



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

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

\*\*\*

Parere n. 3095 del 18.7.2013

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p><b>Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto Leonardo Da Vinci (RM) Valutazione Ambientale ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i - Prescrizioni: A.14.a), A.14.b), A.14.c), A.14.d), A.20, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8. Progetto 26 Fase Stralcio secondo "Svincolo area est con viadotto in scavalco autostrada"</b></p> <p><b>ID_VIP: 4492</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>ENAC</b>

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

**VISTA** la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA/3662 del 14/02/2019 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot. CTVA/536 del 15/02/2019, relativa all'avvio delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CONSIDERATO**, come specificato dalla DVA nella comunicazione citata in apertura, che il procedimento di verifica di ottemperanza avviato concerne l'intervento relativo al Completamento svincolo in area est con viadotto di scavalcamento autostrada (Fase Secondo Stralcio - Progetto 26).

**CONSIDERATO** che l'intervento relativo Completamento svincolo in area est è incentrato sulla realizzazione delle manovre mancanti e la riorganizzazione della viabilità esistente in termini di corsie specializzate lungo la carreggiata Ovest della A91 e di attestamento alla viabilità interna aeroportuale.

**PRESO ATTO** che relativamente al progetto su indicato il Proponente ha richiesto, la verifica di ottemperanza per le seguenti prescrizioni: A.3 lettere a), c), d), e) e f), A.4, A.5, A.6, A.8, A.14 per la fase di corso d'opera le lettere: a), b), c) e d), A.18 e A.20 del Decreto n. 236 del 8/08/2013 così come modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014;

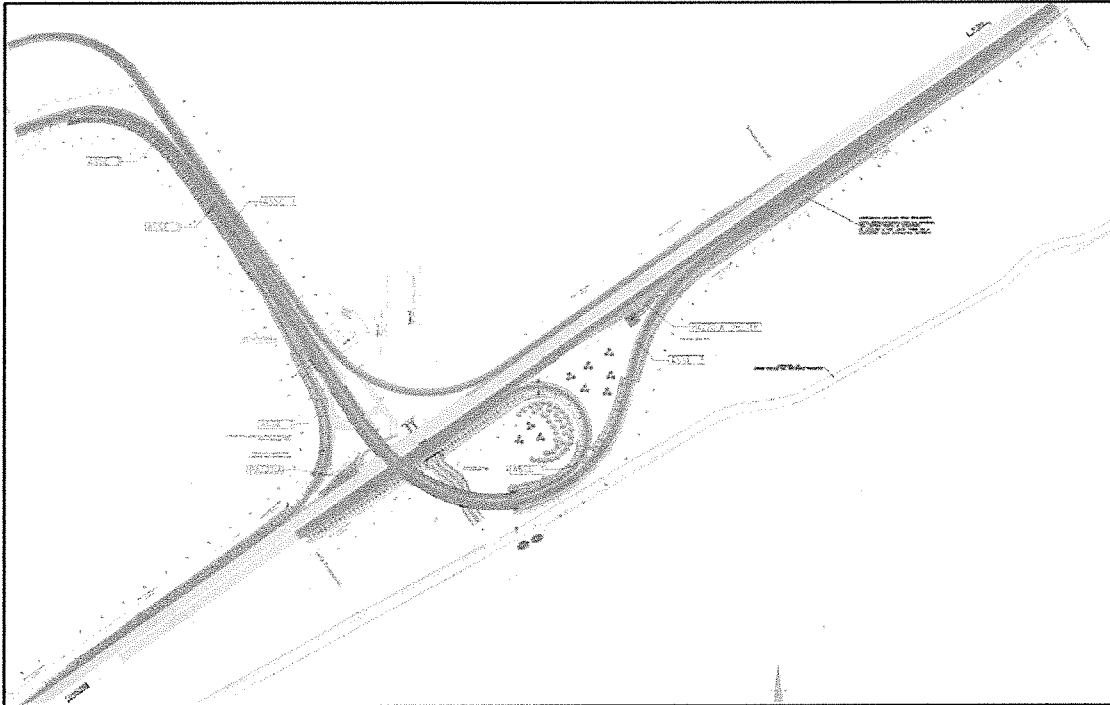
**VISTA e CONSIDERATA** la documentazione trasmessa da ENAC con nota prot. 12458-P del 01\02\2019 relativa alla realizzazione degli interventi di cui in oggetto e costituita da:

- 1) Elenco Elaborati, cod. A783T21DGGEEGEN0000
- 2) Relazione di ottemperanza, cod. A783T21DGGGERGEN001-0
- 3) Relazione tecnica della cantierizzazione, cod. A783T21DGGGERGEN002-0
- 4) Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori, cod. A783T21DGGEDGEN0003-0
- 5) Cantiere logistico - Schema di smaltimento e trattamento delle acque, cod. A783T21DGGEDGEN0004-0
- 6) Relazioni degli impatti ambientali di cantiere, cod. A783T21DGGGERGEN005-0
- 7) Piano gestione dei materiali, cod. A783T21DGGGERGEN006-0
- 8) Relazione sulle aree estrattive, cod. A783T21DGGGERGEN007-0
- 9) Relazione sulle discariche e impianti di recupero, cod. A783T21DGGGERGEN008-0
- 10) Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, delle discariche e degli impianti di recupero, cod. A783T21DGGEDGEN0009-0
- 11) Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere, cod. A783T21DGGEDGEN0010-0
- 12) Estratto dei documenti significativi del progetto, cod. A783T21DGGGERGEN011-0

**CONSIDERATO** che il progetto del "Completamento svincolo in area est con viadotto di scavalcamento autostrada" è incentrato sulla realizzazione delle manovre mancanti e la riorganizzazione della viabilità esistente in termini di corsie specializzate lungo la carreggiata Ovest della A91 e di attestamento alla viabilità interna aeroportuale.

Attualmente infatti sono consentite solo le manovre dirette da Roma verso l'area cargo e dall'area cargo verso Fiumicino. Il ricorso ad una tipologia di svincolo a trombeta ha consentito, attraverso l'inserimento di due rampe, di collegare alla cargo city anche la carreggiata est della A91. Inoltre, il progetto prevede anche la riconfigurazione della rampa diretta che collega la cargo city con Fiumicino, adeguandola al D.M. 19/04/2006 in termini di sviluppo ed organizzazione della corsia specializzata di immissione.

L'attraversamento dell'autostrada da parte delle due nuove rampe è stato risolto con un viadotto a 7 campate resosi necessario a causa delle scarse caratteristiche geomeccaniche dei terreni attraversati.



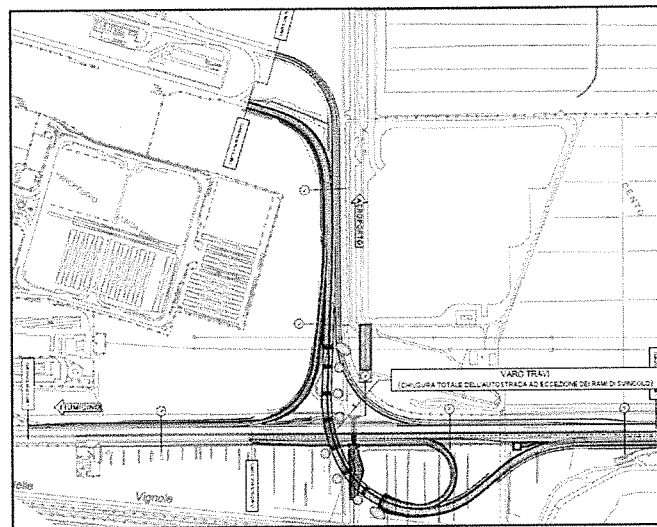
**Planimetria di progetto**

**CONSIDERATO** che il completamento dello svincolo in area est con viadotto in scavalco autostrada viene realizzato in 4 fasi principali, della durata complessiva di 455 giorni:

1. Fase 1 (suddivisa in 1A, 1B e 1C)
2. Fase 2 (suddivisa in 2A e 2B)
3. Fase 3 (suddivisa in 3A, 3B, 3C, 3D e 1E)
4. Fase 4

**CONSIDERATO** che la Fase 1 ha per la sottofase A una durata complessiva pari a 14 giorni, ed è prevista la realizzazione della deviazione del fosso di collegamento del canale delle Vignole con la vasca di laminazione di pista 3. Inoltre, è previsto l'apprestamento del cantiere per la realizzazione della parte più esterna della rampa Roma – Cargo, nonché della corsia di immissione della rampa cargo – Fiumicino. Durante questa fase sarà installato il new-jersey a protezione dell'area di cantiere della rampa Roma – cargo riducendo, così, l'attuale carreggiata stradale ad una sola corsia. Per quanto riguarda, invece, la rampa cargo – Fiumicino, si procederà con la costruzione dell'allargamento della sede stradale esistente del tratto di accelerazione. Nella fase 1B oltre il completamento delle lavorazioni iniziate nella fase 1A è prevista la costruzione delle pile 4 e 5. Queste ultime trovandosi fuori dalla carreggiata stradale non richiedono ulteriori penalizzazioni dell'infrastruttura esistente, né tanto meno modifiche alla segnaletica provvisoria. Per le lavorazioni di tale fase sono previsti 50 giorni. La fase 1 viene completata con la sottofase C che ha durata pari a 14 giorni, ed è prevista la realizzazione, sulla carreggiata ovest della A91, della piazzola per l'accesso all'area di manutenzione presente tra le due rampe Roma – Cargo e Cargo – Fiumicino. Inoltre, visto il completamento della riqualifica della parte più esterna della carreggiata stradale della rampa Roma – Cargo, il traffico sarà deviato su tale corsia e si comincerà ad intervenire sulla pavimentazione per riqualificare la cuspide tra la carreggiata ovest della A91 e la parte più interna della rampa. Durante questa fase, in orario notturno, sarà ridotta la carreggiata direzione Fiumicino ad una sola corsia per consentire la realizzazione del cordolo per la posa in opera del new-jersey di protezione del cantiere di fase 1 destinato alla realizzazione della rampa indiretta ed al prolungamento del ponticello idraulico. Tali lavorazioni non comporteranno alcuna penalizzazione in orario diurno alla carreggiata direzione Roma. Infatti al termine dei lavori notturni sarà ripristinata la normale circolazione su due corsie.

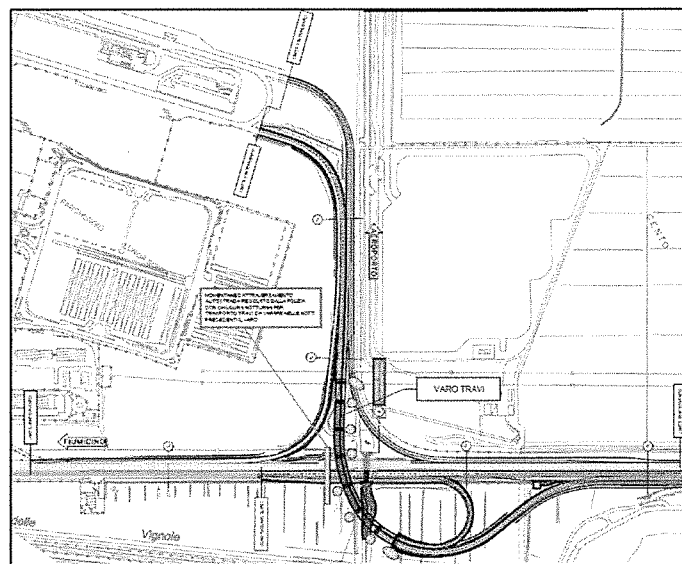
**CONSIDERATO** che la Fase 2 ha per la sottofase A una durata pari a 80 giorni, sarà ridotta la larghezza delle corsie della carreggiata direzione Roma e soppressa la corrispondente corsia di emergenza così da permettere la realizzazione del prolungamento del ponticello esistente ubicato alla progressiva 16+200 km della A91. Inoltre, verrà realizzato l'ampliamento della rampa cargo - Fiumicino. In questa inizieranno anche le lavorazioni inerenti le fondazioni e le elevazioni della spalla A e delle pile 1, 2 e 3 del nuovo viadotto. E' inoltre previsto il completamento delle pile 4 e 5 iniziate nelle fasi precedenti. Nella fase 2B, di durata complessiva pari a 54 giorni, si prevede di realizzare le fondazioni e le elevazioni della spalla B e della pila 6 oltre al completamento delle altre parti del viadotto iniziate nelle fasi precedenti. Le lavorazioni prevedono anche il completamento della rampa Roma - Cargo. Per questo è prevista l'installazione del new-jersey a protezione dell'area di cantiere e la riqualifica della parte di pavimentazione non ancora riqualificata nelle fasi precedenti. Il traffico diretto alla cargo sarà deviato sulla parte riqualificata in precedenza. Inoltre, si prevede di intervenire sulla parte a nord della rampa cargo- Roma realizzando anche il muro in terra armata previsto in progetto. Per garantire la circolazione dei veicoli sulla rampa cargo- Fiumicino, sarà installato un new-jersey a protezione dell'area di cantiere e i veicoli transiteranno sulla parte più esterna della carreggiata stradale completata nelle fasi precedenti. Infine, in questa fase si cominceranno a costruire i rilevati delle due nuove rampe a sud della A91, oltre alla piazzola per lo shelter dell'impianto di illuminazione. La circolazione veicolare sulla A91 non subirà penalizzazioni. In questa fase è prevista anche la chiusura notturna dell'autostrada per consentire il varo delle travi del viadotto di attraversamento. Durante la chiusura i collegamenti con l'aeroporto saranno garantiti con viabilità alternative. Infatti, il traffico che da Roma è diretto a Fiumicino sarà deviato all'interno dell'area tecnica mediante la rampa esistente di uscita per la cargo city e il parcheggio economy. Invece il traffico che da Fiumicino è diretto a Roma sarà deviato su via Portuense. Tali deviazioni saranno messe in opera anche in tutte le altre fasi per le quali le lavorazioni richiedono la chiusura notturna della A91.



Lavorazioni notturne della fase 2B

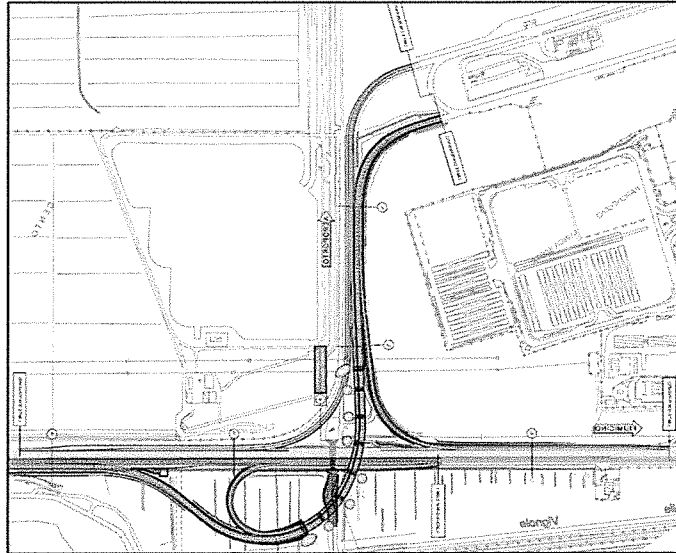
**CONSIDERATO** che la Fase 3 ha per la sottofase A una durata pari a 23 giorni, sarà ridotta la larghezza delle corsie di entrambe le carreggiate, e saranno sopresse entrambe le corsie di emergenza per consentire le lavorazioni per il completamento del prolungamento del ponticello esistente ed in particolare della parte centrale posto in zona spartitraffico. Per questo le due carreggiate saranno traslate verso l'esterno, sfruttando, per la carreggiata direzione Roma, l'allargamento della carreggiata realizzato in fase 1 e per la carreggiata direzione Fiumicino la corsia di emergenza presente. Naturalmente a protezione dell'area di cantiere sarà posizionato una new-jersey che fungerà anche da delimitazione della carreggiata autostradale. Inoltre, si procederà con il completamento del rilevato della rampa di uscita dalla carreggiata est della A91 in direzione cargo city e della rampa semidiretta di immissione. In questa fase, saranno varate anche le travi del viadotto ubicate a sud della A91 avendo l'accortezza di operare in sequenza dall'autostrada verso la spalla. A seguire si procederà con il posizionamento delle predalle operando dalla spalla verso l'autostrada. Infine, la fase prevede la continuazione delle lavorazioni previste per realizzazione delle rampe a nord della A91 ed iniziate

nella fase precedente. Nella fase 3B, di durata pari a 13 giorni, si concluderanno le lavorazioni inerenti l'impalcato del viadotto stesso. In particolare, è previsto il varo delle travi dell'impalcato ubicato a nord dell'autostrada. Per eseguire tale operazione si renderà necessaria la chiusura in orario notturno dell'autostrada, in quanto bisognerà attraversare la carreggiata autostradale per trasportare le travi dal campo travi al punto di varo. Per garantire tutti i collegamenti si procederà con la deviazione del traffico sulle viabilità alternative descritte per la fase 1. Terminata la fase di varo si procederà con il completamento dell'impalcato mediante la posa in opera delle predalle. Si precisa a tal proposito che il posizionamento delle predalle lungo l'impalcato dell'attraversamento dell'autostrada avverrà con la chiusura dell'autostrada, così come previsto nella fase 3C riportata sugli elaborati, per una durata di 25 giorni. Sempre nella fase 3B è previsto il completamento della sovrastruttura stradale del tratto di immissione della corsia cargo - Roma. Nella fase 3D, di durata pari a 2 giorni, sarà realizzata la sovrastruttura stradale delle nuove rampe nelle aree evidenziate sull'apposito elaborato allegato alla presente relazione. Inoltre, sarà completato il varo dell'ultima trave del viadotto. Per quanto riguarda la fase 3E, di durata pari a 7 giorni, si procederà con il completamento della sovrastruttura stradale oltre al posizionamento delle predalle. In entrambe le fasi non sono previste penalizzazioni o modifiche alla circolazione veicolare rispetto alle fasi precedenti.



Lavorazioni diurne fase 3C

**CONSIDERATO** che la Fase 4 ha una durata pari a 92 giorni, si procederà con il completamento della soletta del viadotto e di tutta la pavimentazione mancante, nonché della segnaletica definitiva. In corrispondenza del ponticello idraulico, è previsto il ripristino della circolazione veicolare sulla carreggiata autostradale esistente e la rimozione dei new-jersey provvisori. Inoltre, in prossimità della cuspide tra la A91 e la rampa Fiumicino - cargo è prevista la posa in opera di un new - jersey a protezione dell'area di cantiere che prevede la realizzazione della barriera di sicurezza finale nel tratto compreso tra la cuspide e l'allargamento del pavimentato esistente.



Lavorazioni notturne fase 4

**CONSIDERATA** la **prescrizione A.2** che richiede: "Prima dell'inizio dei lavori che comportino la produzione di materiali da scavo dovrà essere presentato al MATTM, per l'approvazione, il Piano di utilizzo ai sensi dell'art. 5 di cui al DM 161/2012";

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il progetto in esame non prevede riutilizzo di Terre e Rocce da scavo. Per tali ragioni il Proponente ha indicato che la presente prescrizione non è applicabile al Progetto in esame, relativamente al completamento dello svincolo in area est.

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

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

f. contenga l'individuazione delle discariche e delle cave più prossime al sito di progetto e i percorsi di minor impatto dei mezzi sia per l'approvvigionamento dei materiali che per il loro conferimento a discarica";

**CONSIDERATO E VALUTATO** che con riferimento alla prescrizione A.3.a il Proponente ha predisposto uno specifico approfondimento di analisi degli impatti ambientali indotti dalle realizzazioni previste (cfr. "Relazione degli impatti ambientali di cantiere" A783T21DGGGERGEN005-0). L'analisi effettuata, dopo la fase di definizione delle attività eseguite nei cantieri e dopo la caratterizzazione ambientale di dette attività, ha consentito di eseguire uno screening sulle componenti ambientali interessate dalle future realizzazioni e quindi di definire le potenziali interferenze. In particolare le componenti potenzialmente interessate dalle attività elementari necessarie, ed analizzate nel documento, sono: atmosfera, rumore e vibrazioni, ambiente idrico e suolo/sottosuolo. Di seguito i risultati dello studio:

- per quanto concerne la componente atmosfera, a seguito delle simulazioni previsionali effettuate con il modello matematico Aermol, il proponente non ha riscontrato criticità. I valori registrati a seguito dell'applicazione della metodologia del "Worst Case Scenario" sono quelli riportati in tabella (cfr. A783T21DGGGERGEN705-0) ove per fondo si intendono i valori presenti indipendentemente dall'intervento, per max simulazione i valori incrementali dovuti alla realizzazione dell'intervento e per totale l'insieme dei due precedenti valori ovvero quanto previsto nel corso d'opera non essendo prevedibili interferenze in esercizio di questi interventi. I valori complessivi sono comunque al di sotto dei limiti normativi riportati in tabella riferiti all'inquinante PM10

<i>Fondo</i> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	<i>Max 24h simulazione</i> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	<i>Totale</i> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	<i>Limite Normativo</i> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
26,0	1,14	27,14	50

- rumore, sempre per la fase di cantiere, si è fatto riferimento al modello di calcolo SoundPlan. I risultati delle simulazioni effettuate evidenziano come il clima acustico indotto dalle lavorazioni e dal trasporto dei materiali nelle condizioni maggiormente critiche siano tali da indurre livelli acustici contenuti al di fuori del sedime aeroportuale senza interessare alcun ricettore ubicato al di fuori del sedime dell'infrastruttura (cfr. A783T21DGGGERGEN705-0);
- per quanto riguarda la componente vibrazioni, data la tipologia di scavo effettuata con mezzi tradizionali, dati i volumi movimentati, nonché data l'assenza di ricettori sensibili nelle immediate prossimità dell'area d'intervento, non si prevedono interferenze ambientali (cfr. A783T21DGGGERGEN705-0);
- rispetto all'ambiente idrico si segnala che per tutte le lavorazioni da effettuarsi nell'ambito della realizzazione dell'intervento in esame l'unico potenziale impatto è indotto dal rischio di sversamenti accidentali. Date le caratteristiche di tali lavorazioni non si ritiene dunque necessario provvedere alla messa in opera di particolari mitigazioni, ritenendo le previste misure gestionali del cantiere sufficienti ad annullare il rischio di contaminazione dell'ambiente idrico. inoltre, per quanto riguarda le aree occupate dai cantieri logistici, si evidenzia che le superfici sono pavimentate e le acque trattate e smaltite, come specificatamente dettagliato nella "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. A783T21DGGGERGEN002-0) e negli elaborati grafici allegati "Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori" (A783T21DGGGERGEN003-0), "Cantiere logistico - Schema di smaltimento e trattamento delle acque" (A783T21DGGGERGEN004-0).
- con riferimento alla componente Suolo/sottosuolo, date le caratteristiche delle lavorazioni effettuate nella realizzazione dei progetti, il proponente non ha ritenuto necessario provvedere alla messa in



opera di particolari mitigazioni, ritenendo le previste misure gestionali del cantiere sufficienti ad annullare il rischio di contaminazione del suolo (cfr. A783T21DGGGERGEN705-0);

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

**CONSIDERATO** che con riferimento alla **prescrizione A.3.c** è stato predisposto l'elaborato di dettaglio denominato "Piano di gestione dei materiali" (cfr. A783T21DGGGERGEN706-0) che ha lo scopo di inquadrare le diverse tipologie di materiali necessari ed utilizzati nella realizzazione dell'intervento. In particolare si rimanda alla seguente documentazione di approfondimento specialistica:

- *Relazione sulle aree estrattive* (cfr. A783T21DGGGERGEN707-0);
- *Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero* (cfr. A783T21DGGGERGEN709-0);
- *Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero* (cfr. A783T21DGGGERGEN710-0);
- *Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere* (cfr. A783T21DGGGERGEN711-0);

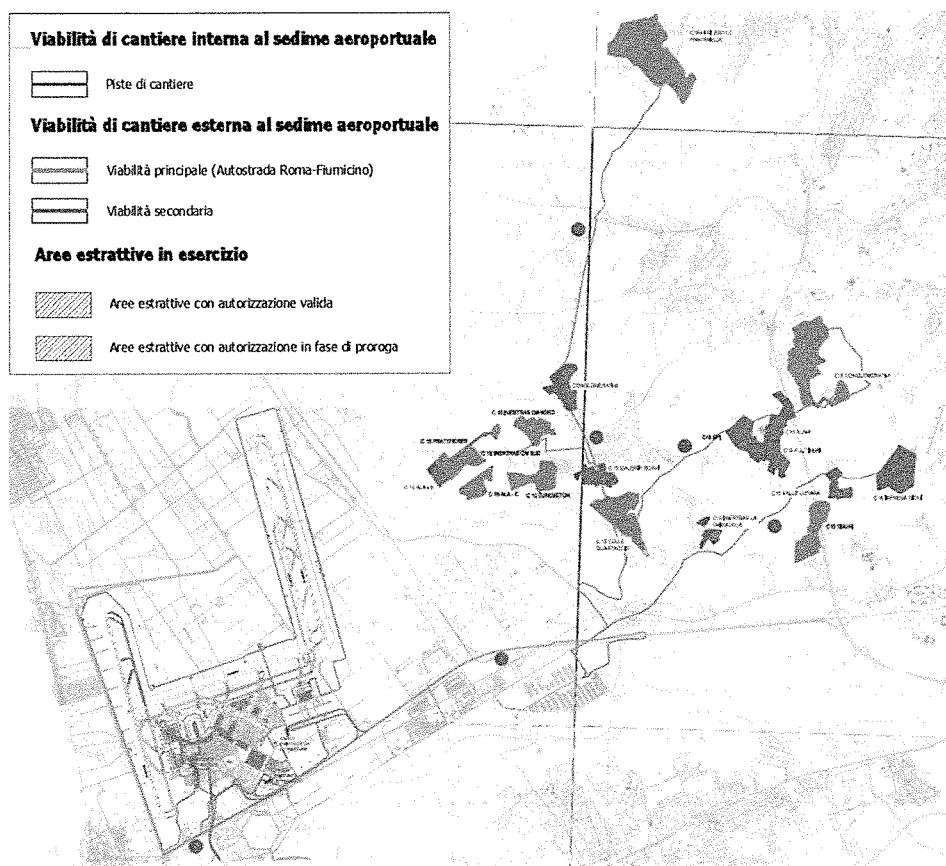
**CONSIDERATO** che in termini generali, cioè con riferimento all'intero intervento in esame, il bilancio dei materiali è quello di seguito riportato in tabella:

	Volume [m <sup>3</sup> ]	Descrizione
<i>Produzione</i>	52.771	Rappresenta lo scavo sia in materiale vegetale che inerte, al netto della pavimentazione
<i>Fabbisogno</i>	40.275	Rappresenta l'ammontare complessivo dei riporti, siano essi messi a rilevato o rinterri di scavi
<i>Riutilizzo</i>	0	Rappresenta la quota parte della produzione che si intende riutilizzare per la formazione di rilevati o rinterri
<i>Approvvigionamento</i>	41.275	Rappresenta la restante parte del fabbisogno che occorre reperire esternamente al progetto
<i>Recupero</i>	-	Rappresenta il materiale inerte proveniente dalla demolizione di pavimentazioni o strutture che si intende recuperare nei rilevati
<i>Da cava</i>	41.275	Rappresenta la residua parte da approvvigionare all'esterno dell'aeroporto da cava
<i>Esubero smaltimento discarica</i>	52.771	Rappresenta la differenza fra la produzione e la parte riutilizzata

**CONSIDERATO** che:

- non sono previste attività di recupero di materiale;
- l'approvvigionamento da cava è necessario non essendo idoneo il materiale scavato;
- il conferimento in discarica è necessario non essendo idoneo il materiale scavato;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda le movimentazioni (trasporti e percorsi) dei materiali i percorsi sono su viabilità esistente aperta al traffico.



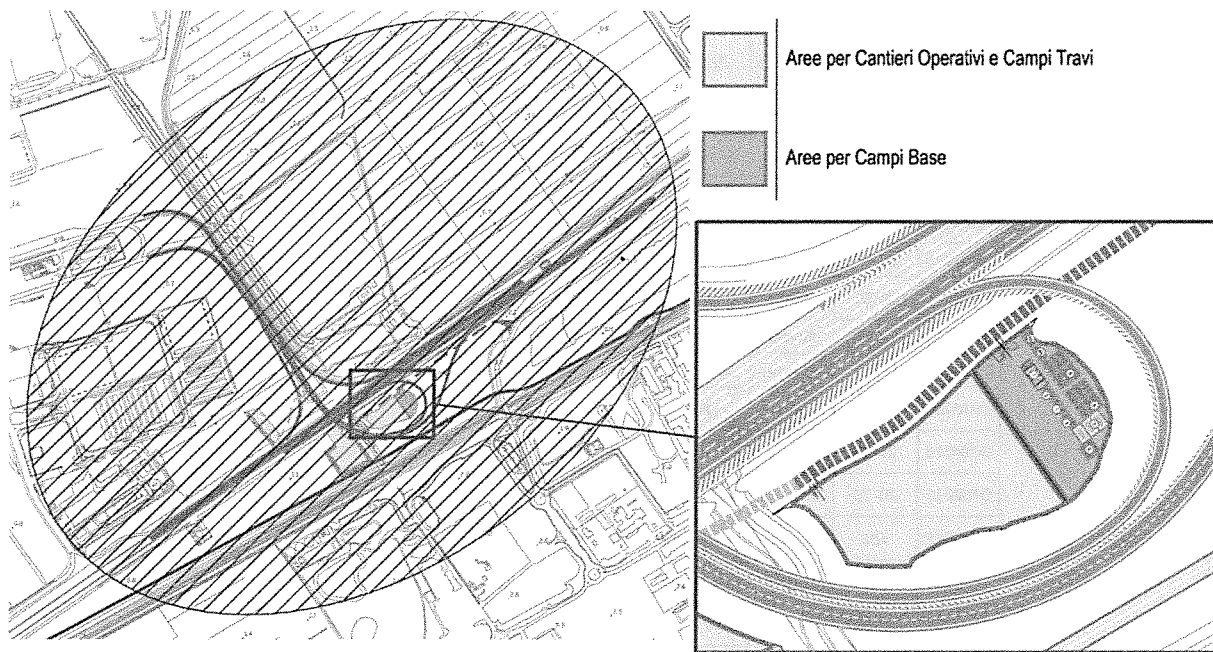
**CONSIDERATA la prescrizione A.3.d** che richiede un aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, che contenga gli aggiornamenti sulle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo al fine di verificare se abbiano o meno una concentrazione di inquinanti che supera i limiti di legge;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il proponente indica che le caratterizzazioni relative ai codici CER verranno effettuate dall'impresa al momento della produzione del materiale di scavo e demolizione, al fine del conferimento ad apposito impianto di recupero o discarica

**CONSIDERATA la prescrizione A.3.e** che richiede un aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, che individui nel dettaglio le aree di stoccaggio dei materiali (terre, inerti, conglomerati) nonché gli strumenti da utilizzare per la loro protezione onde evitare sollevamento di polveri;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che con riferimento alla **prescrizione A.3.e** è stato predisposto uno specifico approfondimento sui cantieri fissi allestiti per le realizzazioni degli interventi stessi. Tali approfondimenti sono riportati negli elaborati denominati "Relazione tecnica della cantierizzazione" (A783T21DGGGERGEN002-0) e nei relativi allegati grafici:

- Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori (A783T21DGGEDGEN003-0);
- Cantiere logistico - Schema di smaltimento e trattamento delle acque (A783T21DGGESGEN004-0).



Localizzazione cantieri operativi e base (stralcio elaborato A783T21DGGEDGEN003-0)

**CONSIDERATA la prescrizione A.3.f** che richiede di individuare le caratteristiche dei siti di cave e discariche del materiale, nonché dei percorsi effettuati dai mezzi di cantiere, specificando le interferenze generate dai mezzi stessi;

**CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.3.f** Sono stati predisposti degli specifici approfondimenti sulle cave e sulle discariche/impianti di recupero utilizzabili per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali. In relazione al destino del materiale da smaltire l'approfondimento ha riguardato, oltre alle discariche, gli impianti di recupero che potrebbero essere in grado di accogliere il materiale inerte residuo, nell'ottica di favorire il recupero di materiale in una scala più vasta di quella relativa al singolo intervento e quindi limitare il ricorso a materiale vergine. Tali temi sono trattati nei seguenti documenti:

- Relazione sulle aree estrattive (A783T21DGGGERGEN007-0),
  - Relazione sulle discariche e impianti di recupero (A783T21DGGGERGEN008-0),
  - Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero (A783T21DGGEDGEN009-0),
  - Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere (A783T21DGGEDGEN010-0).
- per quanto riguarda lo smaltimento, sono state individuate le discariche più prossime all'area aeroportuale, sufficienti ad accogliere i materiali di risulta (cfr. "Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero" cfr. A783T21DGGGERGEN708-0), come da tabella seguente:

Handwritten notes and signatures, including the number '11 di 26' at the bottom right.

Codice	Distanza [km]	Comune	Autoriz.	Tipologia	Materiale	Azienda
DRM001	5-10	Roma	Semplificata	Discarica	Discarica inerti	SOGECO srl
DRM002	10-20	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cerchio Chiuso Muratella
DRM003	10-20	Roma	Esistente	Discarica	Discarica inerti	MCCUBO SRL
DRM004	20-30	Roma	Semplificata	Discarica	Discarica inerti	Cortac
DRM005	20-30	Roma	Esistente	Discarica	Discarica inerti	Quattro A
DRM006	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ambiente Roma Ovest
DRM007	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ecologica 2000
DRM008	>30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cave Casilina
DRM009	10-20	Roma	AIA	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	E.Giovi
DRM010	20-30	Roma	AIA	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	Adrastea
DRM011	20-30	Albano	Esistente	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	Pontina ambiente
DRM012	>30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cave Fantini sas
DRM013	>30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Eco Flaminia
DRM014	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ecologica 2000
DRM015	>30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	SIGi Ambiente
DRM016	>30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Metro B1 scari

Codice	Distanza [km]	Comune	Autoriz.	Tipologia	Materiale	Azienda
DRM017	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	SEIPA
DRM018	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ardeatina Discarica
DRM019	20-30	Palomba (RM)	Ordinaria	Discarica	Stoccaggio rifiuti pericolosi (anche RAEE)	Ric.Re.a S.r.l.
DRM020	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Stoccaggio rifiuti pericolosi e non pericolosi (anche RAEE)	NIKE S.r.l.

- sono fornite le indicazioni circa impianti di recupero presenti sul territorio da preferire al conferimento in discarica, tali impianti sono quelli riportati in tabella:

Codice	Distanza [Km]	Comune	Autorizzazione	Tipologia	Materiale	Azienda
RRM001	10-20	Roma	Esistente	Recupero	Recupero inerti	Recin srl
RRM002	20-30	Pomezia	Semplificata	Recupero	Recupero inerti	Ecologica
RRM003	>30	Roma	Esistente	Recupero	Recupero inerti	Consorzio Sociale Rolando Innocenti Scs
RRM004	>30	Roma	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Porcarelli Gino & CO SRL
RRM005	20-30	Roma	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Ardeatina discarica
RRM006	5-10	Roma	Semplificata	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Geco Ambiente srl
RRM007	5-10	Roma	Semplificata	Recupero	Recupero inerti	R.I.M.E 1 SRL
RRM008	20-30	Roma	Ordinaria	Recupero	Recupero inerti	SEIPA
RRM009	>30	Roma	Semplificata	Recupero	Recupero inerti	TRASH SRL
RRM010	20-30	Roma	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	BOX 3 srl
RRM011	20-30	Roma	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Lazio Maceri

Codice	Distanza [Km]	Comune	Autorizzazione	Tipologia	Materiale	Azienda
RRM012	<5	Fiumicino	Semplificata	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Leonardo Costruzioni
RRM013	5-10	Palomba (RM)	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti contenenti CFC e RAEE	AMA S.p.A.
RRM014	20-30	Pomezia	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi	Ecosystem S.p.A.
RRM015	>30	Roma	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti contenenti RAEE	Nieco S.p.A.
RRM016	20-30	Roma	Ordinaria	Recupero	Recupero rifiuti pericolosi e non pericolosi (anche RAEE)	NIKE S.r.l.
RRM017	10-20	Roma	Semplificata	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	INERTI LAZIO S.R.L.
RRM018	>30	Roma	Semplificata	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	BIO LAURO S.R.L.
RRM019	10-15	Roma		Recupero	Recupero inerti	INERTRAS

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

Denominazione	Volumi residui a giugno 2013	Scadenza autorizzazione	In fase di proroga
C15 ALA A	135.151	19/02/2013	si
C15 ALA B	291.235	19/02/2013	si
C15 Epi	712.439	19/02/2013	si
C15 Eurobeton Monti del Lumacaro	1.602.678	11/11/2014	-
C15 Eurobeton2 Podere S.Claudio	1.027.218	07/10/2019	-
C15 Conglomerati	161.007	08/04/2013	si
C15 Fratelli Tiberi	648.363	19/02/2013	si
C15 Galeria Scavi	390.458	19/02/2013	si
C15 Galeria Scavi Colle Quartaccio	2.376.976	30/06/2021	-
C15 Impresa Giovi	625.652	19/02/2013	si
C15 Inertras Castel Malnome nord	345.289	04/03/2021	-
C15 Inertras Castel Malnome sud	683.434	06/07/2017	-
C15 Inertras La Chiesuola	270.782	10/05/2016	-
C15 Prati Fioriti	222.373	31/10/2013	si
C15 Tiberi	1.958.146	27/07/2016	-
C15 Valle Lupara	34.317	19/02/2013	si
C18 Esi 2000 Le Pantanelle	3.130.931	06/05/2019	-

- sono inoltre state individuate le viabilità interessate dai mezzi di cantiere per l'approvvigionamento e lo smaltimento e dalle stime effettuate sui traffici indotti si è dedotto che per tutti i progetti anche per la situazione più critica, i volumi di traffico sono trascurabili sia rispetto alla viabilità principale, sia rispetto a viabilità secondarie (cfr. A783T21DGGEDGEN007-0);

**CONSIDERATA la prescrizione A.4:** "Per ogni lotto funzionale, dovrà essere comunicata al MATTM, alla Regione Lazio, all'ARPA Lazio, al MIBAC e alle Soprintendenze la data di inizio lavori con una relazione che attesti l'avvenuta ottemperanza delle prescrizioni del presente parere.";

**CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.4** il Proponente segnala che l'istanza presentata svolge il ruolo richiesto dalla prescrizione per quanto riguarda le competenze del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Per quanto riguarda gli altri soggetti a cui

deve pervenire l'informativa ovvero la Regione Lazio, l'ARPA Lazio, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale il Proponente stesso invia apposita nota che riporta, solo per completezza informativa, gli argomenti sviluppati in questa documentazione a testimonianza dell'avvenuta ottemperanza.

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

**CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.5** sono stati realizzati due tipologie di studi. Il primo, mediante studi e approfondimenti di carattere generale, ha perseguito l'obiettivo di creare un'unica cornice di contesto per l'intero ambito del progetto di completamento dell'aeroporto di Fiumicino Sud, all'interno della quale poter sviluppare i singoli studi di ogni lotto funzionale ed essere certi di fornire un'unitarietà di interpretazione ed una coerenza complessiva. Il secondo tipo di studi sono i veri e propri aggiornamenti specifici per ogni lotto funzionale ed in particolare per il progetto di “Completamento svincolo in area est con viadotto di scavalco autostrada” sulla base di indagini geotecniche specialistiche, sono stati approfonditi i seguenti argomenti:

- geologia e geomorfologia con riferimento ad un quadro geologico e geomorfologico generale nonché all'assetto locale, alla litostratigrafia dell'area, alla presenza del gas nel sottosuolo e alla subsidenza;
- idrogeologia riferita al quadro generale e locale, ai complessi idrogeologici, alla verifica con il Piano di Assetto Idrogeologico, al reticolo idrografico e reti scolanti e alla piezometria per lo stato delle acque sotterranee;
- sismicità del territorio con riferimento sia alla sismicità storica che alla pericolosità e alla classificazione sismica, nonché alla microzonizzazione e alle classi di rischio nell'area di studio;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che dette relazioni sono state poste alla base delle verifiche di ottemperanza come desumibile dall'Elenco Elaborati, cod. A783T21DGGEEGEN0000-0 e specificamente nell' Estratto dei documenti significativi del progetto codice A783T21DGGEDGEN0011-0;

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

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

**CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.6** che tale prescrizione viene esaminata in due parti in quanto afferisce al tema al monitoraggio della falda preventivo alla fase di cantiere ed uno che riguarda l'interazione delle realizzazioni con la falda stessa. La prescrizione, nella prima parte, richiede l'installazione preventiva di piezometri di monitoraggio. Per quanto riguarda le aree di stretta pertinenza progettuale, le tabelle inserite nella Relazione Geologica e Idrogeologica redatta nell'ambito del Progetto Esecutivo illustrano i risultati delle misure effettuate in foro nel corso delle campagne geognostiche, fra cui i livelli piezometrici misurati nelle perforazioni di progetto (Pz19), ed oggetto di monitoraggio periodico. Dall'analisi dei dati si desume una falda freatica superficiale, contenuta nei depositi appartenenti al

complesso delle sabbie dunari, posta a circa -0,7/-1,8 m da p.c., con un deflusso delle acque sotterranee diretto verso W. Oltre alla falda freatica suddetta, in profondità, si individua una seconda falda confinata di scarsa rilevanza progettuale, contenuta nei depositi granulari posti a 70 m di profondità e appartenenti al Complesso C4 dei depositi fluvio palustri.

**CONSIDERATO E VALUTATO che per quanto attiene alla parte 6b della stessa prescrizione** la natura delle opere da realizzarsi fa sì che non si abbia alcun effetto sulla falda nella situazione post operam. Posto ciò, le lavorazioni interferenti con la falda risultano essere gli scavi di sbancamento per la realizzazione delle pile e spalle del viadotto ed il rimodellamento del corso del fosso allacciante al Canale delle Vignole. Le profondità di scavo, peraltro, risultano relativamente modeste (massimo 2.6 m) ed in progetto è previsto il sostegno degli scavi tramite palancolati metallici. Queste circostanze unitamente alla natura prettamente argillosa dei terreni interessati, induce a prevedere venute d'acqua scarse, facilmente gestibili con aggotamenti localizzati, il cui effetto sul regime di falda è pressoché nullo. Per quanto riguarda le lavorazioni che modificano il reticolo idraulico superficiale, il fosso allacciante al Canale delle Vignole subirà una leggera deviazione rispetto al suo attuale corso per aggirare una pila del viadotto. Tale variazione manterrà l'attuale sezione idraulica del fosso e sarà limitata nell'estensione introducendo due leggeri flessi rispetto all'attuale tracciato rettilineo del fosso. Alla luce di ciò la variazione indotta nel regime delle acque superficiali ad opere ultimate appare ininfluyente. Nelle fasi realizzative il corso del fosso verrà deviato con degli argini provvisori in terra, appositamente studiati per mantenere l'attuale schema di deflusso e le relative portate.

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

**CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.8:** riferendosi detta prescrizione al concetto generale di tutela e prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche di fatto indica la necessità di mettere in atto tutte le azioni necessarie per pervenire a due importanti risultati:

- la tutela delle risorse idriche (quindi superficiali e profonde) connesse alla presenza e all'esercizio dell'aeroporto;
- la stessa finalità durante le attività di lavorazione per la realizzazione del progetto.

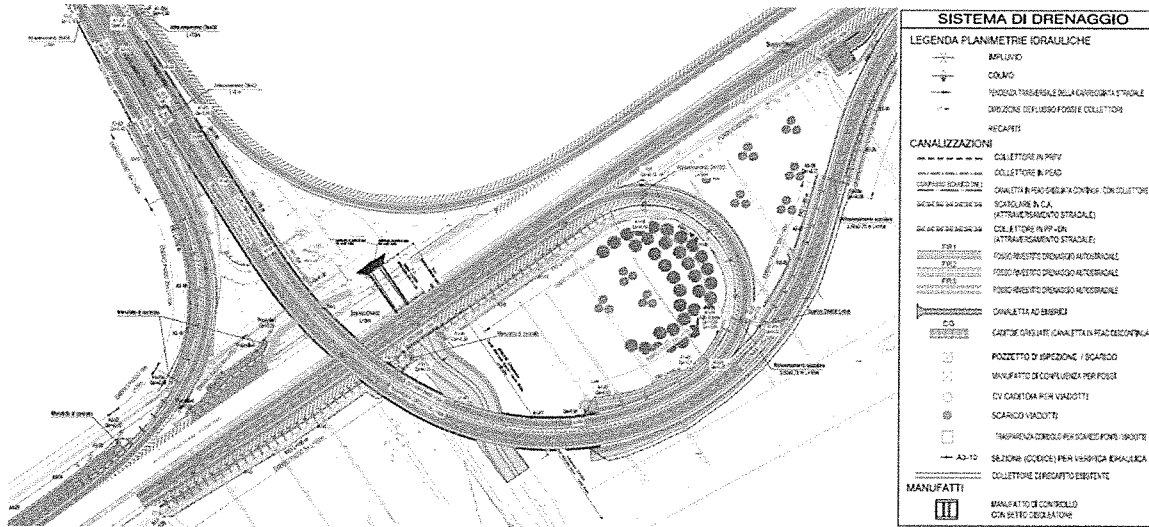
A questo i progetti rispondono secondo due filoni di attività di cui il primo consente di determinare e realizzare un sistema aeroportuale in cui tutte le acque connesse all'esercizio sono raccolte e trattate nel modo più idoneo e congruo con il suo uso e la sua configurazione morfologica e strutturale,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

**CONSIDERATO E VALUTATO che** le acque di piattaforma vengono recapitate nel reticolo esistente attraverso dei fossi siti al piede del rilevato stradale, mantenendo pressoché immutata l'attuale modalità di scarico; in particolare i recapiti principali risultano l'attuale canale in terra trapezio che sottopassa l'Autostrada e il Canale Alitalia. Quest'ultimo risulta ampiamente in grado di smaltire le portate di progetto pari a 0.443 (m<sup>3</sup>/s) in quanto la portata massima smaltibile è circa 10.5 (m<sup>3</sup>/s), considerando un grado di riempimento pari all'80%. Al contrario, altri collettori presenti nell'area, quali ad esempio il Collettore LS, non risultano in nessun modo essere influenzati dal sistema di drenaggio dello svincolo autostradale. Al fine di tutelare la qualità delle acque recapitate al reticolo superficiale, il sistema di fossi che scaricheranno in



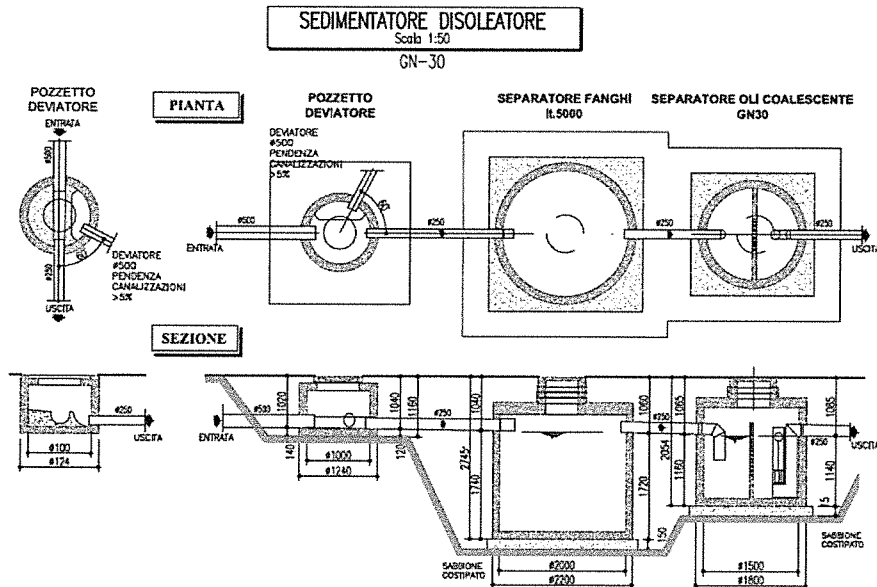
D

prossimità di esso, verranno rivestiti in calcestruzzo e agli scarichi sarà prevista un manufatto di controllo, anch'esso in calcestruzzo, con un setto disoleatore.



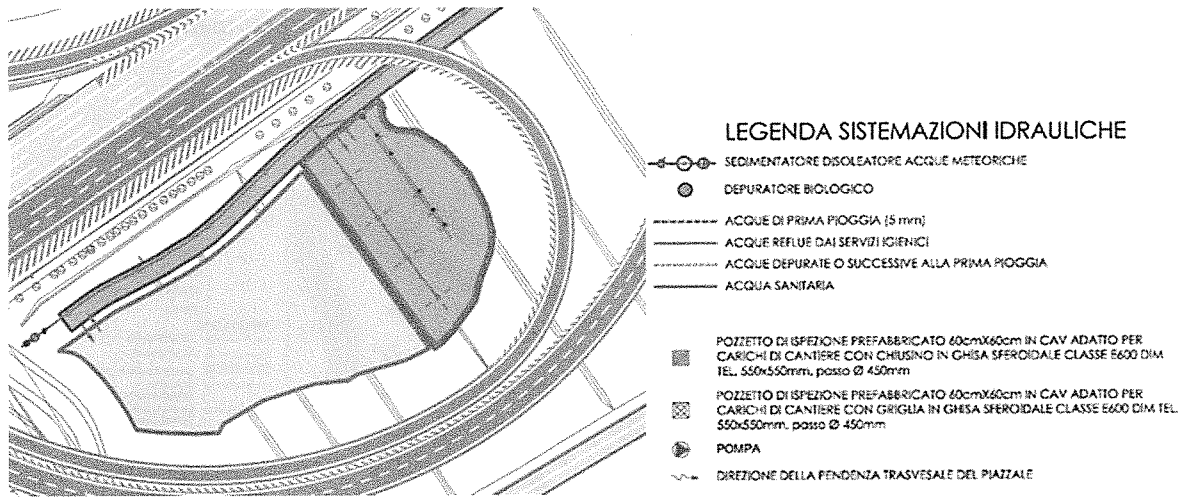
Planimetria intervento con sistema di drenaggio delle acque

**CONSIDERATO E VALUTATO** che in relazione alla fase di cantierizzazione il sistema di gestione delle acque è costituito da collettori a gravità e realizzati mediante tubazioni in PEAD. Le acque meteoriche che ricadono sull'area pavimentata del campo base e della pista di cantiere pavimentata vengono raccolte mediante caditoie puntuali e convogliate tramite collettori DN300 al corpo recettore "Canale Allacciante Vignole". Prima dell'immissione al corpo recettore le acque saranno trattate in una unità di trattamento specifica, come riportato nella figura sottostante (cfr A783T13DGGEDGEN012-0)



Dettaglio sedimentatore disoleatore

Handwritten notes and signatures are present on the right side of the page, including a large 'u' and several illegible signatures.



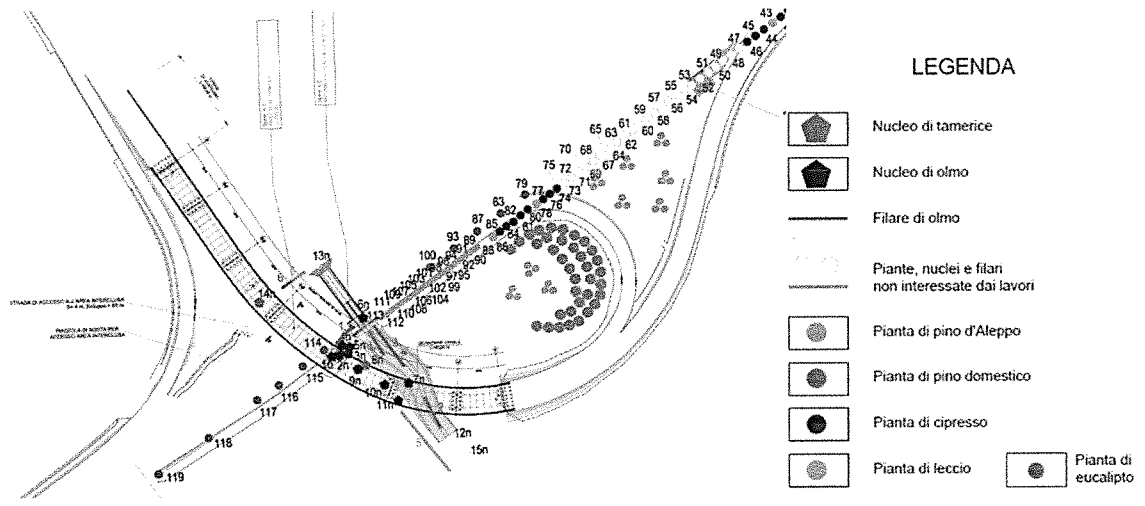
Planimetria sistema di drenaggio delle acque nel cantiere base

**CONSIDERATA la prescrizione A.14:** " Entro un anno dalla emanazione del Decreto VIA n. 0000236 del 8 agosto 2013, dovrà essere predisposto uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale rivolto a tutte le componenti ambientali da monitorare che analizzi separatamente le fasi di: ante operam, in corso d'opera e post operam, e che definisca accuratamente le tecniche di monitoraggio, le modalità di misura, la cadenza dei rilievi e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti. Tali monitoraggi dovranno in particolare riguardare(...)";

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il monitoraggio associato alle opere del completamento dell'aeroporto di Fiumicino Sud, ossia ai singoli interventi che lo compongono, è stato suddiviso in due diversi temi: da un lato, quello riguardante la presenza/esercizio dell'infrastruttura, che racchiude le attività connesse a quello che, usualmente, si definisce ante e post operam; dall'altro, quello relativo alla fase di costruzione, sviluppato laddove l'analisi ambientale della fase di cantierizzazione evidenzia elementi tali da essere posti sotto osservazione in ragione di situazioni potenzialmente critiche. Il primo aspetto in termini generali è stato trattato in modo unitario in un'ottemperanza già espletata mentre per quello specifico dell'opera in oggetto per la fase del corso d'opera il Proponente lo ha illustrato nella relazione "Relazione degli impatti di cantiere" (A783T21DGGGERGEN005-0). In essa è stato sviluppato lo studio al fine di individuare eventuali fenomeni di criticità che si potrebbero riscontrare durante la fase di costruzione degli interventi in progetto e, qualora individuati, di definire - sin da subito - interventi di mitigazione o contenimento dell'impatto. In considerazione dei risultati ottenuti dall'analisi della componente atmosfera non risulta essere necessario definire un sistema di monitoraggio da adottare durante la fase di realizzazione dell'opera; dalle simulazioni effettuate infatti i valori delle concentrazioni degli inquinanti diffusi in atmosfera risultano essere molto bassi e inferiori ai limiti stabiliti dalla normativa. Lo stesso vale per la componente rumore; infatti non essendo presenti ricettori abitativi e/o sensibili interessati dalle lavorazioni in oggetto, non si ritiene necessario implementare un sistema di monitoraggio durante le lavorazioni, essendo queste ultime realizzate principalmente all'interno del sedime aeroportuale. Anche per quanto concerne la componente suolo e la componente ambiente idrico, il Proponente non ha ritenuto necessario individuare un sistema di monitoraggio da impiegare durante lo svolgimento degli interventi di realizzazione dell'opera, in quanto l'interferenza dovuta allo sversamento accidentale di sostanze inquinanti si ritiene poco significativa stante la breve durata delle attività di cantiere più critiche e l'ideale gestione del sistema di raccolta e smaltimento delle acque prevista da progetto.

**CONSIDERATA la prescrizione A.18:** "Prima dell'inizio dei lavori su ciascun lotto funzionale, dovrà essere predisposta una relazione di aggiornamento che illustri tutte le misure di mitigazione e compensazione previste per l'esercizio dell'infrastruttura e per ogni comparto ambientale, con una descrizione delle modalità di attuazione delle stesse. Dette relazioni dovranno essere predisposte in ottemperanza al MATTM"

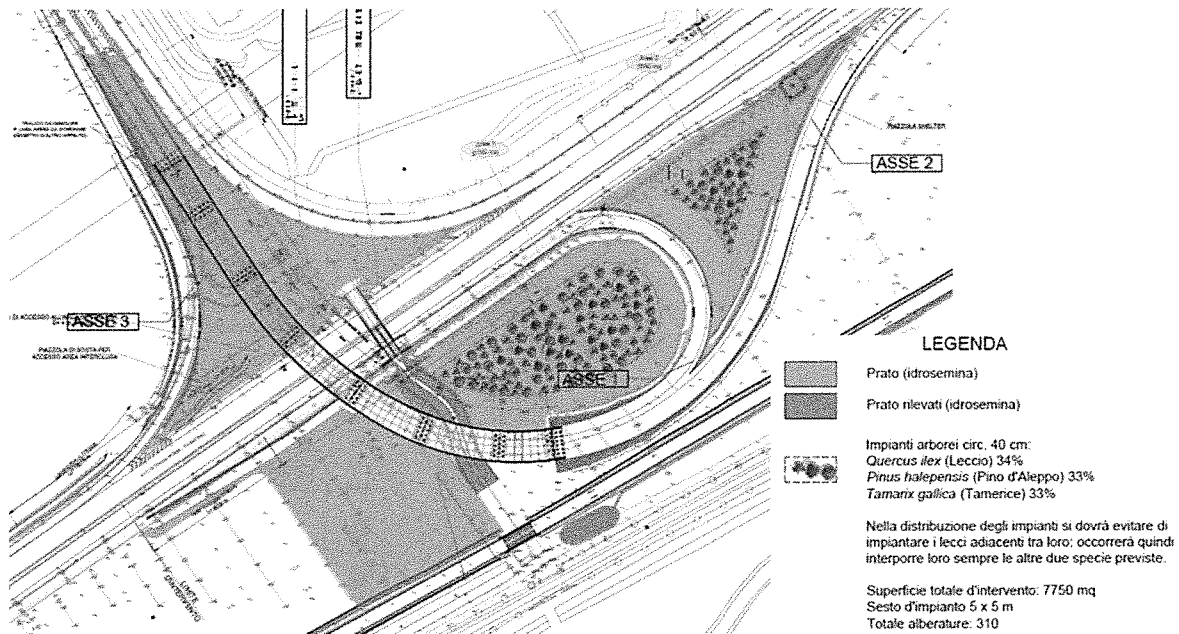
**CONSIDERATO E VALUTATO** che è stato sviluppato il progetto in esame le opere a verde, per le quali nell'ambito della progettazione esecutiva è stato condotto un censimento vegetazionale, nonché previste delle misure di compensazione. Sono state, pertanto, censite le specie vegetazionali presenti attualmente nell'ambito di intervento, per poi stimare quelle per cui si prevede l'abbattimento e conseguentemente quelle da compensare.



Censimento vegetazionale su planimetria di progetto

**CONSIDERATO E VALUTATO** che gli interventi di progetto interferiscono con diversi alberi esistenti, come emerge dallo specifico censimento vegetazionale svolto sul campo, per identificare ciascuna pianta presente. Nello specifico, complessivamente sono presenti 574 alberi: si tratta di piante rinnovatisi naturalmente in parte colpite da grafiosi o nuova grafiosi e di piccole dimensioni. Di questi alberi 14 sono morti. La fase di progettazione ha cercato di ridurre al minimo il numero di alberi interferiti, al fine di ridurre il più possibile l'impatto dell'opera. Per questo motivo, in base agli elaborati di progetto, di esproprio e delle demolizioni sono risultati da preservare 103 alberi, che, pur ricadendo su aree oggetto di esproprio, non dovranno essere abbattuti durante i lavori, in quanto non risultano interferiti dalla realizzazione delle opere di progetto. Le piante non interessate dai lavori e, quindi, non soggette ad abbattimento sono tutelate dal Regolamento per la tutela e l'igiene del verde pubblico e privato del Comune di Fiumicino. In totale, quindi, considerando i 574 alberi presenti, i 14 morti, i 103 da preservare e i 310 alberi previsti in progetto con dimensioni all'impianto di 40 cm di circonferenza, sono risultati 147 alberi da compensare nell'ambito della procedura autorizzativa comunale di abbattimento delle alberature ai sensi del "Regolamento per la tutela e l'igiene del verde pubblico e privato" del Comune di Fiumicino.

Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top, a signature 'd' in the middle, and several other initials and signatures at the bottom, including a signature that appears to be 'M. C. P.' and another 'M. C. P.' with a checkmark.



Planimetria di progetto con opere a verde

**CONSIDERATA la prescrizione A.20:** "Al fine di confermare la non interferenza del progetto con le aree di competenza dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere il Proponente dovrà trasmettere alla suddetta Autorità lo stralcio, estratto dalla successiva fase progettuale, comprendente tutti gli interventi che possano ricadere e/ o influenzare gli ambiti di competenza della suddetta Autorità. Inoltre gli approfondimenti delle soluzioni idrauliche di cui alle precedenti prescrizioni 8, 9, 10, 11 dovranno tener conto di quanto indicato nell'allegato A delle Norme tecniche di attuazione del PS5 - Piano di Bacino stralcio per il tratto metropolitano del Tevere dal Castel Giubileo alla foce ed in particolare "Criteri per la gestione delle risorse idriche". Tale prescrizione dovrà essere posta in verifica di ottemperanza al MATTM dopo la verifica tecnico-scientifica della suddetta Autorità";

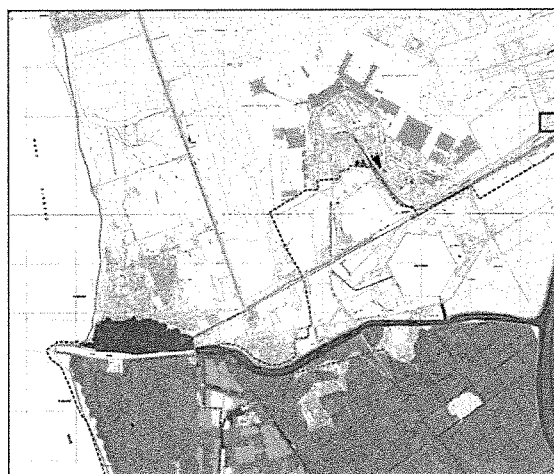
**CONSIDERATO E VALUTATO** che rispetto al Piano di Bacino la zona d'interesse ricade quasi interamente all'interno del territorio di competenza dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere, ad esclusione di una porzione limitata del sedime aeroportuale (l'estremità settentrionale della Pista 3), che insiste sul territorio di pertinenza dell'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio. Il Piano stralcio di Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, ai sensi dell'art. 65, c. 8 del D.Lgs. n. 152/2006, è lo strumento di piano conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del sistema delle acque superficiali e sotterranee e i corridoi fluviali dell'intero bacino idrografico sulla base delle caratteristiche fisico-ambientali del bacino stesso. Ad oggi è stato approvato dall'Autorità di Bacino del Tevere, con Decreto Segretariale n.58 del 22 dicembre 2016, il Piano Stralcio 6. E' opportuno evidenziare che tale Piano stralcio, pur se immediatamente efficace con forza di variante del PAI, non si applica al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) di Fiumicino Sud in precedenza approvato. In coerenza a quanto definito dall'art.47, co.1 delle NTA del PAI questo prevede che per le aree disciplinate dall'art.28, come quelle interessate dal PSA, <<sono fatti i salvi i piani attuativi e quelli di lottizzazione per i quali alla data di entrata in vigore del presente Piano stralcio siano state stipulate le relative convenzioni ma le restanti realizzazioni nell'ambito dei suddetti piani, ivi compreso il rilascio dei singoli permessi a costruire, sono soggette al parere preventivo dell'Autorità competente alla tutela del vincolo>>. Il PSA ha valenza di piano attuativo e non richiede la sottoscrizione di convenzioni come nel caso delle lottizzazioni; non sono inoltre previste verifiche a valle dello stesso per la sua realizzazione e pertanto non è richiesta l'acquisizione del parere di autorità preposte al vincolo. Stante quanto sopra riportato si può concludere che il PS6 non prevede nuove valutazioni e non richiede quindi il coinvolgimento dell'Autorità di Bacino del

b

fiume Tevere. Le valutazioni condotte, pertanto, sono state effettuate analizzando la documentazione precedente al PS6.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che l'area d'interesse ricade nel territorio in cui è stato redatto il Piano stralcio per area Specifica, PS5, tratto metropolitano del fiume Tevere da Castel Giubileo alla foce, approvato con DPCM del 3/5/2009. Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico elaborato dall'Autorità dei Bacini regionali del Lazio (in attuazione del D.Lgs. 152/06 e approvato con DCR Lazio n. 17 del 04/04/2012) affronta la problematica relativa alla difesa del suolo, di difesa dei versanti e di regimazione idraulica. Il Piano riporta le situazioni di pericolo d'inondazione stimate ai sensi del DPCM 29/09/1998 dall'Autorità tramite indagini o segnalazioni locali nell'ambito del territorio di propria competenza.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che non applicandosi il PS6 al piano di sviluppo aeroportuale precedentemente approvato, è stato necessario effettuare le valutazioni in relazioni ai Piani Stralcio precedenti. In particolare, le figure riportate di seguito restituiscono la localizzazione dell'ambito aeroportuale all'interno delle mappe tematiche proposte dai tre strumenti di Piano per l'ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa rischio e fasce fluviali (PAI - AdB Tevere aggiornamento - 2014 - Tavola P5-Cf) nonché per l'ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa dei regimi idraulici alterati (PS5).

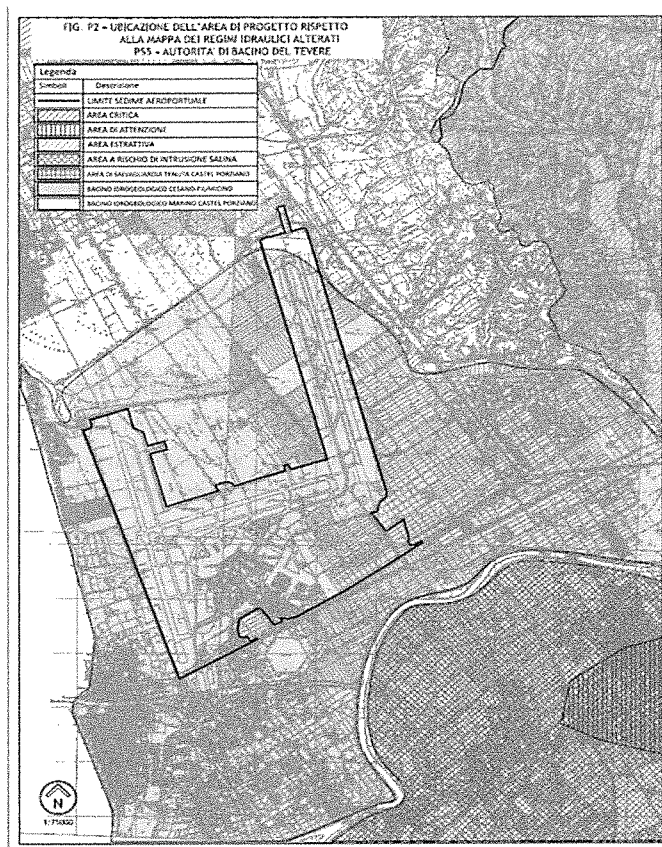


Handwritten signature or mark.

Ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa rischio e fasce fluviali (PAI - AdB Tevere aggiornamento - 2014 - Tavola P5-Cf)

u

Handwritten notes and signatures, including the text '21 di 26'.



Ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa dei regimi idraulici alterati (PS5)

**CONSIDERATO E VALUTATO** che dalle informazioni così come riportate dal Proponente si evince che il sedime aeroportuale non interferisce con aree perimetrali per il pericolo di inondazione e aree a rischio di danni a cose o persone. L'area del sedime aeroportuale ricade nel sottobacino idrogeologico n.5 Cesano-Fiumicino in un'area interessata dall'Acquifero Costiero (così come delimitati nella Tav. A2 Bi). Inoltre si evince che il sedime aeroportuale:

- non ricade su "aree critiche" o "aree di attenzione" relativamente alle caratteristiche dell'acquifero e alle problematiche di depauperamento della risorsa idrica;
- non ricade su aree a "rischio di intrusione salina".

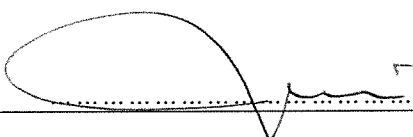
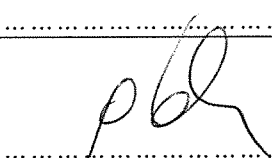
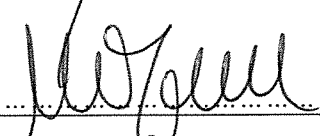

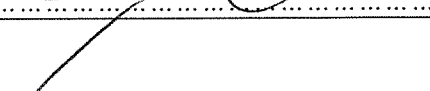
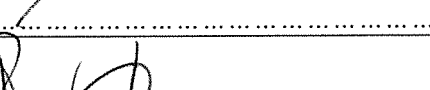
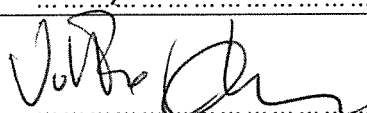
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**


**ESPRIME**

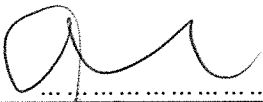
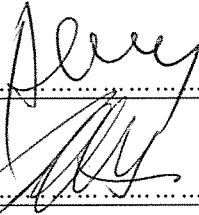

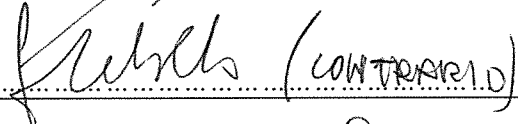
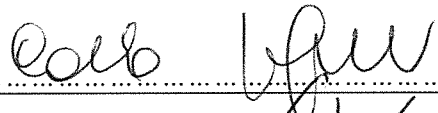
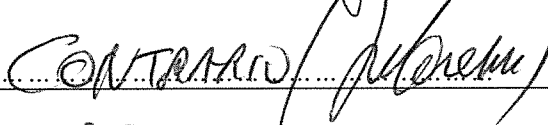
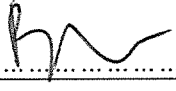

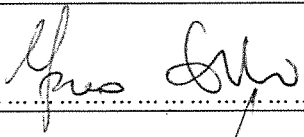
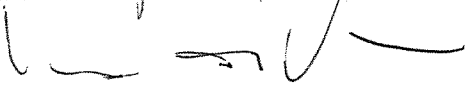
Per gli interventi relativi al Progetto di completamento di Fiumicino Sud – Aeroporto Leonardo da Vinci - "Completamento svincolo in area est con viadotto di scavalcamento autostrada (Fase Secondo Stralcio - Progetto 26)." Verifica delle prescrizioni A.3 lettere a), c), d), e) e f), A.4, A.5, A.6, A.8, A.14

per la fase di corso d'opera le lettere: a), b), c) e d), A.18 e A.20 del Decreto n. 236 del 8/08/2013 modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014:


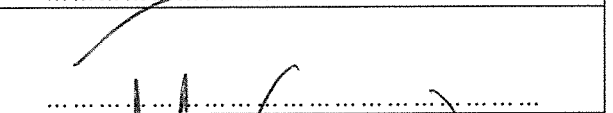
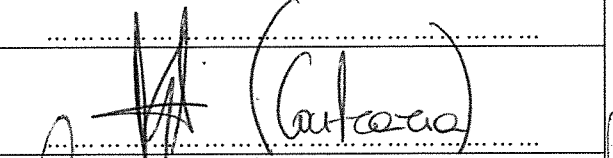
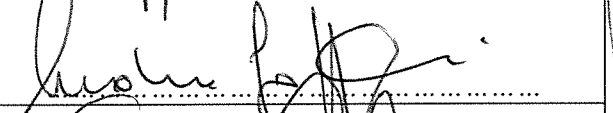
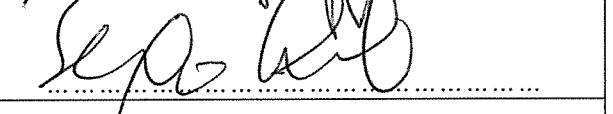
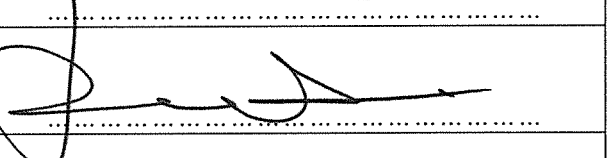
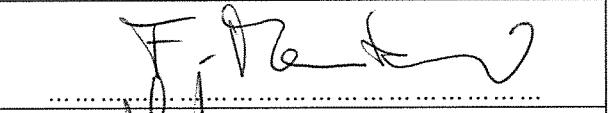
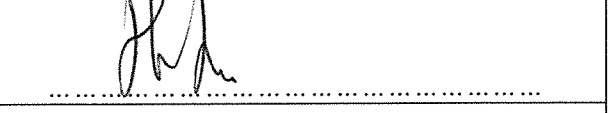


- prescrizione A3:
  - lettera c) - ottemperata
  - lettera d) - ottemperata
  - lettere a), e), f): ottemperate con le seguenti condizioni:
    - si ritiene necessario che il proponente implementi il sistema di archiviazione dei dati di monitoraggio con una sezione dedicata alla fase di costruzione per tutti gli interventi relativi al progetto di completamento dell'aeroporto di Fiumicino Sud e che in essa, intervento per intervento, siano riportatigli elementi conoscitivi relativi alle attività svolte che hanno ripercussioni sulla tutela ambientale e i riscontri alle indicazioni dettate dalle verifiche di ottemperanza;
    - il sistema di archiviazione dati della fase di costruzione dovrà riguardare anche i siti di approvvigionamento e pertanto dovrà contenere la denominazione dei siti di cava e i relativi quantitativi realmente movimentati; analogamente dovrà essere indicato il sito di discarica in cui saranno eventualmente smaltite le terre scavate che risultano residuali delle lavorazioni e i relativi quantitativi;
    - qualora in sede di attuazione venissero assunte ottimizzazioni alle attività previste dal progetto esecutivo il proponente dovrà comunicare dette modifiche mediante l'implementazione del sistema di archiviazione dei dati di costruzione, dando conto dell'ottimizzazione ambientale conseguita;
- Prescrizione A.4: ottemperata;
- prescrizione A.5: ottemperata;
- prescrizione A.6: ottemperata;
- prescrizioni A.8: ottemperata;
- prescrizione A14: ottemperata;
- prescrizione A.18: ottemperata;
- prescrizione A.20: ottemperata.

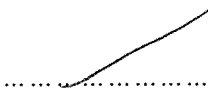

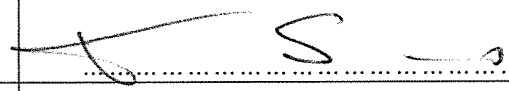
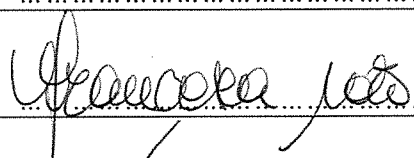
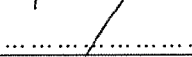
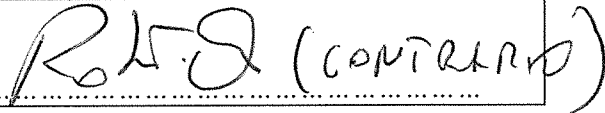
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	



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



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

Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	 (CONTRARIO)
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	 (CONTRARIO)