	-	3,3%	-	4,1%	-	3,6%

Riepilogo degli scenari di traffico passeggeri e confronto con Previsione ADR

CONSIDERATO che con analoghi ragionamenti sono stati individuati i risultati ottenuti per i movimenti aeromobili partendo sempre dalle stime di traffico ottenute con i metodi di previsione tradizionali, confrontati con le previsioni del Gestore.

- Scenario WOT = 420.000; CAGR 2015-2030 +1,9%
- Scenario MEDIUM = 471.000; CAGR 2015-2030 +2,7%
- Scenario BEST = 525.000; CAGR 2015-2030 +3,5%
- Previsione ADR = 498.000; CAGR 2015-2030 +3,1%

Anno	PREVISIONE MOVIMENTI							
	Scenario WORST		Scenario BASE		Scenario BEST		Previsione Gestore - ADR	
	pax	%	pax	%	pax	%	pax	%
2015	315.217	1,0%	315.217	1,0%	315.217	1,0%	315.217	1,0%
2016	319.502	1,4%	319.502	1,4%	319.502	1,4%	319.502	1,4%
2017	319.649	0,0%	327.482	2,5%	336.481	5,3%	320.639	0,4%
2018	325.085	1,7%	336.214	2,7%	347.984	3,4%	330.546	3,1%
2019	331.297	1,9%	344.837	2,6%	359.656	3,4%	340.560	3,0%
2020	337.411	1,8%	353.460	2,5%	371.421	3,3%	349.299	2,6%
2021	343.894	1,9%	362.694	2,6%	383.707	3,3%	353.696	1,3%
2022	363.038	5,6%	384.912	6,1%	408.957	6,6%	377.995	6,9%
2023	369.377	1,7%	394.355	2,5%	421.437	3,1%	394.235	4,3%
2024	376.234	1,9%	404.443	2,6%	434.779	3,2%	410.188	4,0%
2025	382.966	1,8%	414.527	2,5%	448.291	3,1%	424.857	3,6%
2026	390.015	1,8%	425.089	2,5%	462.552	3,2%	439.345	3,4%
2027	397.125	1,8%	435.814	2,5%	477.224	3,2%	453.456	3,2%
2028	404.575	1,9%	447.095	2,6%	492.710	3,2%	468.423	3,3%
2029	411.939	1,8%	458.382	2,5%	508.454	3,2%	483.512	3,2%
2030	419.909	1,9%	470.537	2,7%	525.335	3,3%	498.461	3,1%
CAGR2015-2030	-	1,9%	-	2,7%	-	3,5%	-	3,1%

Previsione dei movimenti aerei

CONSIDERATO che lo studio di impatto ambientale dedica un'ampia sezione al tema delle alternative presentando anche un allegato specifico (cfr doc 0A855T0000SITEF00QUZER00000RAMB0002-0) e che questo tratta in modo sequenziale i seguenti aspetti:

- Impostazione dell'espansione del sedime per aumento di capacità per la realizzazione di un nuovo sistema di aerostazioni;
- La possibilità di posizionamento di nuove piste di volo
- Possibili assetti specifici di un nuovo terminal al fine di rendere lo stesso più funzionale

In riferimento al primo tema sono indicati molteplici schemi di riferimento come ad esempio le opzioni considerate per la configurazione del Terminal in termini di modelli funzionali tra il corpo centrale e i moli nonché la sua struttura (lineare, centrale o ibrida)

	Opzioni di modelli per il Terminal e i moli				
	Moli multipli	A forma di X	A forma di Y	Satellite Remoto	Terminal Landside
	✓	X	X	X	X
Struttura a spina lineare landside		Vincoli di spazio	Vincoli di spazio	Vincoli di spazio	Non ragionevole
	✓	✓	✓	✓	X
Landside centrale					Non ragionevole
Landside ibrido					

Figura 3-42: Le opzioni considerate per la configurazione del Terminal

Legenda: Fase fino al 2044 Nota: il landside centrale e il landside ibrido restano identici fino al 2044

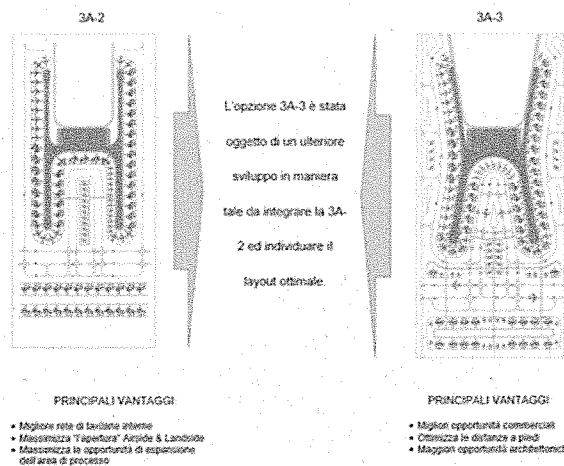
CONSIDERATO anche le molteplici elaborazioni per l'approfondimento della forma e della stessa configurazione del terminal in una sua versione ampia e legata a scenari di configurazione che possono essere assunti anche facendo riferimento a scenari temporali più ampi di quelli del Masper plan in esame ma legati per lo più alla vita utile della concessione operativa del Gestore. Di seguito una scheda delle tante riportate nell'allegato citato solo al fine di testimoniare il lavoro riportato e principalmente la sua modalità di base

Tabella 2-1 Schematizzazione delle opzioni per la configurazione del Terminal Nord
fonte dati: Master Plan dell'Aeroporto di Fiumicino

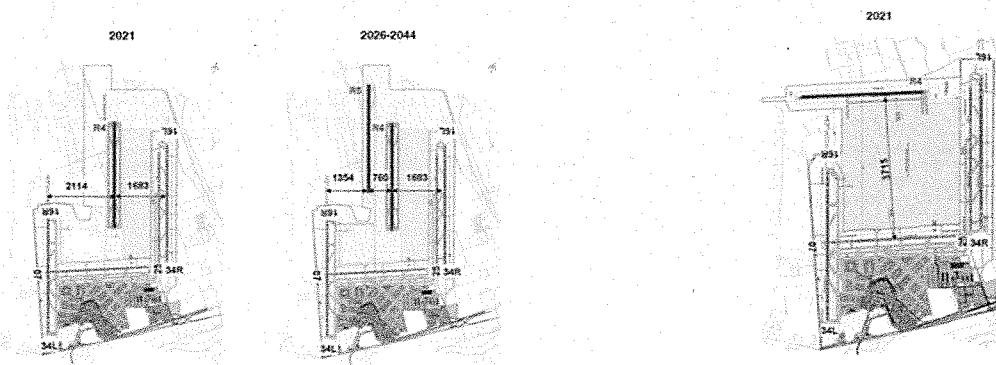
Legenda: Piazzole Schengen Piazzole Extra-Schengen Piazzole fiscali		
n°	Descrizione Opzione	Schematizzazione
1	Questa opzione prevede due moli lineari connessi all'area di processo centrale sopraelevata che è collocata lungo le strade landside. I moli sono dedicati al traffico Schengen ed Extra-Schengen e presentano dimensioni diverse in quanto la domanda di queste due componenti di traffico è differente. Ciò dà luogo a un edificio sbilanciato per quanto riguarda il molo Schengen, che richiede l'utilizzo di un sistema APM a causa delle lunghe distanze a piedi che ne risulterebbero. Un vantaggio di questa configurazione è la continuità del landside. Tuttavia, la sua ampiezza molto limitata rende la forma dello stesso molto lunga e stretta, dando luogo a un layout non pienamente efficiente.	
2A	Questa opzione prevede un molo con sviluppo su entrambi i lati situato di fronte all'area di trattamento e due moli con sviluppo su un unico fronte verso Nord. Essa permette una collocazione ottimale per le piazzole di sosta remote, ma allo stesso tempo non massimizza l'efficienza dell'airside di fronte al Terminal. Questa opzione supera le distanze massime da percorrere a piedi raccomandate. Nella fase di completamento inoltre richiederebbe un satellite remoto con un APM sotterraneo.	

Legenda: Piazzole Schengen Piazzole Extra-Schengen Piazzole fiscali		
n°	Descrizione Opzione	Schematizzazione
2B	Questa opzione è simile all'opzione 2A, ma il molo sviluppato su entrambi i lati di fronte all'area di processo è ruotato di 90 gradi. Ciò permette di utilizzare al meglio l'apron di fronte al Terminal e di non superare le distanze massime raccomandate da percorrere a piedi. Nella fase di completamento inoltre richiederebbe un satellite remoto con un APM sotterraneo.	
3A	Questa opzione prevede due moli con sviluppo su entrambi i lati di fronte all'area di trattamento e due moli con sviluppo su un unico fronte verso Nord. Essa consente un utilizzo efficiente dell'airside di fronte al Terminal e non supera le distanze massime da percorrere a piedi raccomandate. Nella fase di completamento richiederebbe un satellite remoto con un APM sotterraneo.	

CONSIDERATO anche lo studio delle alternative di configurazione del nuovo sistema dei terminal da svilupparsi nell'area di espansione verso nord dell'attuale sedime contiene approfondimenti successivi che come detto arrivano anche al dettaglio della configurazione operativa che poi viene proposta nel dettaglio come ad esempio una volta che il Proponente perviene alla scelta della così detta soluzione ad "H" entra nel merito della sua forma (a moli convergenti/divergenti oppure paralleli) raggiungendo un idoneo livello di dettaglio dello studio delle alternative dle terminal



CONSIDERATO anche lo studio delle alternative eseguito in termini della possibile configurazione del sistema air side



VALUTATO che relativamente al tema delle alternative del nuovo sistema dei terminal il proponente, come evidenziato anche nelle osservazioni pervenute, non ha considerato e analizzato con sufficiente attenzione l'areale già occupato dal sedime attuale. Di fatto le ipotesi del nuovo sistema dei terminal vengono definite in un sistema aeroportuale avulso dal contesto. Quanto indicato può valere per qualsiasi aeroporto senza condizionamenti;

VALUTATO quindi che con riferimento al sistema dei terminal doveva essere approfondito l'esame del sistema aeroportuale esistente e l'ottimizzazione e/o rifunzionalizzazione degli spazi e delle preesistenze

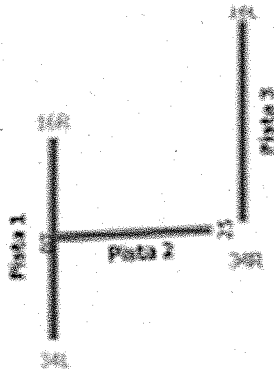
CONSIDERATO che relativamente alla movimentazione aerea e alla componente rumore si riportano di seguito le considerazioni eseguite dal Proponente nello SIA

CONSIDERATO che lo scenario infrastrutturale air-side al completamento della Fase 2 del Masterplan in oggetto che prevede una configurazione dell'aeroporto a quattro piste e la presenza di una nuova area terminale (aerostazione e piazzali di sosta aeromobili) a nord dell'attuale sedime aeroportuale in adiacenza alla nuova infrastruttura di volo, secondo lo schema di seguito indicato

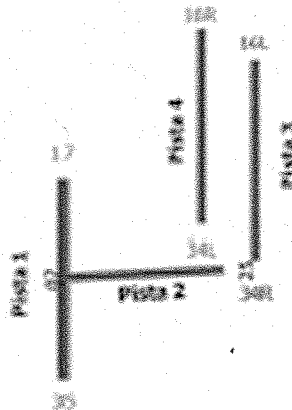
Infrastruttura di volo	Denominazione testate pista			
	Configurazione attuale		Configurazione di progetto	
Pista 1	16R	34L	17	35
Pista 2	07	25	07	25
Pista 3	16L	34R	16L	34R
Pista 4	-	-	16R	34L

CONSIDERATO che l'uso delle quattro piste in funzione delle operazioni di atterraggio e di decollo deriva dallo studio modellistico condotto con il software SIMMOD per la valutazione della capacità operativa del layout infrastrutturale a quattro piste inserito all'interno del Masterplan, come di seguito indicato in termini geometrici e di ripartizione della percentuale di utilizzo delle piste.

Configurazione e denominazione attuale



Configurazione e denominazione di progetto

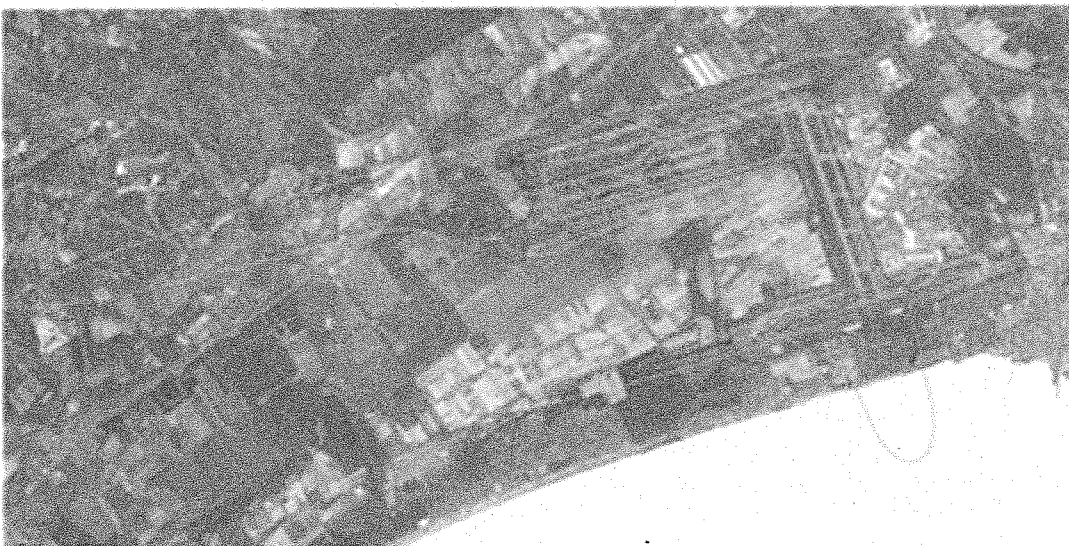


	Pista 1	Pista 2	Pista 3	Pista 4
Decolli	-	65,4%	-	34,6%
Atterraggi	22,2%	-	77,8%	-

CONSIDERATO e VALUTATO per quanto più oltre indicato che ciò che interessa in questa sede è la possibilità di accertare che la nuova configurazione di utilizzo dell'aeroporto con le quattro piste di volo non implica necessariamente un aggravio della presenza del rumore sul territorio ma nonostante l'impronta al suolo è importante l'esame riportato nel SIA in termini di esposizione della popolazione ha dei risvolti da considerare negli effetti complessivi

Curve isolivello LVA

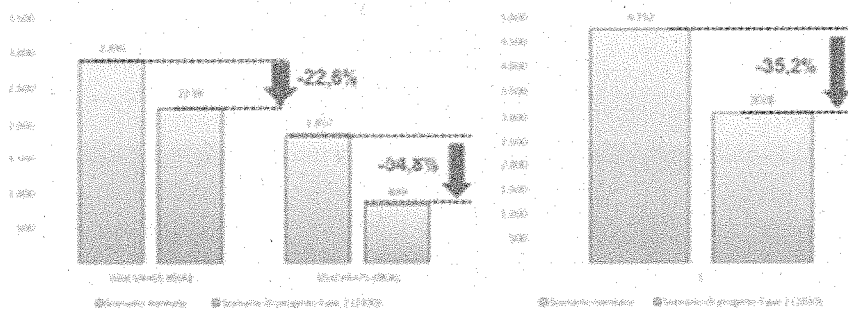
80 dB(A) 65 dB(A) 75 dB(A)



CONSIDERATO che per il rumore allo scenario di progetto del MP non si prevede un incremento delle popolazioni esposte anzi la diversa redistribuzione sul territorio delle attività aeroportuali comporta un'impronta acustica al suolo che coinvolge zone a minor densità residenziale con un indubbio vantaggio in termini acustici. Dai dati di seguito riportati e ripresi dal SIA si può evincere il confronto della popolazione esposta al rumore aeroportuale tra scenario di progetto di Fase 2 e normato in termini di abitanti residenti in Zona A e B.

Popolazione				
LVA	Scenario normativo ⁽¹⁾ (a)	Scenario Fase 2 simulato (b)	Differenza (b-a)	%
60<LVA<65 dB(A)	2.895	2.239	-656	-22,6%
65<LVA<75 dB(A)	1.857	839	-1.018	-54,8%
LVA >75 dB(A)	0	0	0	-
Totale	4.752	3.078	-1.674	-35,2%

Nota (1)
Il calcolo del numero di abitanti all'interno dell'intorno aeroportuale normato tiene conto degli espropri e pertanto differisce rispetto ai valori riportati nello studio acustico di Sezione 1.



CONSIDERATO in particolare per il rumore che

- 986 persone allo stato di progetto permangono all'interno della Zona A e 839 all'interno della Zona B normata dalla zonizzazione acustica aeroportuale;
- 994 residenti all'interno della zona B della zonizzazione acustica aeroportuale sono soggetti a livelli acustici LVA inferiori ($LVA < 65 \text{ dB(A)}$)
- nessun abitante residente sia nella Zona A che B normata è soggetto a livelli acustici superiori a quelli definiti dalla zonizzazione acustica aeroportuale;
- all'interno della Zona C non vi siano residenti;
- 1.909 persone all'interno della zona A normata e 24 abitanti all'interno della zona B risultano essere interessate da valori LVA inferiori ai 60 dB(A) allo stato futuro di Fase 2;
- 259 residenti fuori dall'intorno aeroportuale normato (LVA di 60 dB(A)) ricadono all'interno dell'intorno aeroportuale (zona A) nello scenario di Fase 2.

CONSIDERATO in sintesi quindi che il numero di persone esposte al rumore aeronautico al 2030 è pari a 3.078 contro i 4.752 residenti all'interno dell'attuale zonizzazione acustica aeroportuale. Dalle tabelle di confronto sopra riportate si evince come a fronte del beneficio evidenziato ci sono comunque allo scenario di Fase 2 (2030) 259 persone soggette a livelli acustici LVA superiori a quelli di riferimento. Per queste infatti il valore di riferimento ai sensi dell'art. 6 co 3 del DM 31-10-1997 è di 60 dB(A) e per le stesse la stima prevede un livello LVA tra 60 e 65 dB(A). senza entrare nel merito del fatto che sono in ogni caso previste delle azioni di mitigazione, si evidenzia che l'analisi della popolazione esposta quindi mette in evidenza una sostanziale redistribuzione dell'impronta acustica sulle aree territoriali circostanti l'aeroporto che, seppur caratterizzate da una minore densità abitativa, necessariamente risultano diverse dalle aree definite dalla zonizzazione acustica aeroportuale. Dall'analisi di dettaglio della popolazione esposta infatti deriva come la nuova impronta acustica coinvolga 259 nuovi abitanti a fronte di una "riduzione" di 1.933 persone previste all'interno dell'attuale intorno aeroportuale normato. Tra quest'ultime vi sono quelle presenti nell'area residenziale di Cancelli Rossi e Isola Sacra a sud di pista 1, per le quali l'esito delle simulazioni relative allo scenario attuale 2016 evidenziava la condizione di superamento per alcuni edifici, mentre la modalità di utilizzo delle piste di volo indotta dal layout aeroportuale a quattro piste è tale da indurre un beneficio in termini di impronta acustica al suolo eliminando la condizione di superamento rispetto ai limiti LVA previsti dalla zonizzazione acustica.

CONSIDERATO che tra i processi di ottimizzazione il Proponente presenta una serie di elaborazioni tese ad evidenziare che in caso di opzione zero vi sarebbe (a parità di traffico gestito nello scenario futuro nell'ipotesi che la domanda comunque cresca come ipotizzato nel MP e nell'impossibilità di attuare l'intervento di rimodulazione di pista 1) un aggravio significativo della popolazione esposta al rumore con un incremento della popolazione residente entro le fasce dell'intorno aeroportuale che per alcune sfiora il 200%

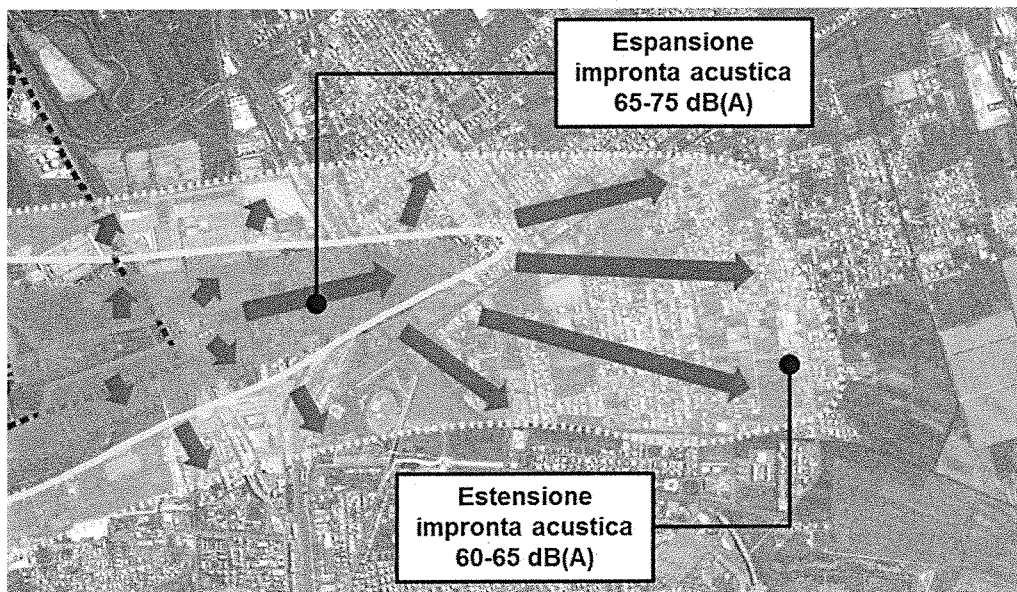
come si evince dalla tabella che segue ove vi è il confronto tra la popolazione residente all'interno delle aree individuate dalle curve di isolivello LVA di riferimento negli scenari simulati attuale 2016 e non intervento

LVA	Scenario attuale 2016 simulato (a)	Scenario opzione zero (b)	Differenza (b-a)	%
$60 \leq LVA < 65$ dB(A)	3.013	8.763	5.750	190,8%
$65 \leq LVA < 75$ dB(A)	1.208	2.476	1.268	105,0%
$LVA \geq 75$ dB(A)	0	0	0	-
Totale	4.221	11.239	7.018	166,3%

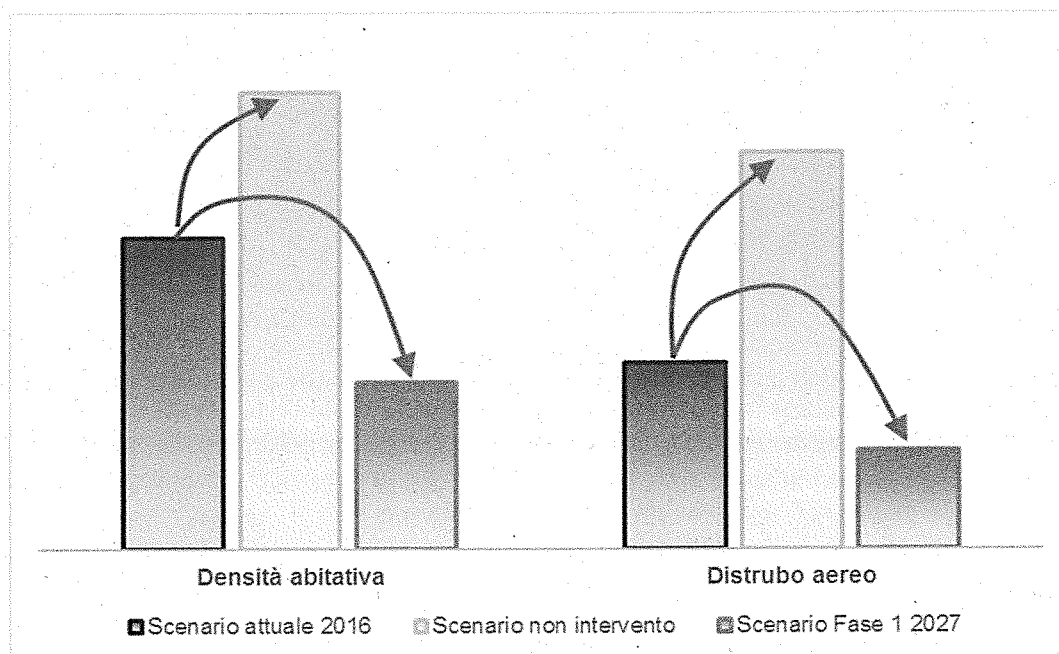
CONSIDERATO che sempre in termini di estensione dell'impronta acustica allo scenario di non intervento per le aree residenziali di Cancelli Rossi e Isola Sacra la situazione è riportata nella figura che segue ove è evidente l'aumento della zona in cui si presenterebbe una criticità acustica, evidenziando una forma di elevata interferenza che dovrebbe essere risolta mediante interventi che non sarebbero così efficaci come l'intervento di rimodulazione dell'uso delle piste che è ipotizzato nel MP

Scenario attuale Scenario di non intervento

 LVA 60 dB(A)	 LVA 60 dB(A)
 LVA 65 dB(A)	 LVA 65 dB(A)

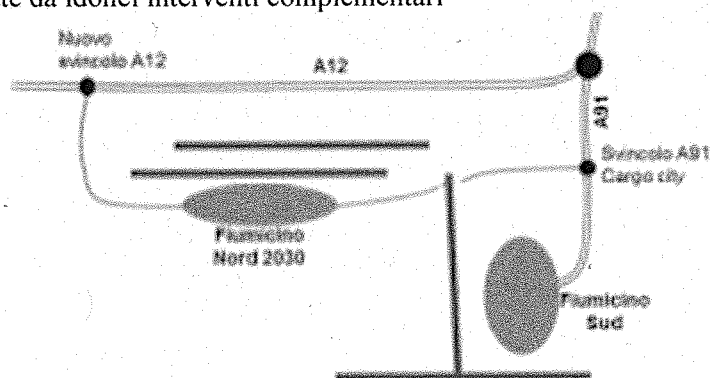


CONSIDERATO che appare evidente secondo il Proponente come già dalla prima fase di sviluppo, relativa per lo più alla realizzazione della nuova pista di volo, la possibilità di modulare la domanda con un'offerta infrastrutturale che è più prestazionale ma anche organizzata in modo migliore per quanto riguarda il rapporto con il territorio consente di porre in evidenza un significativo confronto tra lo scenario attuale 2016, quello di non intervento e di Fase 1 già al 2027 in termini di indicatori di densità abitativa e di disturbo aereo mettendo in evidenza una significativa riduzione non solo rispetto al precedentemente indicato scenario di non intervento ma anche rispetto allo stato attuale.



CONSIDERATO E VALUTATO che la nuova configurazione di utilizzo dell'aeroporto con le quattro piste di volo nn implica necessariamente un aggravio del rumore sul territorio e che le analisi effettuate nel SIA evidenziano una riduzione in termini di esposizione della popolazione

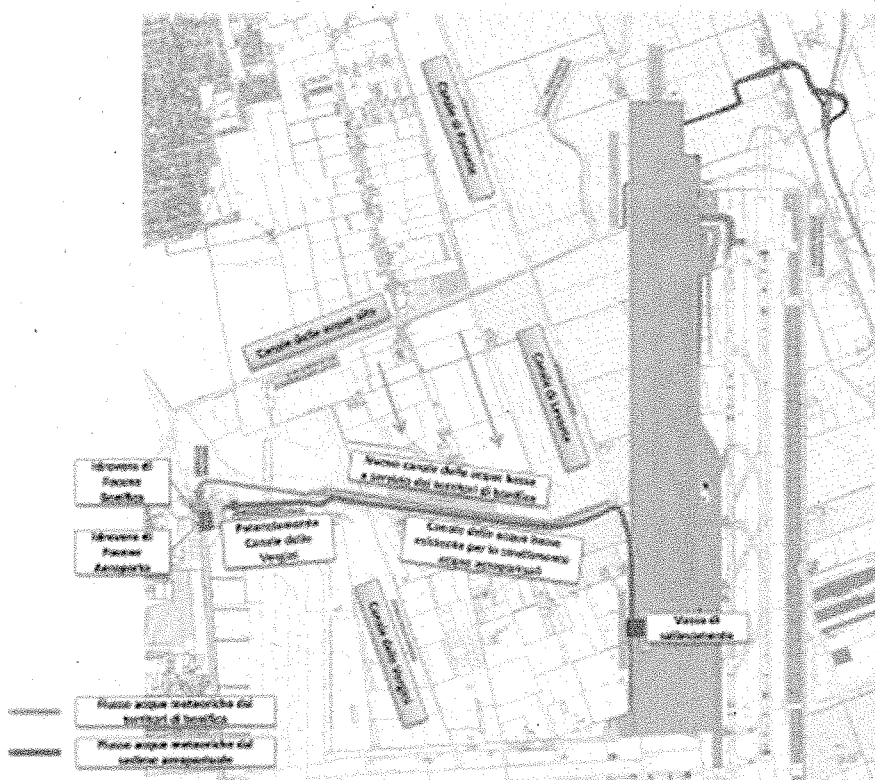
CONSIDERATO E VALUTATO che lo SIA considera anche tutti gli effetti connessi al traffico aereo come ad esempio il tema del traffico indotto a terra e i relativi effetti connessi in primis quelli riferiti all'inquinamento atmosferico e acustico mettendo in evidenza delle situazioni potenzialmente critiche se non coadiuvate da idonei interventi complementari



CONSIDERATO E VALUTATO che la realizzazione delle opere in progetto comporta una serie d'interventi sul reticolo idrografico esistente;

CONSIDERATO che per lo sviluppo del progetto è stato implementato il modello idrologico-idraulico globale del sedime aeroportuale inserendo le reti drenaggio delle nuove infrastrutture ed il reticolo consortile esistente afferente alle idrovore di Focene. L'utilizzo di un modello previsionale ha consentito di simulare le complesse logiche di funzionamento dell'attuale rete di drenaggio aeroportuale durante differenti eventi meteorologici critici e quindi di valutare le soluzioni progettuali ottimali. Il dimensionamento idraulico della rete è stato eseguito su un tempo di ritorno di 200 anni. Nella zona a nord dell'area di intervento, si prevede la deviazione e il tombamento del canale di scolo denominato "Canale Allacciante di Ponte Galeria". Il Canale Allacciante di Ponte Galeria è un canale artificiale interamente rivestito in calcestruzzo, a servizio del consorzio di bonifica CO.B.T.A.R. Il nuovo tracciato del suddetto canale avrà inizio subito a ovest dell'area che interessata da Pista4: nello specifico la deviazione verrà realizzata mediante la posa di due scatolari affiancati di dimensione 5x2.5m in prolungamento al tombamento realizzato nell'ambito di Pista4 per una

lunghezza di circa 165m a valle dei quali la sezione ritornerà ad essere a cielo aperto con sezione 14x2.5/3.5m sino a raccordarsi con il sedime esistente. La lunghezza complessiva in direzione Est-Ovest della deviazione è di circa 565m. Tale intervento ha l'obiettivo di mantenere inalterato il sistema del canale esistente e limitare al minimo la variazione planimetrica di tracciato rispetto al sedime esistente ante espansione.

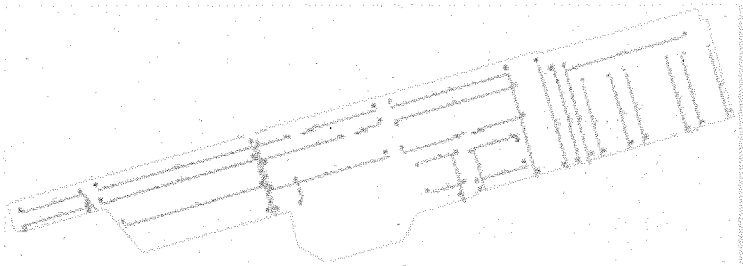


CONSIDERATO che analogamente nella zona Ovest, lungo la nuova recinzione della zona aeroportuale, sarà ripristinato un tratto del Collettore Levante, che attualmente attraversa obliquamente l'area di progetto. La deviazione del Canale di Levante è prevista mediante la posa di un manufatto a sezione rettangolare aperta di dimensione 5x2.5 per una lunghezza complessiva in direzione Nord-Sud di circa 1700m. La deviazione del Canale di Levante recapiterà le acque al Nuovo Canale Acque Basse, che realizzato in Fase 1A, avrà il sedime in parallelo all' "Esistente Canale delle Acque Basse", mantenendo però rispetto a questo totale assenza di scambio di acqua.

VALUTATO che per questi aspetti la configurazione assegnata alla nuova struttura aeroportuale delineata dal MP 2030 è stata sviluppata secondo un impostazione tecnica funzionale che non ha preso in considerazione principi di maggior rapporto con l'ambiente (ad esempio evitando tombamenti) e tanto meno ha adottato soluzioni che prevedono un maggior disegno territoriale e di equilibri naturali delle nuove strutture dando un disegno più naturale e meno “geometrico” al “nuovo” reticolo idrico superficiale (seguendo ad esempio l'andamento dei corpi idrici esistenti e non geometrie legate al confine aeroportuale)

CONSIDERATO che si rendono necessari anche interventi che adeguino le strutture territoriali per la gestione delle acque di dilavamento. Al riguardo è stato considerato, tra l'altro, il raddoppio del Canale delle Acque Basse, necessario per separare i flussi idrici provenienti dai canali di bonifica più a nord rispetto alle acque di dilavamento provenienti dal nuovo sistema di infrastrutture di volo denominato "16R/34L" (Pista 4). Il canale denominato "Nuovo Canale delle Acque Basse" posto a nord in affiancamento al Canale delle Acque Basse "attuale", convoglia i contributi provenienti dalle aree di bonifica poste a nord e di parte delle aree verdi di pista 4, mentre il canale "esistente" convoglierà, oltre alle acque meteoriche del pavimentato delle infrastrutture di volo di Pista 4, anche le aree agricole comprese tra Pista 2 a sud, Pista 3 a est e il Canale delle Vergini a ovest. Il sistema drenante delle infrastrutture di volo e dei piazzali previsti nella Fase 2 del Masterplan al 2030 prevede la raccolta delle acque meteoriche provenienti dalle superfici pavimentate e

il successivo recapito verso canali di laminazione mediante un sistema di tubazioni. Le acque di dilavamento del pavimentato saranno dunque convogliate verso canali a cielo aperto, canali di laminazione, e tramite sollevamenti recapitati nella nuova rete di adduzione alle idrovore di Focene (i.e. Canale delle Acque Basse). La figura seguente illustra in maniera schematica la rete dei collettori idraulici predisposta



CONSIDERATO che i volumi di laminazione verranno convogliati all'interno di canali di sezione rettangolare in calcestruzzo. Tali canali, collocati nella parte est dell'intervento avranno pendenza dello 0,1% e altezza minima pari a 4 metri. La larghezza del canale viene stabilita in relazione al volume di invaso e alla lunghezza del canale stesso e assumendo un riempimento medio dello stesso pari a circa il 50% a scopo cautelativo.



VALUTATO che quanto sopra sottolinea la sola attenzione del progetto all'aspetto funzionale senza dar spazio a tematiche di integrazione tra il nuovo intervento e l'ambiente idrico preesistente;

CONSIDERATO che in riferimento agli aspetti legati alla vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi la documentazione presentata analizza sia un'ampia porzione di territorio circostante l'aeroporto sia più in dettaglio il contesto di intervento e presenta una relazione di incidenza ambientale redatta ai sensi del DPR 357/97 così come modificato dall'art. 6 del DPR 120/2003, elaborato secondo le indicazioni della guida metodologica "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC", redatta dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente e delle linee guida per la procedura di Valutazione di Incidenza approvate con delibera della Giunta Regionale del Lazio del 29 gennaio 2010, n. 64;

CONSIDERATO che lo Studio di Incidenza presentato è basato anche sulle conoscenze già presenti nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) implementato dalle informazioni derivabili dai Formulare standard Natura 2000 e dal Manuale Italiano di Interpretazione degli Habitat della Direttiva 92/43/CEE ed è costituito da tre volumi così divisi:

1) Sezione 1: Quadro conoscitivo

- ☐ Capitolo 1: premessa ed inquadramento dello studio;
- ☐ Capitolo 2: definizione degli obiettivi e la metodologia di lavoro;
- ☐ Capitolo 3: analisi del quadro normativo di riferimento;
- ☐ Capitolo 4: descrizione delle caratteristiche del contesto territoriale di riferimento.

2) Sezione 2: MP Fase 1

- ☐ Capitolo 1: sintesi delle principali evidenze del quadro conoscitivo;
- ☐ Capitolo 2: analisi del progetto: azioni di progetto e tipologie di impatto;
- ☐ Capitolo 3: le aree della rete Natura 2000 e esito dello screening;
- ☐ Capitolo 4: valutazione appropriata e analisi di incidenza.

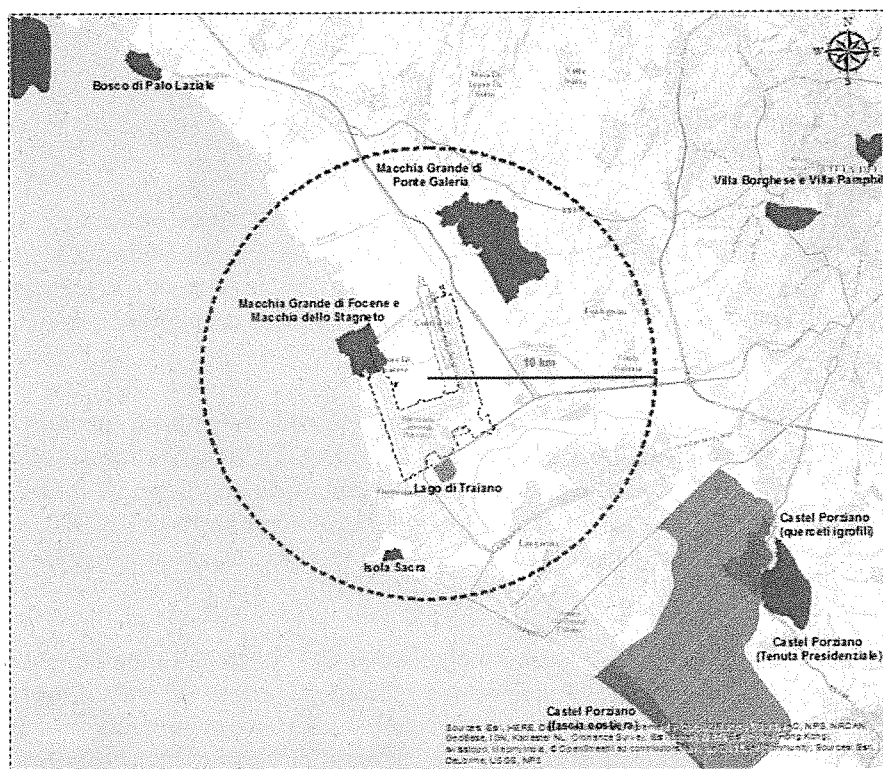
3) Sezione 3: MP Fase 2

- ☐ Capitolo 1: sintesi delle principali evidenze del quadro conoscitivo;
- ☐ Capitolo 2: analisi del progetto: azioni di progetto e tipologie di impatto;
- ☐ Capitolo 3: le aree della rete Natura 2000 e esito dello screening;
- ☐ Capitolo 4: valutazione appropriata e analisi di incidenza.

CONSIDERATO che lo studio è stato eseguito su due diversi livelli: il primo legato alla fase di screening per tutti i Siti Natura 2000 ricadenti entro la soglia dei 10 km dal sedime aeroportuale ed il secondo dell'analisi appropriata la dove si sono riscontrati elementi più significativi.

CONSIDERATO che i siti studiati sono 4 come riportati nella tabella che segue e ubicati con una distribuzione omogenea rispetto al sedime aeroportuale così come si desume dall'immagine che segue.

Tipo	Codice	Nome	Distanza minima dall'area di intervento
SIC	IT6030023	Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto	1,9 km
SIC	IT6030024	Isola Sacra	7,6 km
SIC	IT6030025	Macchia Grande di Ponte Galeria	5,0 km
ZPS	IT6030026	Lago di Traiano	3,6 km



CONSIDERATO che lo studio a livello di screening è stato sviluppato con le seguenti finalità:

- 1) Definizione dell'ambito spaziale di riferimento, inteso come porzione territoriale entro la quale si ritiene possano verificarsi gli effetti determinati dall'opera in oggetto, e assunto come ambito di studio della fase di screening;
- 2) Definizione delle incidenze connesse alle tipologie di impatti specifiche dell'opera in progetto;
- 3) Definizione del rapporto intercorrente tra le tipologie di impatto e le tipologie di incidenza individuati mediante l'applicazione di una matrice di correlazione impatti – incidenze. La suddetta matrice è stata lo strumento operativo della seguente procedura
- 4) Definizione dei criteri per la valutazione della significatività degli effetti.

CONSIDERATO che lo studio ha preso a riferimento le seguenti tipologie di incidenza:

Tipo di incidenza		Descrizione
S1	Perdita di superfici di habitat di interesse comunitario	Sottrazione di porzioni territoriali costitutive habitat dei siti Natura 2000 ai sensi dell'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE
S2	Alterazioni della funzionalità ecologica dei siti Natura 2000	Modifica della connettività ecologica dei siti Natura 2000, interna ed esterna ai siti medesimi
S3	Perturbazioni	Disturbo alle specie ed habitat di interesse comunitario
S4	Riduzione della densità di popolazione	Contrazioni popolazionistiche della fauna
S5	Cambiamenti degli elementi di qualità ambientale	Effetti sulla qualità dell'aria, sul clima acustico, qualità delle acque, risorse idriche

CONSIDERATO che lo studio da ampia trattazione dell'analisi di cui sopra definendo meritevole di analisi più dettagliata il solo sito (IT6030023) MACCHIA GRANDE DI FOCENE E MACCHIA GRANDE DELLO STAGNETO e che per questo è stata sviluppata un'analisi appropriata tenendo conto della struttura e della funzione del sito, nonché i suoi obiettivi di conservazione. Lo studio è stato sviluppato mediante l'esplicazione di tre attività:

- ☐ Definizione dell'impianto metodologico specifico;
- ☐ Analisi delle tipologie di impatto per habitat e specie
- ☐ Stima dell'incidenza degli effetti sull'integrità dei siti Natura 2000.

CONSIDERATO e VALUTATO che dallo studio sulle componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi emerge sostanzialmente che l'area interessata dal MP2030 è suddivisibile in due tipologie dal punto di vista naturalistico. La prima della "Piana" caratterizzata da un significativo uso agricolo l'altra area, più esterna dal sito di intervento, ove la presenza dei SIC e di aree di tutela (es. Oasi WWF di Macchiagrande) hanno permesso il mantenimento di elementi di pregio.

VALUTATO che l'intervento è previsto, per la sua interezza, nella parte pianeggiante oggetto di tutela per la presenza della Riserva del Litorale, e che non è possibile escludere possibili effetti negativi dovuti alla completa trasformazione del territorio agricolo e del complesso sistema dei canali di bonifica sull'attuale sistema di connessioni ecologiche e sulle specie tutelate dai siti Natura 2000. La proposta del MP2030, peraltro non propone possibili interventi di compensazione volti alla tutela e valorizzazione dei siti di interesse naturalistico.

VALUTATO parimenti che la Riserva Naturale si è già espressa negativamente rispetto all'ampliamento dell'intervento, nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica già istruita da questa CT VIA (Parere 2796 del 13.7.2018); va infatti osservato che il Piano presentato non consentiva detto sviluppo e che furono presentate alcune osservazioni del Proponente, funzionali all'inclusione. In sede di controdeduzioni (Prot. DVA 2804 del 05-02-2018), l'Autorità procedente precisa:

"Non risulta accoglibile la richiesta di "eliminazione del vincolo ambientale della Riserva previa procedura di nuova perimetrazione", in quanto tale proposta non è coerente con i valori ambientali presenti", seppure con la precisazione che "...si ritiene tra l'altro imprescindibile che qualsiasi scelta di deperimetrazione venga svolta a valle dell'esito di procedura della VIA per il masterplan al 2030 dello scalo di Fiumicino e della VAS Piano Nazionale degli Aeroporti...".

Le controdeduzioni sono poi confluite nel Parere finale di CT VIA e quindi nel Piano.

CONSIDERATO che la documentazione presentata contiene una serie di interessanti indicazioni volte a schemi di mitigazione e compensazione come ad esempio, a fronte della realizzazione della pista 4 il Proponente indica la possibilità dell'arretramento del sedime aeroportuale in corrispondenza della testata 35 (Pista 1) e dalla connessa restituzione al territorio delle aree così ottenute. In effetti la messa in disponibilità di tali aree costituirebbe l'occasione per sviluppare una serie di interventi rivolti a dare maggiore continuità

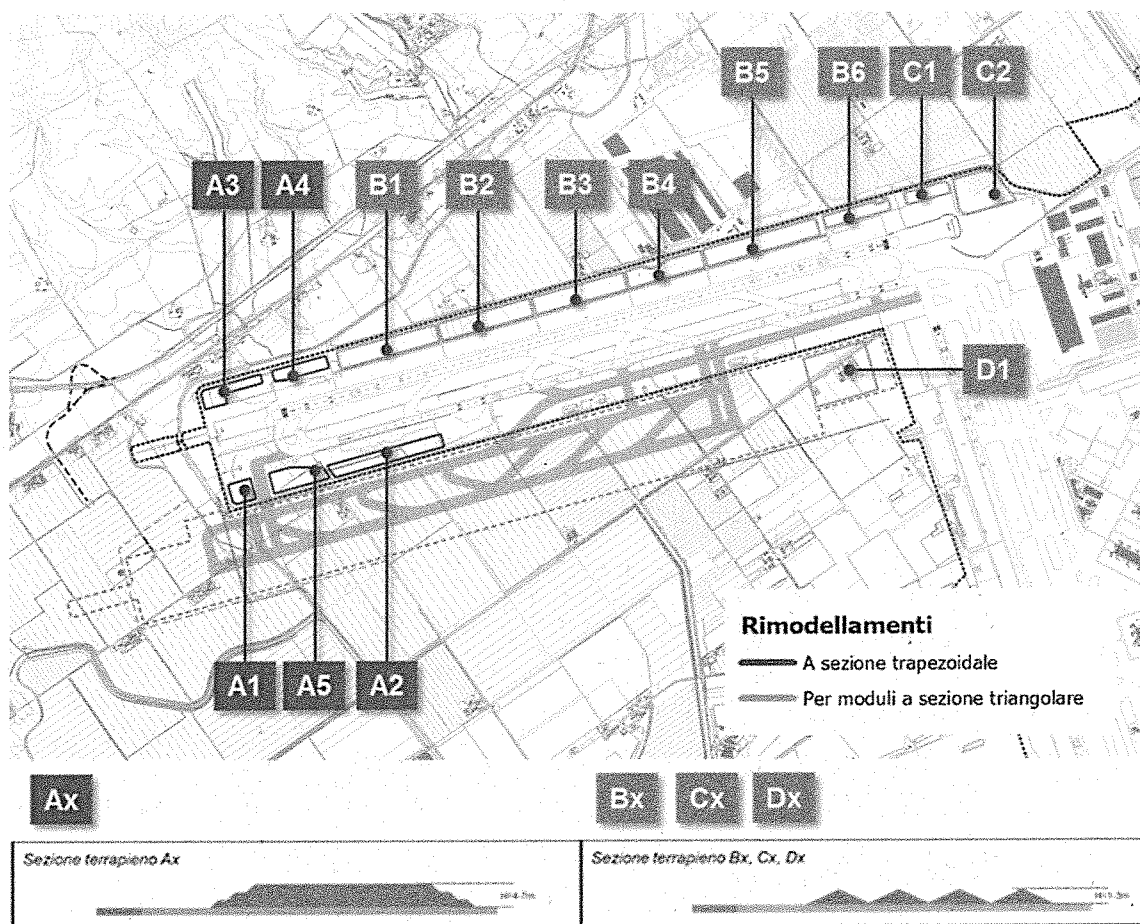
alle aree di Riserva circostanti il sedime aeroportuale, ed anche a rafforzare gli elementi di identità locale ed a creare nuovi spazi per le funzioni del tempo libero e della socialità;

CONSIDERATO che l'idea guida attraverso la quale si è inteso sviluppare le ipotesi di compensazione con l'arretramento della Pista 1 risiede nell'ampliamento e nella valorizzazione del Parco archeologico del Porto di Claudio, mediante la creazione di un parco pubblico nel quale le tracce del molo di sinistra potranno essere integrate ad aree a verde ed a nuovi spazi per funzioni culturali e sociali, quali l'ampliamento del Museo delle Navi e Centro polivalente. Tali interventi potrebbero consentire di recuperare la continuità fisica e percettiva del Porto di Claudio, definendo, attorno ai resti del molo, la cui parte affiorante è ad oggi all'interno dell'area doganale, ed al Museo delle Navi, un sistema di percorsi e di spazi didattici ed a fruizione pubblica.

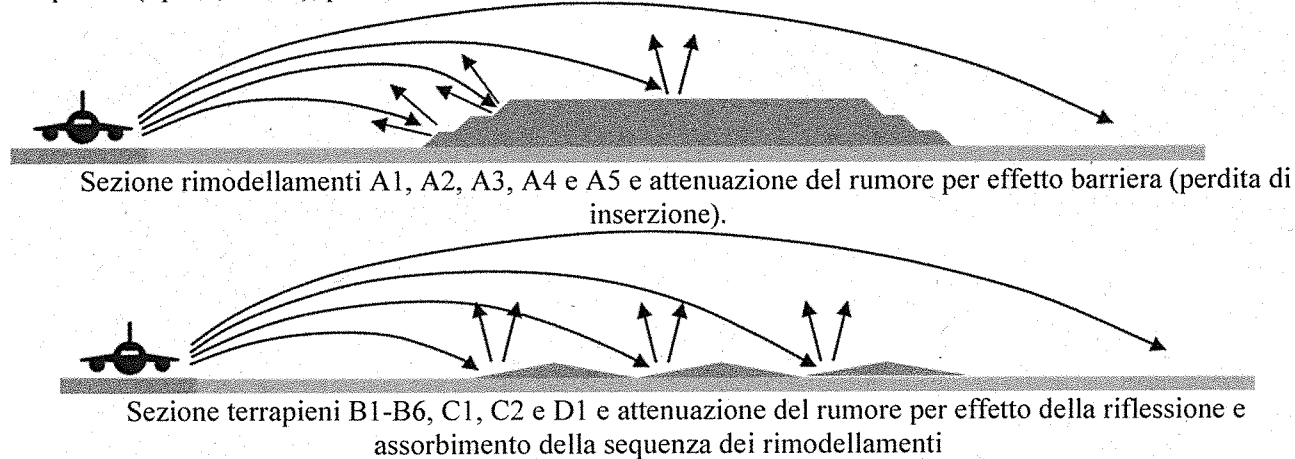


Proposta di ampliamento e valorizzazione del Parco Archeologico del Porto di Claudio con riduzione lunghezza operativa di Pista 1

CONSIDERATO che all'interno del SIA per quanto riguarda le mitigazioni il Proponente include all'interno del progetto della prima fase del Masterplan la realizzazione di rimodellamenti per il "soundscape" che costituisce l'esito della combinazione di diversificati obiettivi a valenza ambientale, afferenti, per un verso alla gestione dei materiali connessi alla realizzazione delle opere aeroportuali e, dall'altro, al miglioramento acustico nelle aree dell'intorno aeroportuale. Infatti per "soundscape" ("paesaggio sonoro") è stata individuata una serie di interventi la cui intenzione è quella di considerare non tanto il classico intervento di contenimento del rumore da sorgente infrastrutturale mirato all'abbattimento dello stesso in termini di livello sonoro globale (classico esempio della barriera antirumore), quanto piuttosto la possibilità di migliorare il "comfort" acustico all'intorno dell'aeroporto riducendo la percezione dello stesso. Tale obiettivo è stato inoltre coniugato con un'altra importante finalità di tutela ambientale, quale quella della riduzione del consumo di risorse non rinnovabili. Ci si riferisce con queste alla gestione dei materiali derivanti dallo scavo di terre in virtù delle operazioni di realizzazione delle opere del sistema piste 16R/34L e dell'espansione Est dei piazzali aeromobili. Infatti in tal senso, oltre ad un attento bilancio tecnico/funzionale delle terre, si è individuata la possibilità di assegnare a dette materie altre funzioni utili per l'intervento anche con l'obiettivo di evitare il loro allontanamento dal sito di realizzazione.



CONSIDERATO che è stata assunta la scelta di destinare le terre di scavo alla realizzazione di una serie di rimodellamenti, diversificati morfologicamente in funzione della tipologia di operazioni a terra degli aeromobili e delle relative caratteristiche di spettro delle emissioni acustiche al cui contenimento tali interventi sono finalizzati. La progettazione di detti rimodellamenti è stata difatti preceduta da una campagna di rilievi acustici dai quali è emerso come il contributo acustico degli aeromobili durante le fasi di rullaggio a terra lungo le taxiway, di atterraggio durante il touchdown point e conseguente fase di rallentamento, nonché di decollo durante la fase iniziale di accelerazione e di massima spinta dei motori, presenti una netta diversificazione in termini di spettro emissivo, con presenza sia di alte che di basse frequenze. In funzione di tali risultanze sono state sviluppate due tipologie di rimodellamenti antirumore, una di tipo tradizionale con funzione di perdita di inserzione tra sorgente-ricettore (tipo A) e l'altra rivolta alla mitigazione delle basse frequenze (tipo B, C e D), per un totale di 13 aree di intervento



VALUTATO che le azioni e le proposte di cui sopra volte ad azioni di mitigazione e compensazione sono indubbiamente interessanti occorre rilevare che le stesse non appaiono il frutto di un più ampio e sistematico studio di sostenibilità ambientale quanto iniziative tematiche sporadiche e nate più casualmente che con l'obiettivo di valorizzare il territorio limitrofo all'intervento

VALUTATO che a conferma di ciò si può anche evidenziare come nel SIA vi siano altri utili spunti per pervenire ad una proposta progettuale integrata e sinergica con l'ambiente. Ci si riferisce ad esempio all'elaborazione presente nel SIA sulla rete ecologica ma che non ha trovato riscontro nella precedentemente evidenziata soluzione territoriale di adeguamento del sistema idrico superficiale al confine della nuova configurazione aeroportuale

VALUTATO quindi che appare necessario analizzare e valutare l'iniziativa del nuovo Masterplan Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto di Fiumicino che risolva, con una più adeguata soluzione tecnico-funzionale le rilevanti problematiche di sostenibilità nel rapporto opera territorio affinché il "nuovo" aeroporto diventi parte integrante del tessuto territoriale ed ambientale locale

CONSIDERATO che la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è stata avviata in data 30/03/2017 e a partire dal giorno successivo, fino al 05 giugno 2017, sono state depositate 27 osservazioni da parte del pubblico.

Analizzando i documenti presentati, si può osservare che oltre ad alcune riproposte in diverse date (Roma Capitale, Città di Fiumicino):

□□3 osservazioni depositate rispettivamente da WWF Italia, Comitato FuoriPista e Associazione FuoriPista riportano gli stessi contenuti nelle stesse forme.

□□3 osservazioni depositate rispettivamente da Societe Redarca, Società Portonuovo, Societvo, SociAgrisud (rappresentate dall'avv. Natalini) riportano gli stessi contenuti nelle stesse forme.

□□3 osservazioni depositate da abitanti rappresentanti il Centro Agricolo n. 8 in Via di Campo Salino (Sig. Angelo Pavinato, Sig.ra Mara Totti, Sig.ra Nadia Angela) riportano gli stessi contenuti nelle stesse forme.

□□4 osservazioni depositate da abitanti rappresentanti il Centro Agricolo n. 7 in Via di Campo Salino (Sig.ra Maria Lucia Mastroiaco, Sig.ra Lucia Vitagliano, Sig. Luca Gavioli, Sig. Fabio Moneti) riportano gli stessi contenuti nelle stesse forme.

CONSIDERATO che un esame dei temi presentati nelle osservazioni del pubblico mette in evidenza che gli argomenti maggiormente trattati sono da riferirsi a: Sistema Aeroportuale, Aspetti procedurali, Territorio, Ambiente e Salute e benessere

CONSIDERATO che rispetto al Sistema Aeroportuale gli argomenti trattati riguardano la struttura e le scelte progettuali, il quadro programmatico e il trend di sviluppo nonché il sistema relazionale

CONSIDERATO che rispetto agli aspetti procedurali gli argomenti trattati riguardano la relazione con gli strumenti di pianificazione e la modalità di azione e dell'iter procedurale

CONSIDERATO che rispetto al Territorio gli argomenti trattati riguardano le tematiche sulle infrastrutture viarie e la connessa mobilità, la fase di costruzione e le mitigazioni e compensazioni

CONSIDERATO che rispetto all'Ambiente gli argomenti trattati riguardano per lo più le tematiche legate ai siti archeologici, la presenza della Riserva Naturale, l'Ambiente idrico, gli ecosistemi, il suolo e sottosuolo ed il risparmio energetico

CONSIDERATO che rispetto alla salute e benessere gli argomenti trattati riguardano la salute e la sicurezza, l'acustica e l'inquinamento atmosferico

CONSIDERATO E VALUATTO che è opportuno entrare nel merito delle osservazioni presentate analizzandole in funzione della loro portata.

VALUATA come significativa l'analisi di una serie di osservazioni sia per le informazioni formulate che per la loro coerenza con le valutazioni formulate nel presente parere

CONSIDEARTE in particolare le indicazioni fornite dai contributi della Regione Lazio, che racchiude una serie di indicazioni delle diverse direzioni ed uffici, Roma Capitale, Città di Fiumicino, nonché quelle dell'insieme di Associazioni quali: Associazione FuoriPISTA – Fiumicino, FAI Fondo Ambiente Italiano – Nazionale, Italia Nostra – Lazio, Legambiente – Lazio, Pro Loco Fregene e Maccarese – Fiumicino, Italia Nostra Litorale – Fiumicino, Comitato Promotore Sistema Parco Archeologico, Integrato Fiumicino-Ostia, Associazione 99 Fontanili - Torrimpietra – Fiumicino, Comitato FuoriPISTA – Fiumicino, Associazione L'Albero – Maccarese – Fiumicino, Nuovo Comitato Cittadino Focene – Fiumicino, Associazione Terre-Roma, Associazione Pesce Luna – Fiumicino e WWF Italia

CONSIDERATO E VALUTATO che dalle osservazioni presentate dagli Enti e Associazioni emerge quanto di seguito analizzato e valutato ritenendo che le stesse abbiano contribuito al parere conclusivo in modo determinante

CONSIDERATO E VALUTATO che le osservazioni sono strutturate in modi differenti e vanno da suggerimenti e indicazioni (la Regione Lazio ad esempio pone il documento come richiesta di integrazioni) a proposte o considerazioni di ordine generale e strategico. Ne consegue che le stesse sono state riordinate e fatte proprie per dapprima orientare il parere di questa Commissione e successivamente porre utili riferimenti per le stesse argomentazioni o indicazioni che si ritiene fondamentale fornire al Proponente in un processo integrato e sinergico di perseguimento della compatibilità ambientale delle opere.

CONSIDERATO E VALUTATO che al contempo non afferiscono alla presente procedura considerazioni relativi alla tipologia di procedura stessa. In altre parole la valutazione è di un "progetto" così come presentato dal Proponente ed indicato dalla Direzione pertinente del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e pertanto questa Commissione non ritiene di doversi esprimere sulla procedura di Valutazione da intraprendere nel caso specifico, ivi incluso il rapporto con la procedura di VAS relativa al Piano Nazionale degli Aeroporti nonché l'opportunità di dislocare il traffico in più poli aeroportuali visto che questo implicherebbe indicazioni in contrasto con le indicazioni strategiche allo stato presenti negli atti normativi e regolamentari oltre ovviamente ad una modifica progettuale che non spetta a questa Commissione eseguire (osservazione WWF ed altri)

CONSIDERATO E VALUTATO particolarmente significativa l'osservazione da più soggetti indicata sulla incompatibilità tra la proposta del Masterplan aeroportuale e la presenza nel medesimo territorio della Riserva Statale Naturale del Litorale Romano e che questo è un vincolo insuperabile allo stato delle informazioni e dei procedimenti attivati dal Proponente. Come indicato anche dalle osservazioni, qualora il Proponente lo ritenga, deve essere svolta (anche contestualmente ad una eventuale riproposizione del Masterplan stesso) una specifica procedura per poter pervenire almeno ad una deroga al vincolo attualmente in vigore (osservazione WWF ed altri). Saranno poi i soggetti preposti a darne conto

CONSIDERATO E VALUTATO che emerge con particolare enfasi la necessità evidenziata dagli osservanti di un più attento processo progettuale teso a ottimizzare il funzionamento dell'aeroporto sia in termini di strutture air-side (piste e piazzali) sia land-side (aerostazioni e servizi) secondo il principio di dar conto di quello che viene indicato "ampliamento della capacità aeroportuale con zero consumo di suolo" (osservazione WWF ed altri)

VALUTATO che questa Commissione non ritiene di poter (ovvero dover) entrare nel merito delle modalità di dimensionamento e progettazione dello scalo aeroportuale (opzioni operative, definizione del calcolo della capacità aeroportuale e dei singoli sistemi, scelta dei criteri di dimensionamento, individuazione di modalità operative o scelte commerciali, ecc) quanto piuttosto rilevarne gli effetti e conseguenti impatti che le scelte presentate dal Progettista-Proponente potrebbero causare, determinandone di fatto la compatibilità ambientale, prendendo atto sia dei principi sia dei suggerimenti formulati dalle osservazioni,

CONSIDERATO E VALUTATO che il progetto debba essere meglio implementato rispetto ai programmi infrastrutturali dell'area sia per la viabilità sia per i parcheggi, e che debba essere compatibile con le esigenze dell'Autorità di Bonifica tenendo conto nell'adeguamento anche di situazioni climatiche differenti da quelle classiche come quelle che vanno sotto il nome di "bombe d'acqua" (Regione Lazio)

CONSIDERATO E VALUTATO che sempre dalle osservazioni emerge che il progetto non tiene sufficientemente conto di nuove modalità e tecnologie di progettazione e realizzazione come nel caso della bio-edilizia, risparmio energetico, uso di energie rinnovabili per puntare all'autosufficienza energetica (Regione Lazio) ed è privo di proposte di compensazione per il miglioramento del contesto ambientale (Regione Lazio e osservazione WWF ed altri)

CONSIDERATO E VALUTATO che in una eventuale riproposizione dell'iniziativa in termini di aumento della capacità aeroportuale (che è auspicata anche da tutti gli osservanti) il Proponente dovrà:

- attentamente esaminare e prendere in considerazione, la dove pertinenti e condivise, le indicazioni più specifiche sui temi ambientali. In ogni caso il Proponente dovrà controdedurre le tematiche ambientali individuate nelle osservazioni e definire le modalità per la loro eventuale nuova trattazione
- sviluppare alcuni temi segnalati nelle osservazioni qualora di particolare rilievo come gli effetti del cambiamento climatico (osservazione WWF ed altri), tra l'altro richiesti dalla nuova norma in materia di VIA che dovrà essere assunta in una nuova procedura, lo studio ed il monitoraggio del flusso delle concentrazioni di CO₂ nel sottosuolo (Regione Lazio), ecc
- sviluppare apposita procedura per l'accertamento della Compatibilità paesaggistica secondo le indicazioni previste dal DPCM 12.12.2005 (osservazione WWF ed altri)

VALUTATO che ai fini dell'espressione del presente parere, per quanto sopra indicato e per quanto più oltre indicato, considerate anche le osservazioni pervenute si ritiene di sintetizzare le valutazioni sui seguenti aspetti:

- Strategicità dell'iniziativa stessa
- Presenza di elementi caratterizzanti l'ambito territoriale interessato dall'intervento
- Ottimizzazione del consumo di suolo per dar conto delle esigenze funzionali sottese all'iniziativa
- Livello di trasformazione in termini antropici dei luoghi
- Sostenibilità ambientale di carattere globale dell'iniziativa

VALUTATO opportuno procedere con la disamina dei suddetti temi

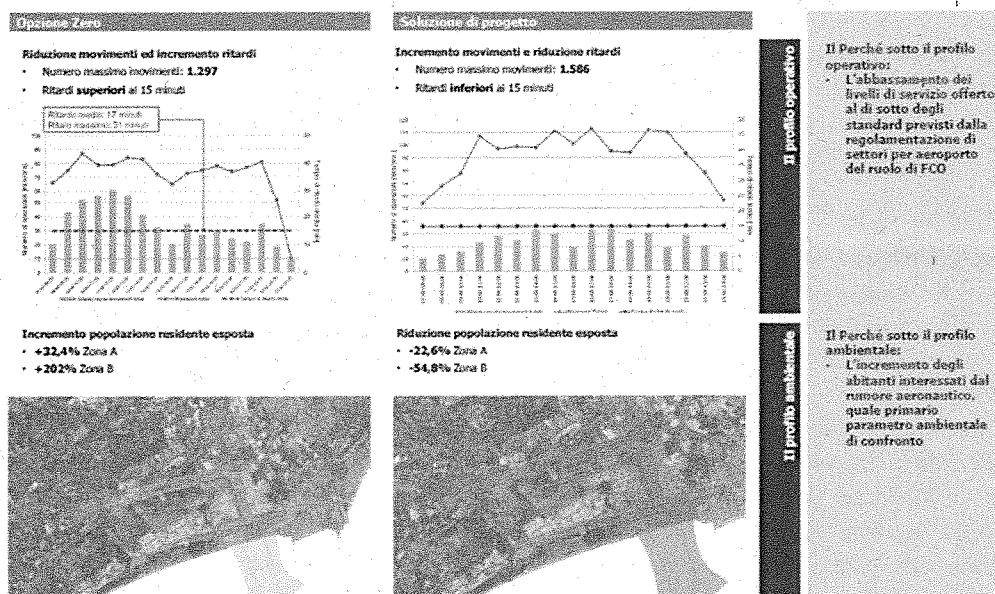
CONSIDERATO E VALUTATO in termini di Strategicità dell'iniziativa che, ferma restando la necessità che doveva essere chiarito il rapporto domanda ed offerta di trasporto sulla base di quelle che sono le più aggiornate metodiche di previsione per dar conto del ruolo strategico assegnato all'aeroporto di Fiumicino;

CONSIDERATO E VALUTATO che dalla documentazione presentata emerge un potenziale miglioramento dell'offerta dei servizi all'utenza con l'introduzione di alcune soluzioni atte a far fronte non solo ad un aumento della capacità ma principalmente alla qualità del servizio pervenendo ad annullare i ritardi dei movimenti aeromobili al di sotto dello standard riconosciuto in modo internazionale e assumendo tale criterio alla base dello scenario di sviluppo ipotizzato dal MP. Tale criterio è valutato certamente in modo positivo;

CONSIDERATO E VALUTATO che secondo il Proponente al crescere della domanda di traffico nei prossimi anni l'opzione zero, presentando un numero massimo di movimenti di 1.297 mov/di, porterebbe ad una presenza consistente di ritardi superiori ai 15 minuti mentre la soluzione prevista nel MP già dalla Fase 1, traguardando la capacità di 1.586 movimenti/di, annullerebbe detti ritardi configurando uno scalo idoneo al ruolo che le scelte strategiche gli assegnano;

CONSIDERATO E VALUTATO altresì che in assenza di intervento si potrebbe avere un incremento della popolazione esposta al rumore del 32,4% per i residenti in zona A e del 20,2% per i residenti in zona B, al

contrario con la soluzione di progetto si avrebbe un decremento della popolazione esposta al rumore del 22.6% per i residenti in zona A e del 54.8% per i residenti in zona B. Si ritiene che siano certamente da perseguire quegli interventi di tipo strategico e gestionali che consentano di migliorare la compatibilità ambientale dell'aeroporto pur se tale obiettivo deve essere perseguito in modo integrato e complessivo e non solo riferito alla tematica del rumore



CONSIDERATO E VALUTATO che il tema delle alternative debba essere esteso non solo a quelle funzionali ed operative ma, in funzione della tipologia di domanda che si prevede, anche alle configurazioni complessive dal punto di vista dell'impostazione infrastrutturale con particolare riferimento al ruolo del rapporto tra sistemi air-side e land-side, nonché all'utile indicazione presente nel SIA di possibile rimodulazione di parte del sistema delle piste per lasciar spazio a soluzioni a maggiore valenza territoriale (estensione verso ovest del parco archeologico presente a sud dell'attuale sedime aeroportuale)

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- in ogni caso l'aeroporto di Roma Fiumicino riveste un ruolo strategico all'interno della rete aeroportuale nazionale in ragione sia della tipologia del traffico movimentato che della dotazione infrastrutturale,
- in merito ai volumi e alla tipologia di traffico nel corso degli ultimi anni questo scalo ha registrato non solo una dinamica di variazione del volume di traffico passeggeri costantemente positiva, con la sola eccezione di quelle annualità contraddistinte da eventi accidentali di portata globale, quanto soprattutto una netta modifica del proprio modello di traffico relativamente all'area geografica di origine/destinazione dei passeggeri movimentati. Se difatti dieci anni fa la componente domestica e quella internazionale erano pressoché equivalenti, oggi lo scalo presenta una netta prevalenza della seconda con, all'interno di detta dinamica, una significativa crescita della componente extra UE. Detti aspetti di particolarità e rilevanza dello scalo romano hanno trovato riscontro nella sua inclusione all'interno della rete centrale transeuropea ("Core Network"), nonché nelle indicazioni del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) e nel DPR 201/2015 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della navigazione".

CONSIDERATO che il citato DPR 201/2015 (cfr art.1 co.3) individua l'aeroporto di Roma Fiumicino all'interno degli scali che rivestono il "ruolo di gate intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali" ed in particolare lo definisce "primario hub nazionale";

CONSIDERATO che per quanto attiene al PNA, le scelte operate da detto Piano muovono dal presupposto che «per i gate intercontinentali, le priorità di sviluppo definite si configurano come elementi chiave del percorso decisionale, in quanto riferito ai “punti” di accesso della domanda internazionale [...] con rilevanti ripercussioni sull’intero sistema economico-produttivo del Paese». Sulla base di tali considerazioni ed in ragione dell’avvertita necessità di «soddisfare la domanda di traffico attesa nel ventennio in corso», per quanto specificatamente attiene all’aeroporto di Roma Fiumicino, il Piano prevede «il potenziamento ed espansione dello stesso, attraverso la massimizzazione della fruibilità e potenziamento del complesso aeroportuale attuale (Fiumicino Sud), fra cui la realizzazione di una nuova pista di volo e l’ampliamento dei piazzali e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a Nord».

CONSIDERATO che a livello strategico l’obiettivo che appare necessario assumere è quello del posizionamento dello scalo di Roma Fiumicino all’interno della rete europea, con il progressivo mutamento del suo ruolo da aeroporto internazionale O&D ad hub europeo di secondo livello e che nel breve periodo tale ruolo di aeroporto internazionale O&D, delinea un percorso di trasformazione dello scalo che non si deve misurare con un semplice potenziamento della dotazione infrastrutturale, quanto, necessariamente, con un più generale e complessivo aumento dello standard prestazionale dello scalo in termini di livello e qualità del servizio erogato anche con il fine di adeguare la sua capacità ai futuri flussi di traffico;

PRESO ATTO E VALUTATO come essenziale che all’aeroporto di Fiumicino possa essere associato un congruo sviluppo al fine di poter pervenire al ruolo strategico come sopra delineato dalle indicazioni che il contesto decisionale e strategico ha assegnato allo stesso scalo di Roma Fiumicino ma che questo sviluppo debba essere raggiunto necessariamente sulla base di congrui criteri di sostenibilità ambientale come più oltre declinati;

CONSIDERATO E VALUTATO alla presenza di elementi caratterizzanti l’ambito territoriale interessato dall’intervento e più precisamente il rapporto intercorrente tra le aree di intervento e la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano istituita ai sensi della Legge 394/91 con DM Ambiente 29/03/1996.

CONSIDERATO che gran parte del territorio interessato dallo sviluppo a nord dell’aeroporto di Fiumicino ricade in una porzione oggi compresa nella Riserva di cui sopra e che tale interferenza interessa sia le Zone 1, sia le Zone 2:

In riferimento alla zona 2 (per una superficie pari al 65% delle aree interessate dalla Riserva), la normativa di tutela (DM Ambiente 29/03/1996) prevede la possibilità, nelle more dell’entrata in vigore del Piano di Gestione, di sottoporre ad autorizzazione alcuni nuovi interventi di rilevante trasformazione del territorio, tra i quali sono comprese le opere di mobilità,

In riferimento alla zona 1 (per il restante 35% delle superfici interessate dalla Riserva) la suddetta normativa fa esplicito divieto di “qualsiasi nuovo intervento di modificazione del territorio e di ulteriore urbanizzazione”

CONSIDERATO che il Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano è stato oggetto di parere motivato di VAS con DM_2019-0000139 del 25-05-2019 e che al punto 4.b del parere stesso si legge: “Il proponente dovrà integrare il Rapporto Ambientale ... con le evenienze riscontrate nel Processo di VAS in merito alle indicazioni di ripermimetrazione della Riserva” ed in particolare tra le altre e di interesse per la presente analisi sono quella di ENAC (prot. DVA-2017-0023916 del 18-10-2017), della società Aeroporti di Roma (prot. DVA-2017-0023816 del 17-10-2017) e Associazione fuoripista (prot. DVA-2017-0023742 del 17-10-2017)

CONSIDERATO che il previsto ampliamento delle opere infrastrutturali di cui al Masterplan 2030 si sviluppa in aree di tipo 1 (ambienti di rilevante interesse naturalistico, paesaggistico e culturale con limitato o inesistente grado di antropizzazione) e in aree di tipo 2 (prevalentemente ambienti agricoli a maggior grado di antropizzazione, con funzioni di interconnessione territoriale e naturalistica delle aree di tipo 1 ovvero destinate al recupero territoriale, ambientale e paesaggistico), di cui all’art. 2 del Decreto istitutivo del 29.03.1996.

CONSIDERATO che per le due tipologie di aree presenti nella Riserva si ha quanto riassunto nelle tabelle di seguito riportate

Aree di tipo 1			
Zona	Prescrizioni	Strategie	Aree interessate
A	Limitazione e regolamentazione del carico antropico che sarà permesso esclusivamente a lungo itinerari prefissati in zone opportunamente attrezzate. Ammesse attività scientifica, didattica e l'osservazione naturalistica in base a speciali autorizzazioni e sulla base di un regolamento	Interventi specifici in merito a recupero, riqualificazione e ripristino ambientale.	- Aree con vegetazione psammofila; - Area umida della foce del fiume Arnone; - Dune di Capocotta.
B	Sono consentite attività produttive, di tipo non intensivo, e forme di gestione e conservazione delle risorse naturali presenti, che tengano conto da un lato della loro vulnerabilità e valore, dall'altro un uso compatibile. Sono ammesse attività turistiche e didattiche, purché regolamentate da norme opportune	Interventi specifici in merito a recupero, riqualificazione e ripristino ambientale. Interventi specifici mirati alla riduzione e regolamentazione di usi antropici non compatibili.	- L'area umida della foce del fosso dei Tre Denari; - Foci e aree umide; - Pinete, leccete e macchie litoranee; - Canali, bacini e corsi d'acqua; - Fiume Tevere e canale navigabile; - Arenile di Capocotta; - Aree agricole a prevalente contenuto archeologico e paesaggistico.

Aree di tipo 2			
Zona	Prescrizioni	Strategie	Aree interessate
A	Sono ammesse attività produttive in forme che attenuino, minimizzino o annullino gli impatti	Mantenere gli usi tradizionali, garantendo però la loro funzione di protezione, filtro o connessione con gli elementi destinati ad un maggior grado di tutela	- Aree agricole con funzione di filtro-connessione a protezione delle macchie e leccete; - Aree agricole adiacenti al fiume Tevere ed al Canale Navigabile; - Aree agricole di protezione delle vasche di Maccarese e dei canali e fossi; - Aree agricole con suoli a bassa capacità auto depurativa (duna antica); - Aree agricole con suoli a media capacità auto depurativa ; - Sistema dei filari e delle connessioni agricole; - Aree con prevalente attività agricola; - Aree agricole di valore paesistico e di valenza naturalistica.
B	Sono consentite attività compatibili con le finalità istitutive del Parco	Destinare queste aree alle esigenze delle collettività locali e alla fruizione dei visitatori del Parco	- Le pinete di Fregene - Le aree archeologiche; - Aree archeologiche anche con prevalenza naturalistica; - I borghi e le strutture di interesse storico paesistico; - Villa Guglielmi e parchi urbani; - Il sistema dei casali della bonifica; - Le aree agricole fortemente urbanizzate; - Aree a servizi pubblici; Aree a servizi privati.

CONSIDERATO che la documentazione presentata sia relativa al Masperplan sia per quanto concerne le soluzioni ambientali presenti nel SIA non prende in considerazione la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano se non come analisi in termini di conformità per la quale evidenzia il contrasto;

VALUTATO che per poter rendere coerente la proposta del MP2030 con l'attuale regime di tutela presente sul territorio, oltre a evidenti procedure specifiche, il proponente deve individuare proposte compensative per dar conto:

- dei suoli che verrebbero utilizzati per fini diversi da quelli oggi presenti nella Riserva e che questa dovrà mantenere inalterato il suo valore ed il suo stato
- dei principi di sostenibilità ambientale indispensabili in questa tipologia di interventi nella consapevolezza che è da ritenersi non compatibile la presenza di un regime di tutela del territorio come quello in esame con una proposta di intervento infrastrutturale e che la decisione in merito alla eventuale ripermimetrazione della Riserva stessa ha necessità di:
- Una procedura specifica che sarà cura del proponente individuare
- La proposizione di una serie di azioni di compensazione.

VALUTATO che sia la documentazione presentata sia la procedura attivata per questo procedimento non affrontano e non contengono soluzioni atte allo scopo.

VALUTATO che non si possa esprimere un giudizio di compatibilità ambientale fino a quanto non sarà sancita una soluzione compatibile con la riserva, nella certezza che, al momento, trattasi di un intervento non coerente con l'attuale destinazione del Territorio.

CONSIDERATO che in termini di occupazione di suolo l'aeroporto di Fiumicino è stato già oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al progetto di completamento di Fiumicino Sud e nello

specifico il progetto che è stato consolidato con gli atti di seguito indicati, ha riguardato il solo sedime già da tempo individuato e perimetrato:

- Decreto di compatibilità ambientale n. 236 dell'8.8.2013, modificato con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 304 dell'11.12.2014, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;
- Provvedimento di raggiunta intesa Stato-Regione n. 1774 del 12.05.2014, formulato dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, al termine della procedura di accertamento della conformità urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Dispositivo Direttoriale ENAC n. 90339 del 27.08.2014 di conclusione e perfezionamento dell'iter approvativo.

CONSIDERATO che ad oggi il sedime occupa una superficie di 1.588 ha di cui 1.033 ha per il comparto air side (ovvero piste di volo, bretelle, vie di rullaggio e piazzali) e il rimanente 555 ha per il sistema land side pari al 35% dell'intero sedime

CONSIDERATO E VALUTATO che il nuovo intervento implica un ampliamento del sedime di 532 ha pari ad un incremento di un terzo del sedime attuale interessando il sistema agricolo delle bonifiche ove l'area è caratterizzata da suoli a connotazione con destinazione prettamente agricola e che per la Fase 1 del MP 2030 relativa per lo più alla realizzazione della pista 4 e opere connesse l'area di espansione è di 264 ha di cui il 97% è suolo occupato da seminativi in aree irrigue e prati (graminacee) ed il restante 3% da canali, idrovie e uso residenziale mentre la Fase 2 relativa alla vera e propria espansione dell'aeroporto verso nord con il nuovo sistema di infrastrutturazione dei nuovi terminal, piazzali, impianti e viabilità ecc occupa una superficie di ulteriori 265 ha di cui il 98% aree agricole irrigue e di culture orticole e il rimanente 2% interessato da tessuto residenziale continuo e denso nonché canali e idrovie.

CONSIDERATO E VALUTATO che in termini di alternative di progetto la documentazione presentata esamina due aspetti in modo separato. Da un lato viene eseguita una disamina dell'esigenza/opportunità di potenziare il sistema air-side fondamentalmente rappresentato da una nuova pista di volo e lo studio esplicita la necessità di una sua realizzazione ritenendo non sostenibile dal punto di vista funzionale e in parte anche ambientale poter dar risposta alla domanda di traffico nello scenario futuro in assenza della nuova pista di volo. Dall'altro, e in modo del tutto indipendente viene studiato il potenziamento del sistema land-side (per lo più sistema terminal e servizi connessi) trascurando totalmente l'ipotesi di ottimizzazione dell'infrastruttura esistente.

VALUTATO quindi che lo sviluppo dell'infrastruttura a nord per il sistema land-side non è stato oggetto di un reale studio di alternative di progetto.

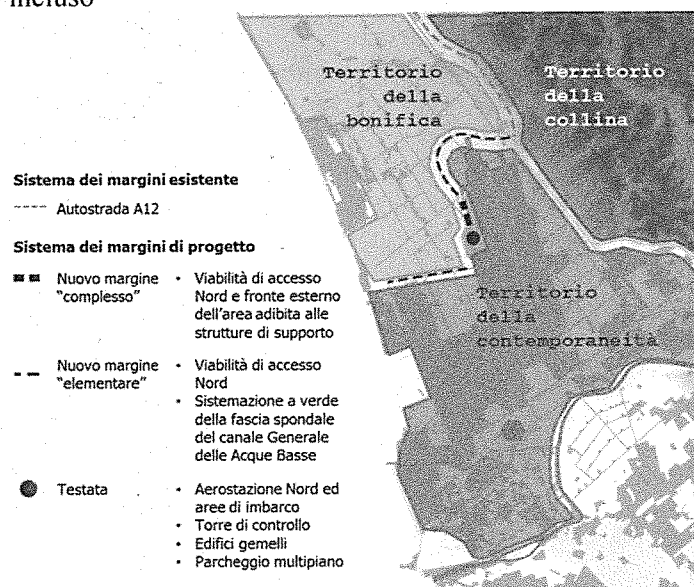
VALUTATO che quindi non è presa in considerazione una analisi complessiva dello scalo di Fiumicino in termini di scelte strategiche di utilizzo e ripartizione degli spazi tra sistemi presenti e previsti per lo scenario di progetto e che non sono state studiate alternative di strategia secondo le quali è possibile dar conto di un offerta infrastrutturale idonea alla domanda futura mediante l'individuazione di ottimizzazione delle risorse, anche infrastrutturali, esistenti.

VALUTATO che le più attuali indicazioni normative e le logiche connesse alla sostenibilità delle opere pubbliche individuano nel consumo di suolo e, di converso, nelle scelte per il contenimento degli spazi in sede di concept dell'iniziativa una tra le primarie logiche da assumere in fase progettuale e che nella documentazione del Masterplan presentato dal Proponente si evince che questi aspetti non sono stati trattati.

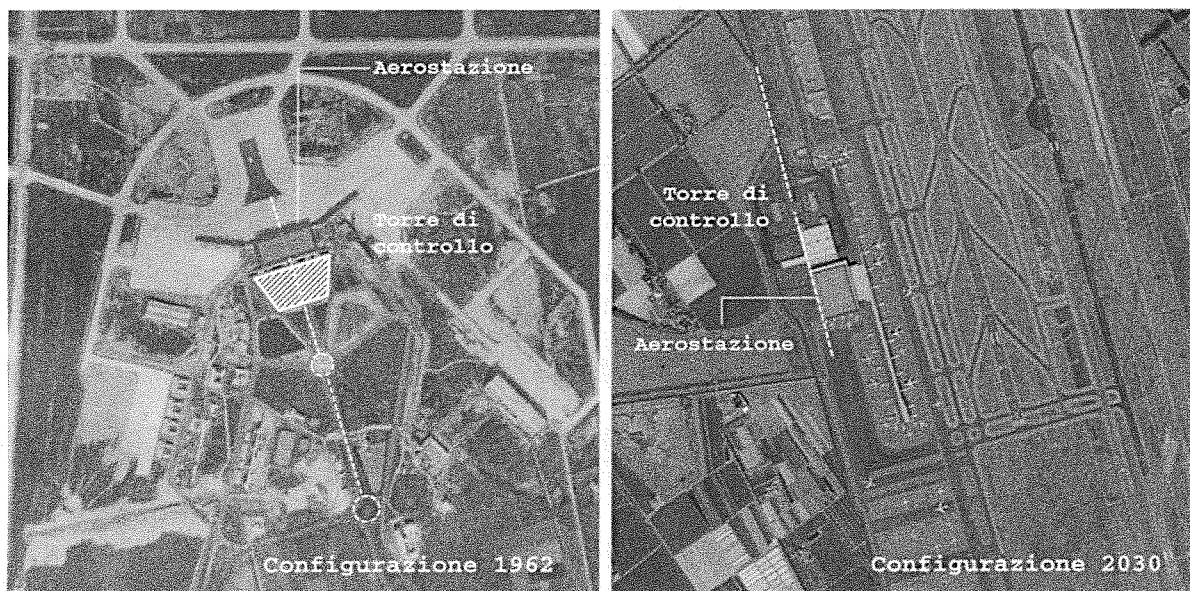
VALUTATO infatti che, ferma restando la necessità che la proposta sia coerente con le esigenze tecnico-funzionali dell'iniziativa nel suo insieme e che la soluzione prospettata non ne pregiudichi il suo sviluppo nel tempo qualora necessario, il MP2030 dell'Aeroporto di Fiumicino debba essere necessariamente basato su una più attenta analisi delle alternative atte a perseguire un'ottimizzazione del consumo di suolo e un miglior rapporto con il contesto ambientale e naturalistico.

VALUTATO che, viste le caratteristiche dei luoghi, occorre porre particolare attenzione a quello che si può definire il “**Livello di trasformazione in termini antropici dei luoghi**” ad oggi non certamente connotati da un alto livello di naturalità, essendo, come sopra detto, per lo più territori utilizzati ai fini agricoli, con un livello di antropizzazione modesto e un grado di edificazione praticamente nullo, intendendo in tal senso tutto ciò che è costruito a prescindere dal suo uso. Di fatto lo stato dei siti è connotato da interventi avvenuti diversi anni or sono per la bonifica dei territori e, fin dall’antichità nella zona si praticava il pascolo e quindi l’area oggetto del MP 2030 dell’ampliamento dell’aeroporto se da un lato non è stata mai esente dall’intenso uso antropico dall’altro non è mai stata oggetto di insediamenti.

CONSIDERATO E VALUTATO che, anche con riferimento all’analisi eseguita dal Proponente e contenuta nel SIA, il “territorio della Bonifica” è quello che indubbiamente connota e struttura l’intera piana a Nord dell’attuale sedime aeroportuale oggetto dell’intervento proposto e che se da un lato detto territorio è bordato dal “territorio della collina” che presenta una valenza decisamente più naturale ma che non è interessato in maniera diretta dall’intervento, dall’altro con l’intervento si darebbe maggiormente spazio a quello che nel SIA è definito “territorio della contemporaneità” ovvero degli insediamenti residenziali oltre che produttivi, aeroporto incluso



CONSIDERATO E VALUTATO che il lasciar spazio al “territorio della contemporaneità” non pone un quesito solo in termini di quello che è l’intervento proposto, , ovvero di sviluppo dell’aeroporto, quanto piuttosto di quello che lo stesso può implicare per quella quota parte dello sviluppo che configura non solo un “allargamento” della contemporaneità in termini funzionali e di risposta ad una domanda(domanda di traffico e quindi di movimentazione di aerei), quanto quello che l’insediamento di un nuovo sistema aeroportuale può implicare. Allo scopo è evidente e particolarmente efficace il confronto, presente e riportato nel SIA, tra il “nucleo storico” sul quale si è fondato l’aeroporto di Fiumicino all’inizio degli anni 1960 e quello ipotizzato nella configurazione Masterplan 20302030. Se da un lato è interessante la continuità in termini di lettura semiotica della forma dell’insediamento aeroportuale dall’altra emerge una perplessità non tanto e non solo sull’uso del territorio direttamente conseguente al progetto, quanto piuttosto a quello che potrà essere il fenomeno del consolidarsi del nuovo ruolo di terminale aeroportuale anche nella zona a nord dell’attuale sedime.



CONSIDERATO E VALUTATO che quanto sopra è abbastanza evidente se si esamina l'evoluzione territoriale ed urbanistica del territorio all'interno del quale si sviluppa quello che oggi è definito aeroporto di Fiumicino Sud. Come noto l'aeroporto ad oggi può essere considerato caratterizzato da:

- un sistema air side, dedicato per lo più al movimento degli aeromobili e quindi di correlazione tra spazio aereo e spazio a terra, che si sviluppa sul lato nord dell'attuale sedime mentre a sud è il sistema land side ovvero dell'interfaccia tra le funzioni aeroportuali e quelle territoriali, di accessibilità, di servizi, ecc. Non si fatica a percepire che nonostante il sistema air side dell'aeroporto abbia una sua connotazione fisica differente da quella del sistema della bonifica dell'area di Maccarese che come detto è prettamente di tipo aperto e a vocazione agricola, lo spazio occupato dal sistema delle piste e dei sistemi di connessione con i piazzali è anch'esso per lo più di area "libera" di tipo "aperto" e praticamente privo di elementi significativi di edificazione antropica
- un sistema land side invece sul fronte sud del sedime ove è presente tutta la parte più evidente della necessaria antropizzazione per i servizi e quant'altro necessario per lo svolgimento delle funzioni base dell'aeroporto stesso.

CONSIDERATO E VALUTATO che anche con riferimento ad alcune immagini riportate nella documentazione del SIA dalle quali si evince la configurazione ipotizzata nello scenario al 2030 non è tanto la nuova configurazione del sistema di piste quello che modifica il significato territoriale dell'intera piana di Maccarese quanto il nuovo sistema land side che il MP2030 ipotizza interamente duplicato a nord dell'aeroporto. Quindi, se da un lato l'attuale sistema air side in qualche modo funge da "barriera" all'espansione insediativa tanto che è possibile vedere come tutte le funzioni correlate all'attuale aeroporto di Fiumicino sono evidenti a sud dello stesso, la presenza del nuovo sistema land-side a nord sembra implicare la duplicazione di un importante struttura insediativa a nord dell'aeroporto stesso, "rompendo" l'attuale ruolo di barriera allo sviluppo insediativo del sistema delle piste come prima indicato



CONSIDERATO E VALUTATO che occorre un'attenta riflessione sul significato dell'espansione dell'aeroporto non tanto e non solo pensando e leggendo il suo sedime nella sua "nuova" configurazione, quanto piuttosto nel significato e nel ruolo che lo stesso può avere come generatore di un processo di trasformazione antropica della piana.

VALUTATO quindi che occorre una riflessione non tanto sul ruolo di espansione aeroportuale, per dar conto delle eventuali acclamate necessità di interfaccia tra spazio aereo e terrestre (sistema air side dell'aeroporto), quanto piuttosto dell'avere una reale necessità di "duplicazione" delle funzioni land side dell'aeroporto stesso essendo, a leggere l'esperienza dei circa 60 anni precedenti della vita dell'aeroporto di Fiumicino, proprio questo settore aeroportuale quello che implica una vera e propria opera di trasformazione territoriale che va ben oltre il mero sedime aeroportuale stesso. Riflessione che implica il considerare in modo più cogente lo studio delle alternative ed in particolare quella di poter ottimizzare l'uso dell'infrastruttura esistente.

CONSIDERATO E VALUTATO come ultimo tema di riflessione quello della necessità di affrontare una più completa e strutturata analisi di **Sostenibilità ambientale di carattere globale dell'iniziativa**, sembra emergere che tale tematica sia trascurata nel MP2030. Il documento tecnico ma anche il SIA si dedicano alle azioni di progetto generate e presenti all'interno del sedime aeroportuale previsto tralasciando possibili azioni su aree esterne al fine di creare quelle valenze territoriali che consentirebbero all'iniziativa di connotarsi come un polo generatore di recupero e sviluppo di sostenibilità ambientale del settore di intervento.

CONSIDERATO E VALUTATO quindi che non appare ammissibile la carenza di alcuni elementi fondamentali in termini di sostenibilità ambientale ovvero l'assenza nella trattazione di aspetti che, seppur non canonici, necessitano di approfondimenti per la portata della proposta del MP2030 dell'aeroporto di Fiumicino. Ci si riferisce nello specifico sia a 1) Aspetti di sostenibilità dell'intervento sia a 2) Aspetti derivanti dal contesto di localizzazione e dalle sue caratteristiche di sostenibilità ambientale come d'altronde più volte riportato anche nelle osservazioni pervenute da parte degli Enti e Associazioni.

VALUTATO che è ritenuto essenziale il poter pervenire al ruolo dell'aeroporto di Fiumicino come hub internazionale considerate le indicazioni che il contesto decisionale e strategico ha assegnato allo stesso scalo di Roma Fiumicino e auspicando quindi un suo sviluppo ma sulla base di congrui criteri di sostenibilità ambientale e di coerenze ad oggi non riscontrate

CONSIDERATO che, come detto in premessa, il Proponente ha presentato con nota ENAC-DG-22/06/2018-0068611-P la richiesta di "voler attendere, per un periodo stimato di 10 mesi, la definizione (di tali) questioni prima del proseguo della procedura di VIA".

CONSIDERATO che i motivi della richiesta di cui sopra sono indicati nel fatto che "lo sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino prevede l'acquisizione di aree esterne all'attuale sedime ubicate a nord-est dello

stesso” e che tali aree risultano essere interessate da vincoli derivanti dall’attuale configurazione della riserva Naturale Statale del litorale Romano (istituita con DM 29 marzo 1996 e poi ripermetrata con DM 24/10/2013)”. In relazione a ciò il proponente segnala che ci sono delle indeterminatezze a suo modo di vedere date da:

- applicabilità dei vincoli ai progetti di opere pubbliche già formalizzati non essendo ancora stato approvato il Piano di gestione della Riserva
- impugnativa del provvedimento di ripermetrazione con due distinti ricorsi per i quali pendono ancora le procedure di accertamento dinanzi al TAR Lazio (sede di Roma) e al Consiglio di Stato in sede consuntiva) e “la rimozione o la riforma del decreto di ripermetrazione inciderebbe in modo dirimente sul contenuto della procedura di VIA”

CONSIDERATO che sempre nella nota di richiesta di dilazione dei tempi ENAC ricorda “la disponibilità già indicata con nota del 29/05/2018 a promuovere processi partecipativi volti a ricercare e concordare ulteriori opere ed iniziative di mitigazione e compensazione ambientale e socio-culturale”

PRESO ATTO E VALUTATO il fatto che durante la sospensione del procedimento (concesso dalla Direzione in 9 mesi) nessuna iniziativa (al contrario di quanto indicato nella nota di cui sopra) è stata promossa dal Proponente

PRESO ATTO E VALUTATO che anche a completamento del periodo di sospensione il Proponente non ha presentato documentazione né in termini di controdeduzione delle osservazioni pervenute né in relazione a possibili processi di miglioramento o ottimizzazione della proposta progettuale, lasciando di fatto valida la sola documentazione presentata in sede di istanza

VALUTATO quindi come prioritaria la soluzione del contrasto attualmente presente con la destinazione del territorio (Riserva naturale statale) interessato dallo sviluppo per l’aeroporto di Fiumicino, non essendo, lo stesso, stato risolto tra le forme di tutela imposte dalla presenza della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano e la proposta progettuale contenuta nel Master Plan 2030 anche per l’entità delle superfici interessate

VALUTATO, data la strategicità sottesa dall’opera del MP 2030, sia le esigenze di compatibilità, sostanziale e formale con la riserva, sia l’assenza, di fatto, di azioni compensative rispetto alla stessa.

VALUTATO che in termini di rapporto con il sistema della pianificazione e programmazione la proposta prevista dal MP2030 risulta coerente in termini di sviluppo per i piani relativi allo sviluppo di settore e in particolare del quadro legato ai trasporti mentre non è conforme agli strumenti di pianificazione territoriale quali principalmente il Piano Territoriale Provinciale Generale ed il Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino e di Roma Capitale.

VALUTATO l’assenza di alternative di configurazione atte a minimizzare il consumo del suolo e la trasformazione del contesto, ponendo particolare attenzione alle più idonee soluzioni che rendano massima la compatibilità ambientale.

VALUTATO che lo studio delle alternative di configurazione dell’assetto aeroportuale, specie per il sistema dei terminal, non può prescindere dall’assumere il criterio di ottimizzazione delle risorse disponibili (verificandone anche attentamente il loro utilizzo), degli spazi territoriali già occupati dall’aeroporto nonché dall’assumere la massima attenzione sul risparmio del consumo di suolo.

VALUTATO anche che ogni eventuale nuova proposta, oltre ad essere in linea con gli obiettivi e i requisiti tecnico-funzionali propri dell’eventuale nuovo assetto infrastrutturale da delineare per gli scenari futuri, dovrà derivare da un’attenta analisi di soluzioni alternative volte ad ottimizzare le risorse da impegnare. Al riguardo l’aumento della capacità aeroportuale dovrà essere perseguito con il minimo consumo di suolo e arricchito da soluzioni atte a delineare idonee azioni di mitigazione e compensazione per pervenire al più corretto rapporto tra l’opera e l’ambiente

VALUTATO che occorre una significativa riflessione non tanto sul ruolo dell'aeroporto quanto sulla modalità del suo sviluppo in termini di trasformazione di funzioni del territorio visto che l'attuale sedime presenta ampi spazi e le proposte di espansione territoriali non possono prescindere dal dare concreta e articolata dimostrazione dell'impossibilità di raggiungere l'obiettivo funzionale in altro modo che deve essere cura del Proponente analizzare e sviluppare

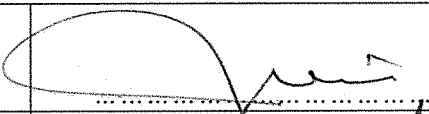
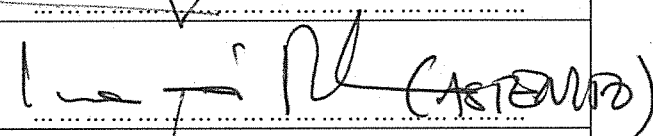
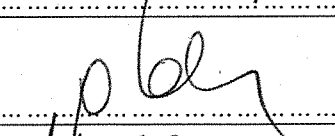
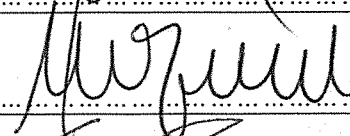
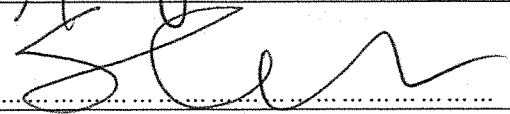
VALUTATO che per quanto riguarda l'ambiente idrico il nuovo assetto territoriale connesso alla proposta del MP2030 ha portato il proponente a sviluppare delle soluzioni legate ai soli requisiti tecnici senza implementare il progetto con proposte atte a dar conto di un maggior rispetto della naturalità dei luoghi al fine non solo di salvaguardare il ruolo funzionale (deflusso di aree di bonifica) dei corpi idrici ma di creare occasioni di sviluppo di sistemi volti alla salvaguardia e alla valorizzazione del ruolo ecosistemico dei corpi idrici stessi. Inoltre non sono stati previsti sistemi, pur se innovativi, volti al recupero e alla valorizzazione della risorsa idrica, privilegiando di fatto l'accumulo e/o riutilizzo previo idoneo trattamento delle acque di deflusso delle ampie aree pavimentate previste

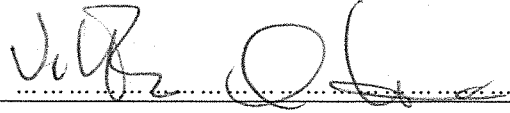
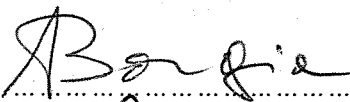
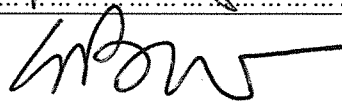
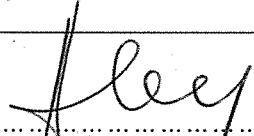
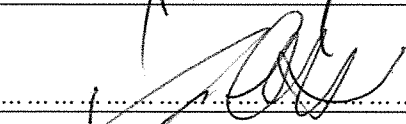
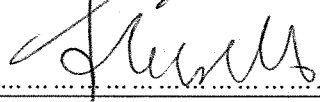
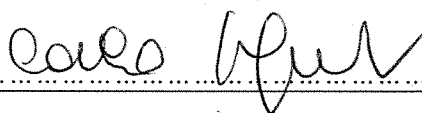
VALUTATO che in riferimento agli aspetti connessi alla vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, si constata la presenza nell'area, limitrofa allo sviluppo aeroportuale, di SIC e aree di tutela (es Oasi WWF di Macchiagrande) che pur se non direttamente interessati dal MP2030 sono da ritenersi significative in termini di sviluppo e tutela della biodiversità. Poiché al momento dette aree sono confinate in un ambito in ogni modo antropizzato, sia per la presenza di aree edificate sia per l'esteso uso intensivo agricolo, sembrerebbe necessario che la proposta di sviluppo aeroportuale si faccia carico di una lettura più ampia del sistema naturale della zona e, al fine di promuovere la biodiversità, fosse oggetto di attenzioni progettuali per azioni di compensazione

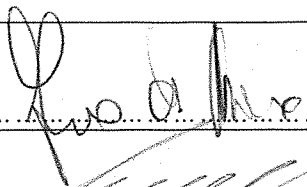
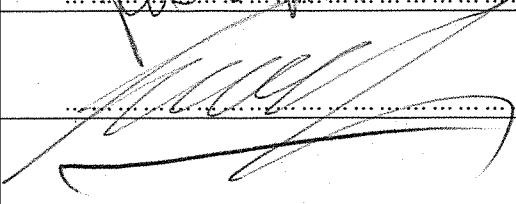
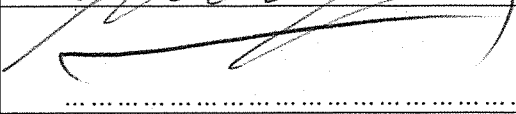
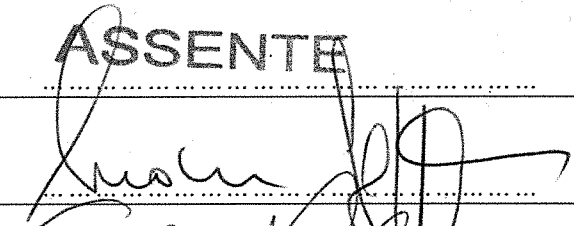
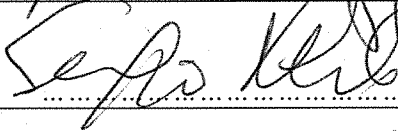
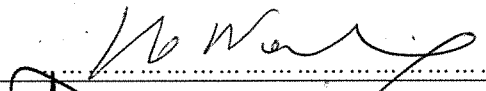
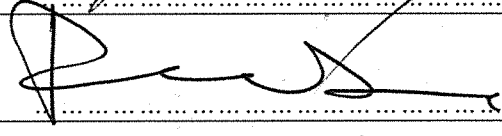
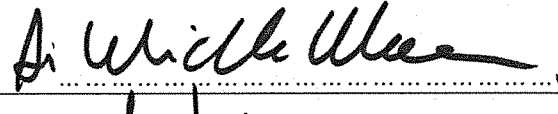
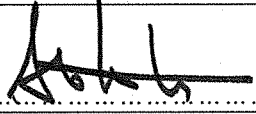
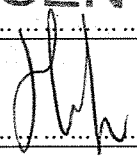
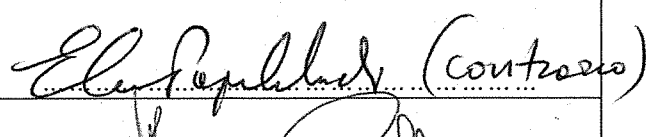
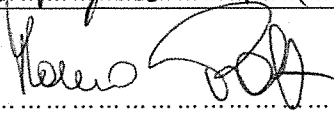
**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

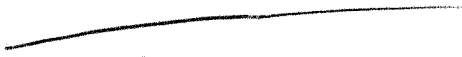
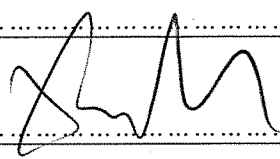
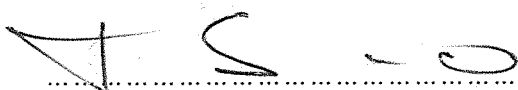
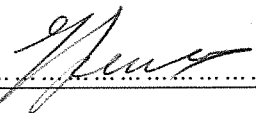
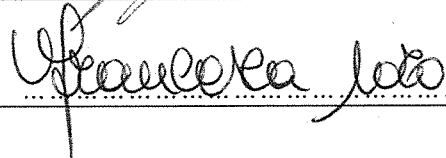
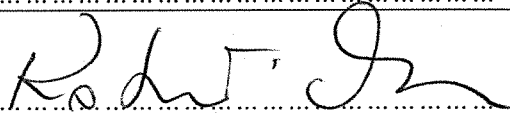
ESPRIME

parere negativo circa la compatibilità ambientale del Progetto Aeroporto di Fiumicino Master Plan al 2030.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	

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

Ing. Francesco Di Mino	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	
Arch. Paola Pelone (Rappresentante Regione Lazio)	