

Aeroporto "Leonardo da Vinci" Progetto di completamento Fiumicino Sud



***Edifici A – Polo Logistico Est,
area temporanea assistenza merci
Lista di controllo per
la valutazione preliminare
(Art. 6, co. 9 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)***



Indice

1	Titolo del progetto	4
2	Tipologia progettuale	5
3	Finalità e motivazioni della proposta progettuale.....	6
3.1	Le finalità alla base della soluzione proposta	6
4	Localizzazione del progetto	10
4.1	Il sito di progetto e la costanza di localizzazione e di funzioni rispetto a quanto previsto nel parere di compatibilità ambientale (DEC-VIA 236/2013).....	10
4.2	Il sito oggetto di valutazione preliminare rispetto al sistema dei vincoli culturali e paesaggistici....	11
4.3	Il sito oggetto di valutazione preliminare rispetto al sistema delle tutele ambientali	13
5	Caratteristiche del progetto	15
5.1	Il progetto oggetto di procedura di Valutazione preliminare	15
5.2	La tensostruttura	17
5.3	Dotazioni impiantistiche.....	18
5.4	Il traffico veicolare indotto	22
5.5	La soluzione progettuale oggetto di procedura di Valutazione Preliminare: la qualità ambientale ..	22
5.5.1	Tecnica realizzativa delle fondazioni	22
5.5.2	Gestione dei materiali provenienti da demolizioni e scavi.....	22
5.5.3	Volumetria edilizia	25
6	Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	26
7	Iter autorizzativo del progetto proposto.....	26
8	Aree sensibili e/o vincolate	27
9	Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale	31
10	Elenco elaborati cartografici allegati.....	40

1 TITOLO DEL PROGETTO

Aeroporto “Leonardo da Vinci” di Roma Fiumicino – Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Infrastrutture Complementari asservite all’Aeroporto – Polo Logistico area Est (cd. Edifici A), area temporanea assistenza merci.

Come più diffusamente descritto al punto 3 della presente Lista di Controllo (nel seguito per brevità “Lista”), il progetto oggetto di procedura di Valutazione Preliminare ex Art. 6, co. 9 del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii. si inquadra all’interno del “Progetto di completamento di Fiumicino Sud”, già oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di successivo **Decreto di compatibilità ambientale positivo** con prescrizioni (DEC-VIA n. 236 del 08.08.2013, modificato con Decreto MATTM n. 304/2014).

Nello specifico, **il progetto si configura come allestimento e predisposizione di un’area temporanea destinata allo svolgimento dei servizi *courier*** in area Est dello scalo di Fiumicino. Tale intervento rappresenta una fase propedeutica alla realizzazione di uno dei moduli **previsti per lo sviluppo del “Polo Logistico area Est”** identificati alla lettera “A” della Tavola 2.3 “Planimetria generale dell’aeroporto: Nuove infrastrutture” del “Progetto di completamento di Fiumicino Sud” e già approvati con il DEC-VIA sopra richiamato.

Considerato il sopraggiunto urgente fabbisogno di aree attrezzate per le operazioni di movimentazione merci, che nell’attuale assetto non è possibile soddisfare con le superfici al momento edificate nell’area Cargo City, si è valutata come unica soluzione attuabile nel breve termine, in un’ottica di miglioramento ambientale, l’anticipazione temporale del fabbricato A color ciano riportato nella Tav. 2.3 mediante l’allestimento e la predisposizione di una struttura amovibile, strettamente adiacente al “fabbricato A”, con la medesima destinazione d’uso prevista nel Progetto di completamento e garanzia di ripristino dello *status ante operam* in ogni momento.

Oltre alla compatibilità ambientale, il **Progetto di completamento di Fiumicino Sud ha conseguito anche la conformità urbanistica** con provvedimento n. 1774/512 del 12.05.2014 emesso dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) - Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l’Abruzzo e la Sardegna.

2 TIPOLOGIA PROGETTUALE	
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera <u>_10_</u>	<p>L'intervento è previsto nella categoria "aeroporti con pista di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".</p> <p>Come precisato al punto 1 della presente Lista, l'oggetto della presente procedura di Valutazione Preliminare è rappresentato dalla realizzazione di una struttura temporanea per lo svolgimento dei servizi courier nelle more della realizzazione del "fabbricato A color ciano" nell'ambito del Polo Logistico area Est, già contenuto nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud.</p>
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3 FINALITÀ E MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

3.1 Le finalità alla base della soluzione proposta

Il progetto oggetto della presente Valutazione Preliminare si configura come allestimento e predisposizione di una struttura temporanea destinata allo svolgimento dei servizi *courier* in area Est dello scalo di Fiumicino.

Tale intervento prevede l'installazione di una tensostruttura prefabbricata amovibile e la riconfigurazione della viabilità esistente nelle more della realizzazione del fabbricato definitivo identificato in color ciano alla lettera A come previsto nell'ambito del "Polo Logistico area Est" (Comparto funzionale n. 4) e già approvato con il DEC-VIA sopra richiamato.

Come anticipato nella Sezione 1, la necessità di soddisfare in breve tempo la domanda di traffico crescente in un settore strategico come quello della logistica in un momento difficile per l'intero sistema Paese ha comportato l'esigenza per il Gestore di individuare rapidamente una soluzione alternativa a quanto contenuto nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, che fosse al contempo coerente con le previsioni ambientali ed urbanistiche del suddetto Progetto e tale da minimizzare le eventuali interferenze con le attuali attività in corso già sottoposte a procedure di ottemperanze.

Nell'ambito del Progetto di completamento di Fiumicino Sud approvato si prevede di soddisfare la domanda di traffico Cargo mediante la realizzazione per fasi di un Polo logistico dedicato a servizi per la movimentazione delle merci e per le attività degli spedizionieri (edifici in color magenta e ciano identificati con la lettera A) e l'ampliamento dell'edificio Cargo City.

ambientale rispetto al posizionamento previsto nel Progetto di completamento, che in questo momento comporterebbe la delocalizzazione della suddetta area di cantiere in un lotto differente (es., aree a verde destinate alla realizzazione dei moduli color magenta) con effetti significativi sull'ambiente - quali ad esempio consumo di suolo, perdita di permeabilità, movimentazione di un maggior quantitativo di materiali.



Figura 3-2 Localizzazione area di intervento.



Figura 3-3 Focus area di intervento e area logistica di cantiere Sistema Aerostazioni lato Est (A.I. A e AVC T1)

Nello specifico, nella definizione della proposta progettuale sono stati analizzati i seguenti aspetti:

- localizzazione in area coerente con la destinazione d'uso prevista (Polo logistico area Est);
- utilizzo di aree già allestite come cantiere logistico e dotate di tutte le necessarie predisposizioni;
- adiacenza al varco doganale attuale con ottimizzazione dei percorsi dei mezzi utilizzati per il trasporto e la movimentazione delle merci;
- adozione di soluzione temporanea ed amovibile in luogo del fabbricato definitivo (tensostrutture prefabbricate);

con evidente riduzione delle interferenze con le principali componenti ambientali interessate.

La soluzione progettuale individuata prevede la predisposizione dell'area per l'installazione di una tensostruttura di circa 2.300 mq su di un lotto di ca. 6.500 mq, all'interno della quale trovano posto uffici, spogliatoi, servizi igienici e la zona magazzino che conterrà aree di deposito, stoccaggio, movimentazione e con annesse banchine di accosto per lo scarico/carico merci. A servizio di tale struttura saranno realizzate un'opportuna viabilità, aree di sosta e zone di smistamento; saranno inoltre realizzati adeguati sottoservizi connessi con le reti principali aeroportuali, il tutto al fine di inserire la nuova installazione nel contesto esistente.

4 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

4.1 *Il sito di progetto e la costanza di localizzazione e di funzioni rispetto a quanto previsto nel parere di compatibilità ambientale (DEC-VIA 236/2013)*

In via preliminare e propedeuticamente a ogni considerazione e valutazione che potrà essere condotta appare utile rilevare che l'intervento proposto ha carattere temporaneo nelle more della realizzazione dell'opera finale come prevista dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

L'area temporanea da destinare ad allestimento merci è stata individuata in zona Cargo City del sedime aeroportuale di Fiumicino nelle immediate vicinanze del varco doganale cd. "15bis" (destinato al transito dei soli mezzi di cantiere), al fine di poter agevolmente connettere il nuovo insediamento senza individuare lunghi tratti di spostamento per i mezzi di trasporto. L'area complessiva, comprensiva degli apprestamenti (uffici, spogliatoi, servizi igienici e zona magazzino) e della viabilità a servizio, è attualmente posta in airside in corrispondenza dell'area di movimentazione e sosta dei mezzi d'opera operanti nel cantiere logistico del Sistema Aerostazioni in area Est. Una volta completata la predisposizione dell'area, la stessa sarà enucleata dalla zona airside (interna al confine doganale) con riposizionamento della recinzione doganale e l'accesso avverrà dall'anello di viabilità principale a servizio della Cargo City (Via Caduti dell'Aviazione Civile).



Figura 4-1 Focus area di intervento

Come evidenziato alla precedente Sezione 3, l'intervento si sviluppa all'interno dello stesso Comparto del Polo Logistico ed in stretta adiacenza del fabbricato A già previsto, mantenendone le funzioni e la medesima destinazione d'uso.

In particolare, si evidenzia che, come per il Progetto di completamento, la soluzione progettuale proposta, ubicandosi nell'ambito di intervento "A", ne conserva le funzioni ed attività, che erano e sono:

- Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto Terziario e, in particolare, attività logistiche.

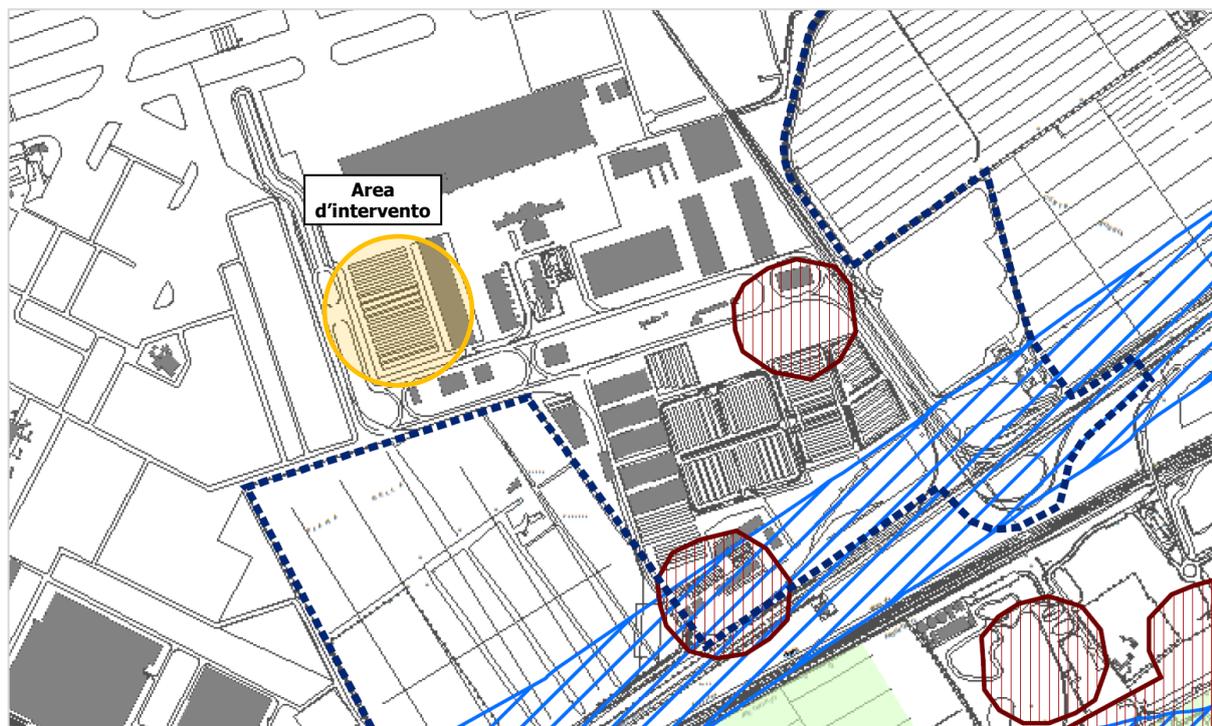
Pertanto, considerata anche l'omogeneità delle caratteristiche dell'area, **non si evidenzia una variazione degli effetti ambientali presi in esame dallo Studio di Impatto Ambientale e valutati nel corso dell'esame istruttorio del Progetto di completamento di Fiumicino Sud.**

4.2 Il sito oggetto di valutazione preliminare rispetto al sistema dei vincoli culturali e paesaggistici

A maggior dettaglio di quanto in sintesi riportato nella Sezione 8 della presente Lista, nel seguito sono riportati i rapporti intercorrenti tra l'area di intervento ed i beni culturali ed i beni paesaggistici di cui, rispettivamente, alla parte seconda ed alla parte terza del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

Le informazioni di seguito riportate sono tratte dal Piano Territoriale Paesaggistico Regione Lazio, che è stato approvato con DCR 5 del 02.08.2019 e pubblicato sul BURL n. 13 del 13/02/2020, ed in particolare dalla Tavola B "Beni paesaggistici".

Gli elaborati cartografici utilizzati sono stati acquisiti dal sito istituzionale di Regione Lazio, Open Data (<http://dati.lazio.it>).



	Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 escluse lett. m e f. La campitura comprende i beni tutelati dalla legge ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettere: a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi; c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna; g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.Lgs. 18 maggio 2001, n. 227.
	Aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. - Istituiti con DM
	Aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. - Proposta della Commissione Provinciale
	Beni culturali ai sensi dell'art. 10 ed aree tutelate ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. m) Zone di interesse archeologico del D.Lgs. 42/2004 ed s.m.i.
	Rete Natura 2000
	Aree naturali protette: Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (Zone 1 e 2) e i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonchè i territori di protezione esterna dei parchi tutelati ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. f) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.
	Altre aree naturali protette, EUAP "Oasi di Macchiagrande" (Cod. 0447), L. n. 394 del 6 dicembre 1991

Figura 4-2 Tavola B PTPR

Con riferimento ai beni paesaggistici ed in particolare alle tipologie classificate dalla Tavola B del PTPR i rapporti intercorrenti con l'intervento oggetto della presente Valutazione Preliminare sono i seguenti (cfr. Tabella 4-1).

Tipologia di bene		Rapporto
Beni dichiarativi	Beni soggetti a tutela a termini dell'articolo 134 co. 1 lett. a), articolo 136 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.	Nessun bene interessato.
Beni ricognitivi di legge	Beni tutelati ope legis a termini dell'articolo 134 co. 1 lett. b) e articolo 142, co. 1 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.	Nessun bene interessato di cui alle lettere a), b), c), d), e), f), g), h), i), l)
Beni ricognitivi di Piano	Beni del patrimonio identitario regionale tutelati a termini dell'articolo 134 co. 1 lett. c) del DLgs 42/2004 e ss.mm.ii.	Nessun bene interessato.

Tabella 4-1 Ambito di intervento: Rapporto con i beni paesaggistici

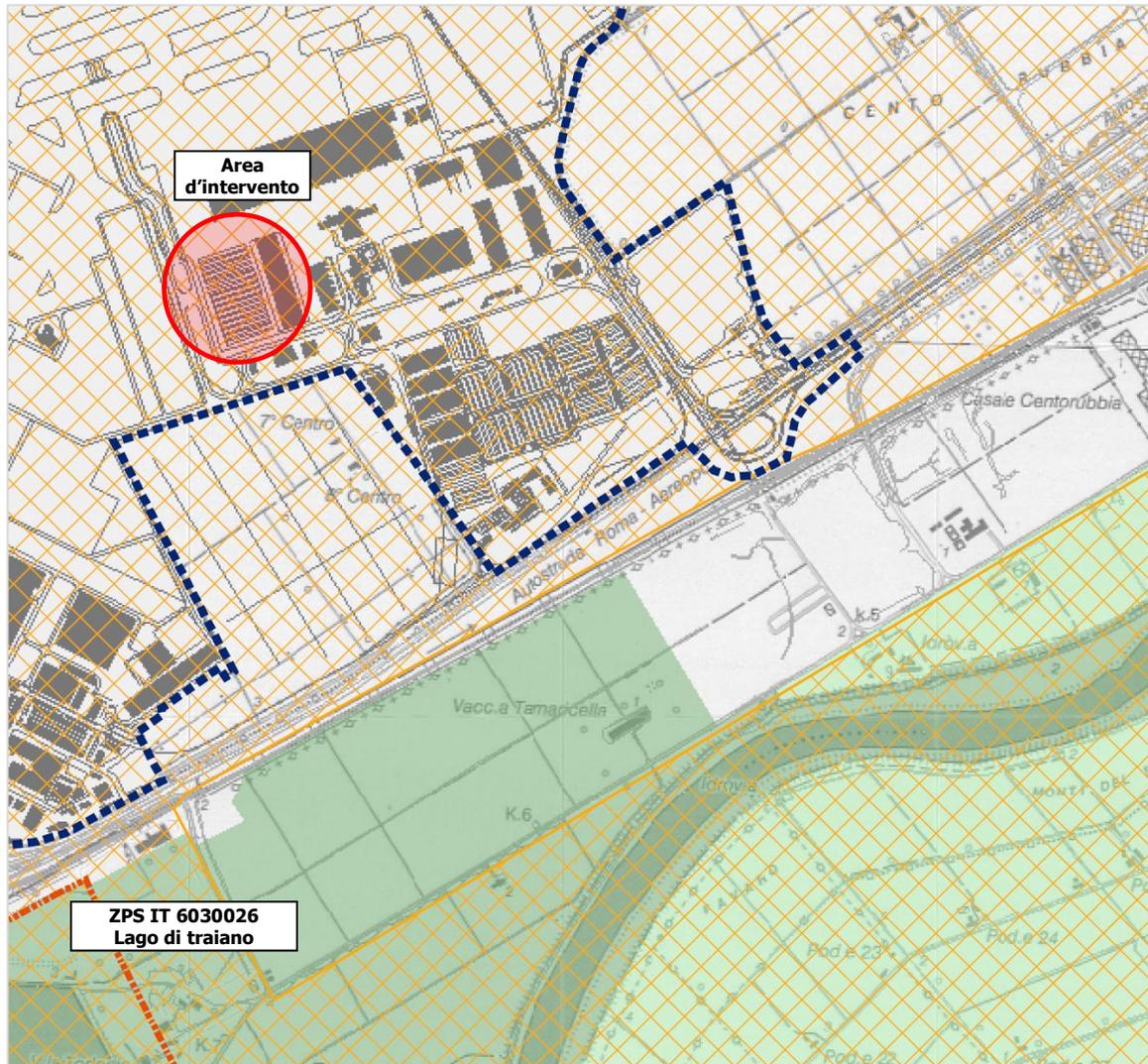
Nella Tabella 4-2 sono invece riportati i riferimenti in merito al patrimonio archeologico.

Tipologia di bene	Rapporto
Beni del patrimonio archeologico	Nessun bene interessato
Beni del patrimonio architettonico	Nessun bene interessato

Tabella 4-2 Ambito di intervento: Rapporto con i beni culturali

4.3 Il sito oggetto di valutazione preliminare rispetto al sistema delle tutele ambientali

Le informazioni nel seguito riportate sono state tratte dal Geoportale Nazionale (www.pcn.minambiente.it).
L'ambito di intervento non interessa alcuna area naturale protetta di cui alla Legge 394/91, inserita nel VI
elenco ufficiale, né alcun sito appartenente alla Rete Natura 2000.



<i>Rete Natura 2000</i>	
	Zone a Protezione Speciale (ZPS)
	Siti di Interesse Comunitario (SIC)
<i>Important Bird Areas (IBA)</i>	
	IBA "Litorale Romano" (Cod. 117)
<i>Riserva Naturale Statale del Litorale Romano</i>	
	Zona 1
	Zona 2
<i>Altre aree naturali protette</i>	
	EUAP "Oasi di Macchiagrande" (Cod. 0447)

Figura 4-3 Aree naturali protette

5 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

5.1 *Il progetto oggetto di procedura di Valutazione preliminare*

Il progetto in esame ricade nell'ambito di intervento del Polo Logistico di cui alla tavola 2.3 del Progetto di completamento di Fiumicino Sud e si articola su un'area di ca. 6.500 mq in cui è prevista la sistemazione di un lotto destinato ad operatore *courier* con installazione di una tensostruttura temporanea, oltre alla realizzazione della viabilità di connessione con le reti di trasporto esistenti. La superficie di impronta a terra della struttura temporanea rappresenta ca. il 3% della superficie di impronta a terra approvata per la realizzazione di tutti fabbricati dell'intero Polo Logistico (cfr. Fig. 5-1). In particolare, per il fabbricato A color ciano si prevede uno sviluppo planimetrico pari a ca. 13.600 mq, quindi, la struttura temporanea ha un'estensione prevista pari al 17% dell'impronta del medesimo fabbricato.

All'interno della tensostruttura trovano posto uffici, spogliatoi, servizi igienici e la zona magazzino che conterrà aree di deposito, stoccaggio, movimentazione e con annesse banchine di accosto per lo scarico/carico merci. A servizio di tale struttura saranno realizzate opportune viabilità, aree di sosta e zone di smistamento; saranno, inoltre realizzati adeguati sottoservizi connessi con le reti principali aeroportuali, il tutto al fine di inserire le nuove installazioni nel contesto esistente.

A partire dalla situazione attuale verrà enucleata l'area di intervento dalla zona Airside con conseguente riconfigurazione della recinzione doganale e del varco 15bis, con adeguamento dei percorsi tra i dollies e i mezzi ordinari, individuando per ognuno una porzione di passaggi a loro dedicata.

Il lotto avrà dimensione di circa 6.500 mq e sarà debitamente recintato al fine di permettere lo svolgimento delle attività all'operatore in totale autonomia e nel rispetto delle condizioni di sicurezza contro tentativi di effrazione ed intrusione. L'area sarà dotata di cancelli/sbarre il cui comando in remoto resta nella disponibilità dell'operatore.

Nel lotto sarà predisposta una platea di fondazione in calcestruzzo armato sulla quale sarà installata la tensostruttura contenente i magazzini, le aree di distribuzione e stoccaggio dei materiali e la zona uffici con relativi servizi igienici. L'allestimento interno della tensostruttura sarà customizzabile dal singolo operatore in relazione alle esigenze operative di ognuno.

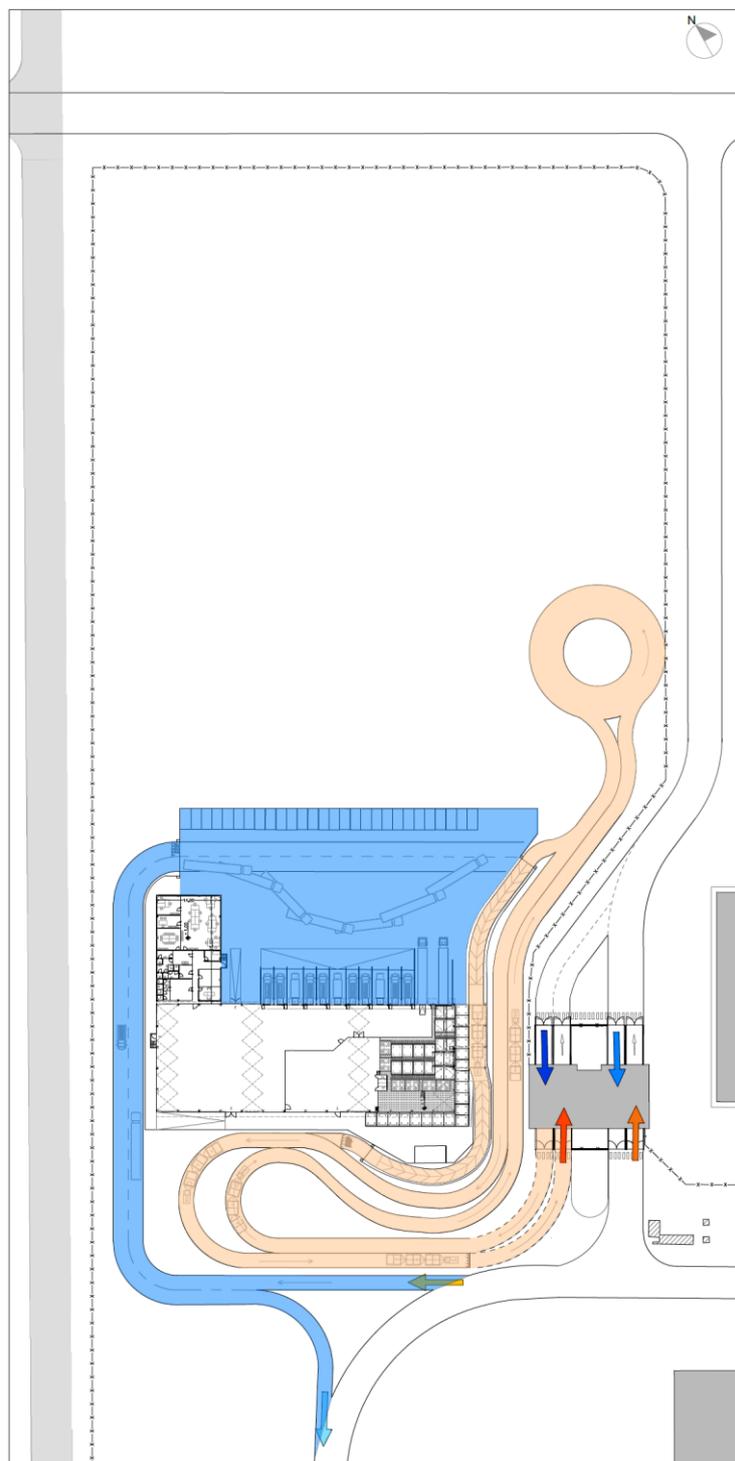
Al fine di garantire una corretta ed adeguata funzionalità dei magazzini, le scelte progettuali tengono conto principalmente delle seguenti necessità:

- fluidità delle operazioni di carico e scarico merci;
- evitare l'insorgere di ingorghi stradali nei pressi degli accessi ai magazzini e al varco doganale;
- evitare conflitti tra le manovre dei veicoli.

Le strategie progettuali applicate sono le seguenti:

- viabilità separata tra mezzi pesanti e dollies (i dollies sono mezzi non targati e dunque non possono percorrere strade aperte al pubblico);
- realizzazione di un collegamento per l'uscita dei mezzi pesanti dall'area logistica;
- posizionamento di rotatorie lungo l'asse Nord/Sud sulla viabilità dedicata ai dollies;
- adeguamento dell'accesso al Varco da Via Caduti dell'Aviazione Civile.

Il flusso dei mezzi di trasporto merci che opereranno all'interno del modulo dipende principalmente da tre fattori: dagli orari di punta, dal numero di operatori esterni che devono avere accesso ai lotti e dalle attività operative interne.



- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|--------------------------------|
|  | Viabilità dedicata per dolly |  | Uscita airside dolly |
|  | Viabilità dedicata per mezzi pesanti |  | Uscita airside mezzi pesanti |
|  | Ingresso airside dolly |  | Uscita magazzini mezzi pesanti |
|  | Ingresso airside mezzi pesanti | | |
|  | Ingresso magazzini mezzi pesanti | | |

Figura 5-1 Viabilità area d'intervento

5.2 La tensostruttura

La tensostruttura poggerà su una platea di fondazione in calcestruzzo armato. I corpi di fabbrica ospiteranno dei locali adibiti ad uffici con annessi servizi igienici e delle aree per magazzini e per la distribuzione e stoccaggio dei materiali. I fabbricati saranno caratterizzati da due strutture modulari con una copertura a doppia pendenza per gli ambienti dedicati ai magazzini e agli uffici, e una struttura modulare con una copertura ad una falda che protegge l'area dedicata al carico/scarico dei dollys.

La tensostruttura sarà composta da due strutture modulari metalliche posizionate ad "L", per uno sviluppo complessivo in pianta pari a ca. 2.300 mq, un'altezza massima di ca. 11,40 m in corrispondenza della copertura a falda e una linea di colmo a quota 6,90 m, per un volume complessivo fuori terra pari a 22.200 mc.

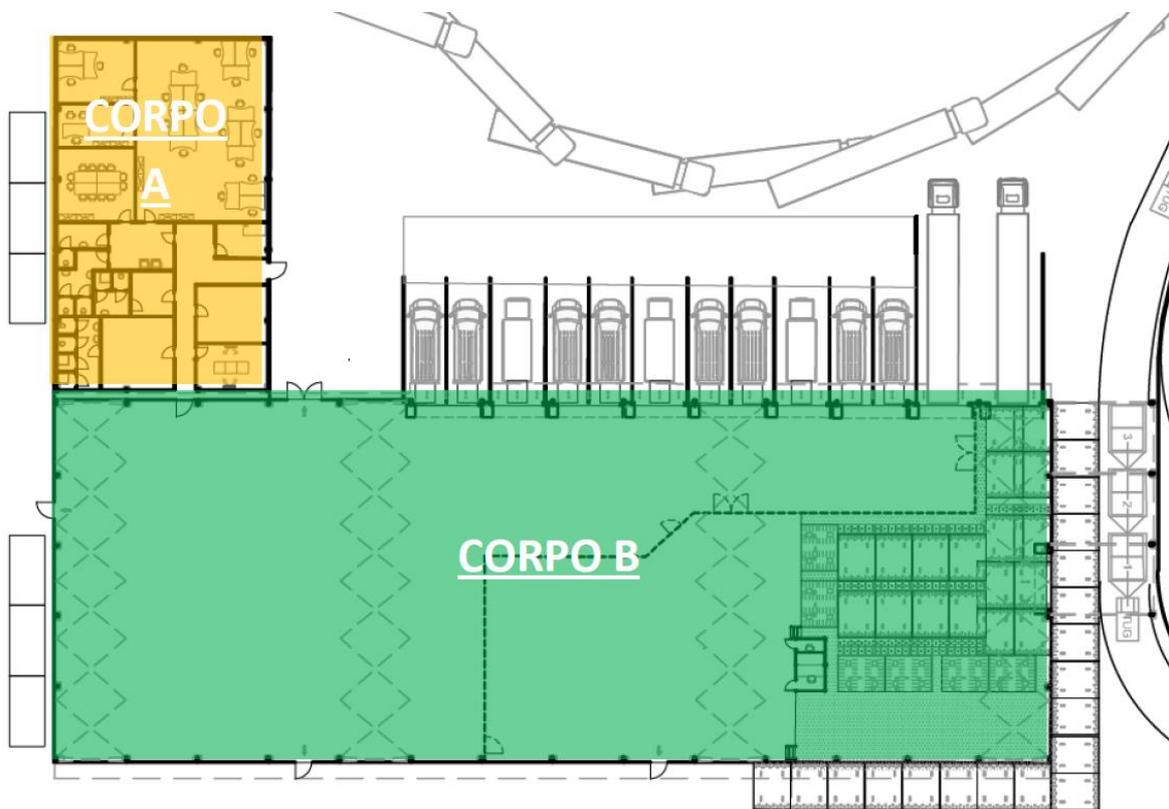


Figura 5-2 Planimetria tipo tensostruttura

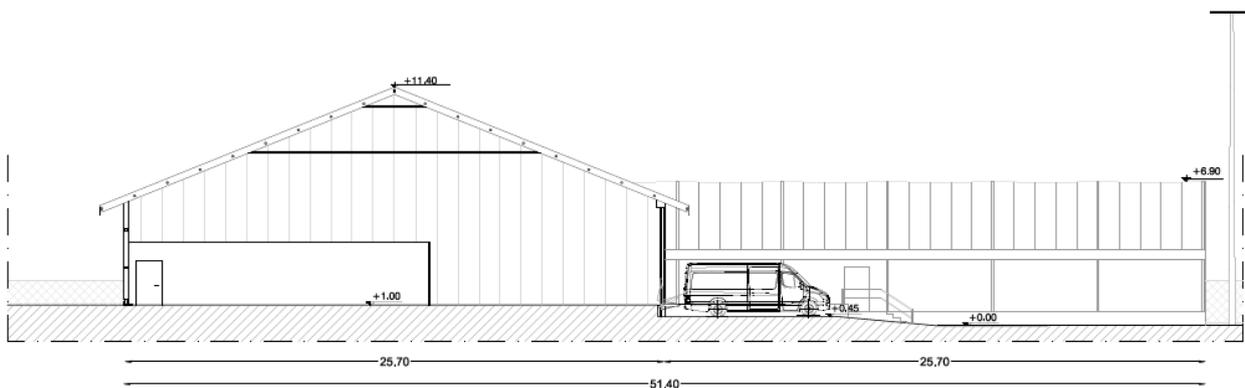


Figura 5-3 Sezione tipo tensostruttura

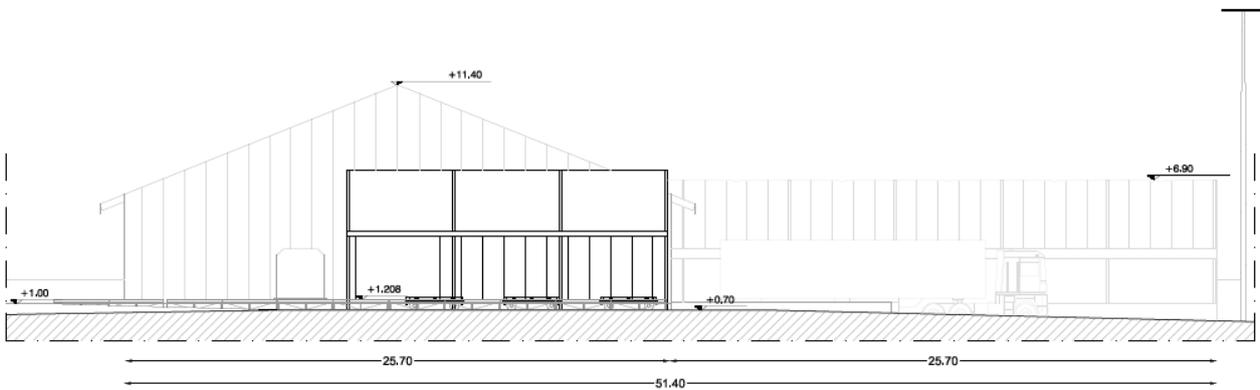


Figura 5-4 Prospetto Sud/Est tipo tensostruttura

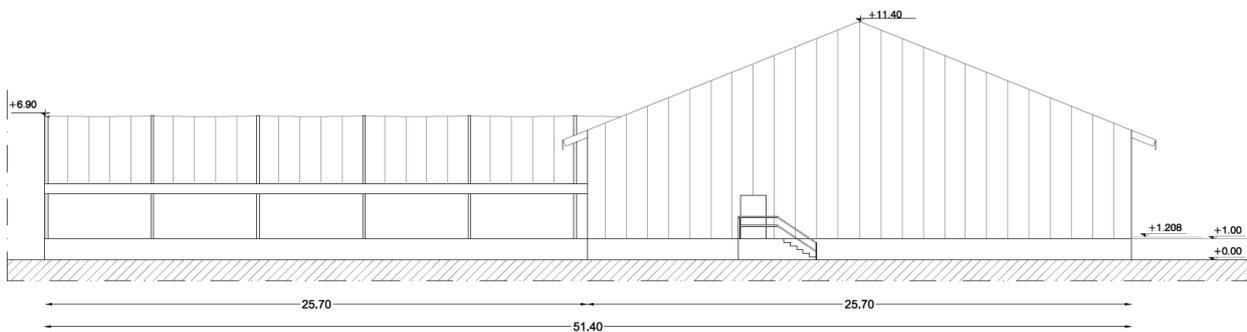
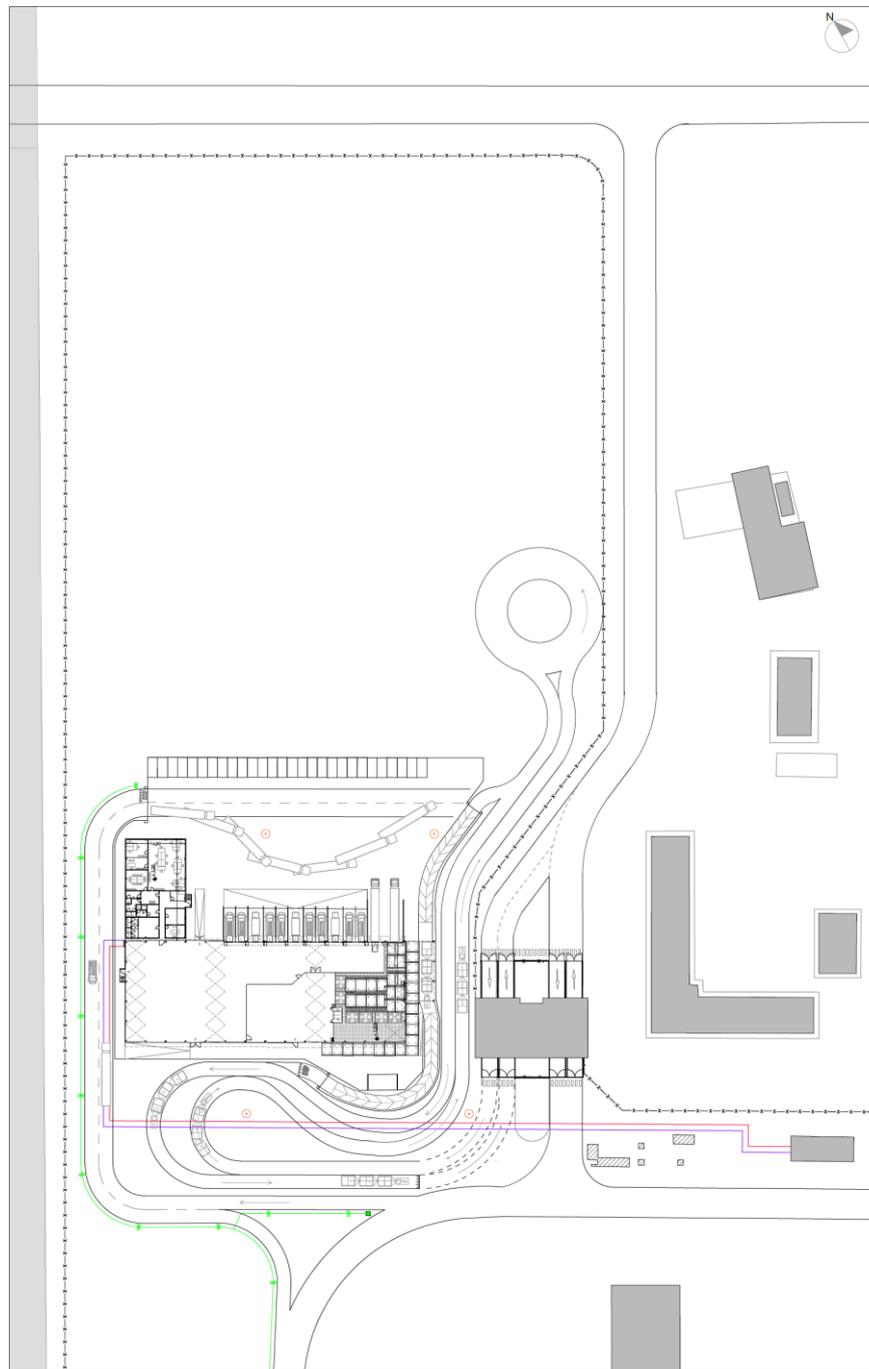


Figura 5-5 Prospetto Nord/Ovest tipo tensostruttura

5.3 Dotazioni impiantistiche

Per quanto concerne gli aspetti relativi alle dotazioni impiantistiche il progetto prevede le seguenti soluzioni.

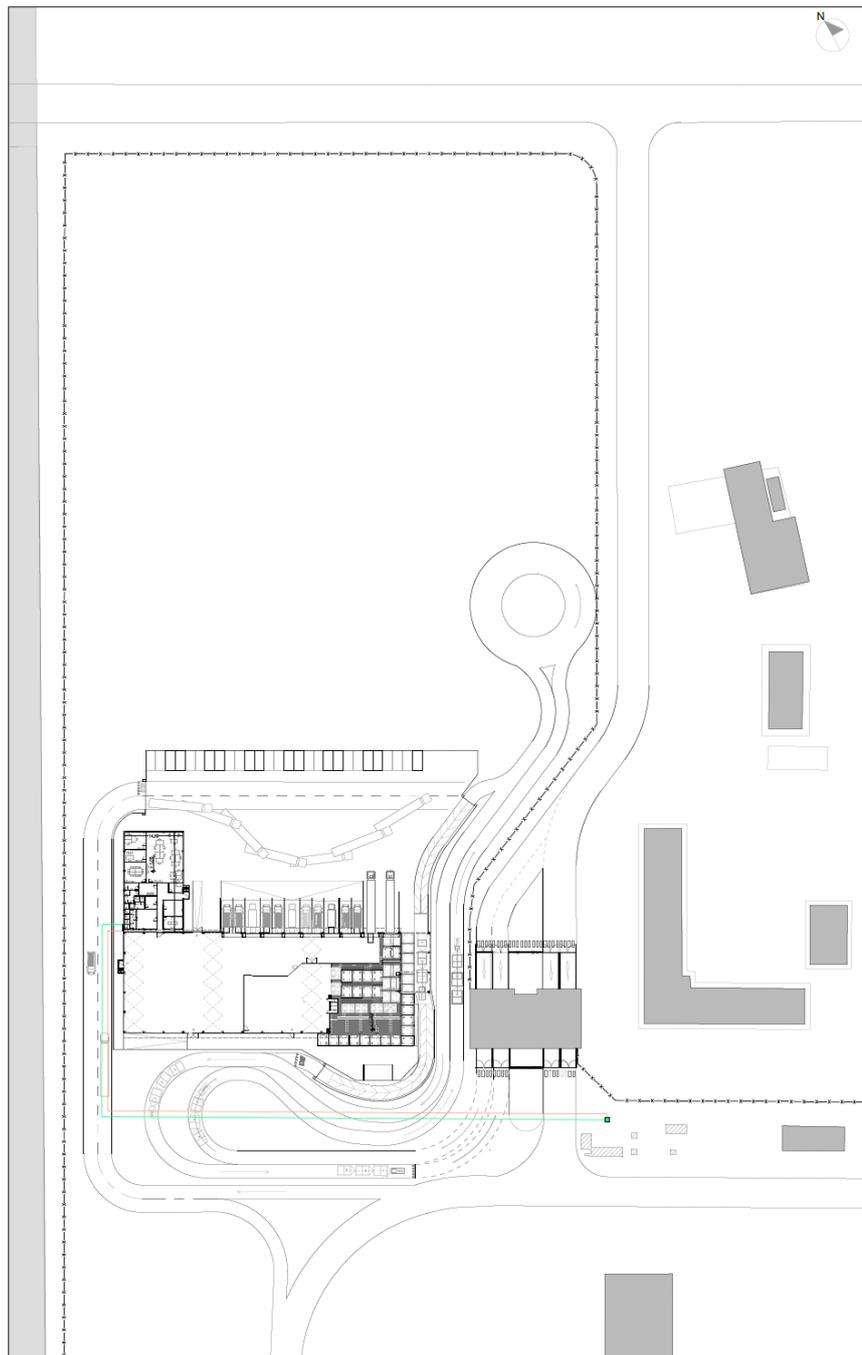
- Sistema di scarico acque nere: adeguamento numero pozzetti ed allaccio alla rete di collettori esistenti.
- Sistema di raccolta e collettamento delle acque meteoriche: realizzazione di una nuova rete da connettere alla rete esistente.
- Sistema di adduzione idrica: realizzazione due linee di distribuzione parallele che si conatteranno alla rete primaria localizzata presso il varco 15bis.
- Sistema di connessione alla elettrica ordinaria e di emergenza: stesura di due linee che si conatteranno ad una cabina elettrica esistente.



LEGENDA

DISTRIBUZIONE LINEA ELETTRICA	ILLUMINAZIONE
Cabina elettrica piccoli spedizionieri	Palo della luce esistente - Illuminazione pubblica
Torrette - Punti di cessione	Palo della luce di progetto - Illuminazione pubblica H. 6.00 m - Lampada da 400 W
Linea di distribuzione elettrica - Emergenza	Torre faro di progetto - H. 15.00 m - 6 lampade da 400 W
Linea di distribuzione elettrica - Standard	Pozzetto di connessione
	Linea di distribuzione elettrica - Illuminazione pubblica

Figura 5-6 Planimetria linea di distribuzione elettrica e illuminazione

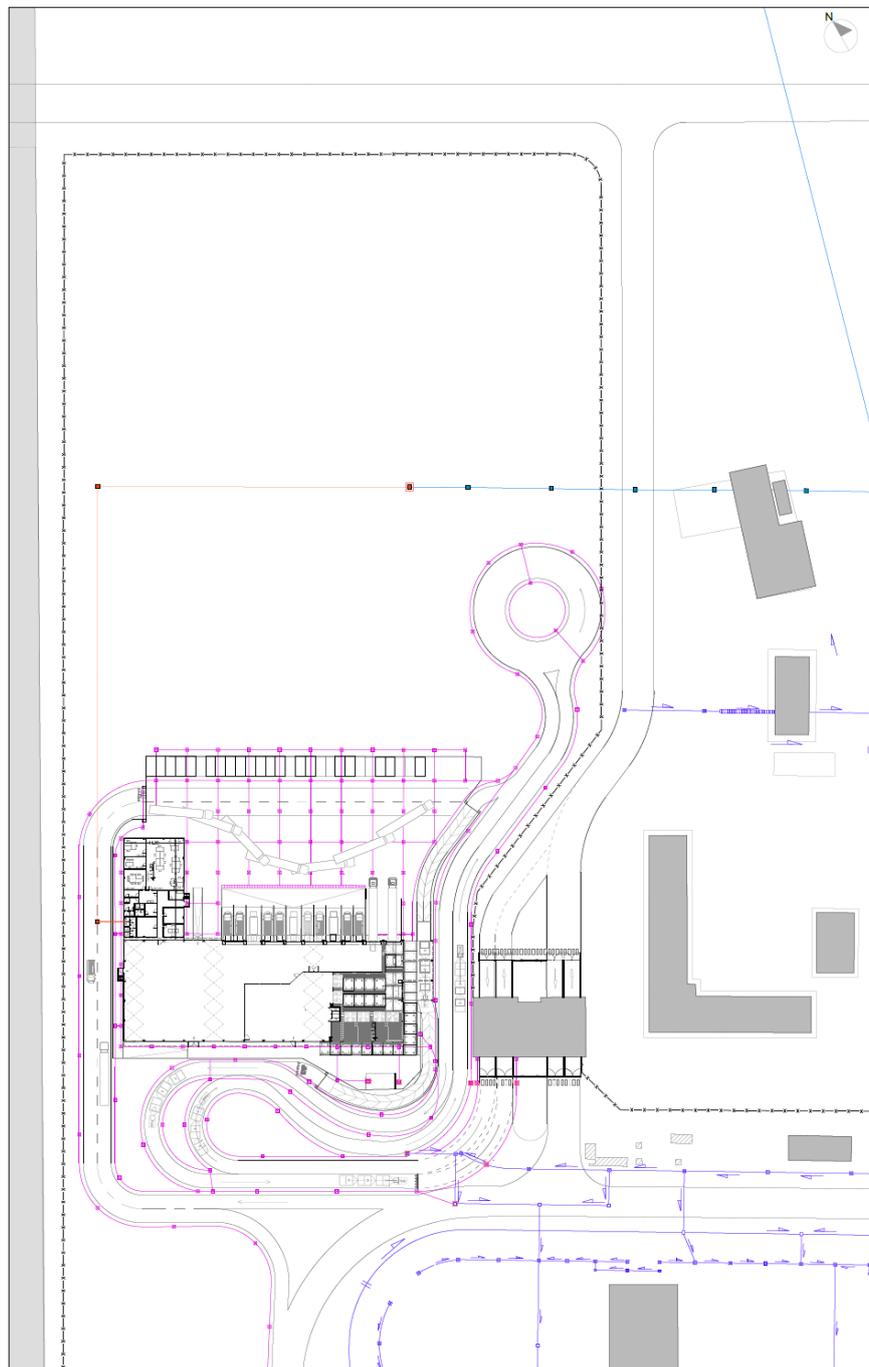


LEGENDA

ADDUZIONE IDRICA

-  Punto di cessione
-  Linea di distribuzione idrica - φ 25 mm
-  Linea di distribuzione idrica - Antincendio
-  Torrette - Punti di cessione

Figura 5-7 Planimetria adduzione idrica



LEGENDA

RETE ACQUE NERE

-  Collettore "M" esistente
-  Collettore di progetto - ø 300
-  Pozzetto acque nere esistente
-  Pozzetto di progetto acque nere - 100x100 cm
-  Pozzetto di connessione alla linea esistente

RETE ACQUE METEORICHE

-  Linea esistente di raccolta delle acque meteoriche
-  Linea di progetto di raccolta delle acque meteoriche
-  Pozzetti/caditoie di connessione alla linea esistente

Figura 5-8 Planimetria rete acque nere e meteoriche

5.4 Il traffico veicolare indotto

Lo scenario di sviluppo dell'area Cargo approvato nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud si basava su un assetto di edifici/fabbricati che prevedeva un incremento di ca. 116.000 mq, conseguibili con la realizzazione dell'intero complesso di interventi:

- Polo logistico area est;
- ampliamento dell'edificio Cargo City;
- edificio spedizionieri e relative pertinenze.

Allo stato attuale non è stata realizzata alcuna infrastruttura.

Conseguentemente, il traffico veicolare indotto dall'intervento proposto rappresenta una minima quota di quanto a suo tempo previsto e autorizzato con il Progetto di completamento e, pertanto, le valutazioni espresse nel DEC-VIA 236/2013 possono essere ritenute ampiamente confermate anche per la soluzione dell'area temporanea di assistenza qui proposta.

5.5 La soluzione progettuale oggetto di procedura di Valutazione Preliminare: la qualità ambientale

La modifica progettuale proposta è finalizzata a coniugare i tempi realizzativi dell'intervento con le caratteristiche prestazionali del sito al fine di ottenere un miglioramento degli effetti sull'ambiente.

All'interno del presente punto si intende illustrare le caratteristiche del progetto in esame che identificano la presente soluzione come la migliore scelta progettuale.

I temi di riferimento in tal senso sono:

- tecnica realizzativa delle fondazioni;
- gestione dei volumi di scavo;
- volumetria edilizia;
- destinazione d'uso dell'area.

5.5.1 Tecnica realizzativa delle fondazioni

Vista la tipologia di struttura prescelta (prefabbricato amovibile), la tecnica realizzativa delle fondazioni prevede l'esecuzione di una platea in calcestruzzo armato.

5.5.2 Gestione dei materiali provenienti da demolizioni e scavi

L'allestimento e la predisposizione dell'area per l'installazione della tensostruttura e la realizzazione della viabilità contemplano attività preliminari di demolizione delle pavimentazioni e della recinzione doganale esistenti, nonché attività di scavo.

Nello specifico, si prevede la **demolizione/rimozione** di:

- ca. 522 mc di pavimentazioni stradali per uno spessore massimo di circa 5 cm di profondità. Quota parte del manto bituminoso (105 mc) sarà debitamente trattato per essere riutilizzato come materiale di sottofondo, mentre la restante quota (417 mc) sarà avviata a riciclo.
- strutture metalliche per complessivi 7.204 kg, di cui 3.269 kg riutilizzati in cantiere per uso simile all'originario e 3.935 kg che saranno avviati a riciclo al di fuori del cantiere.

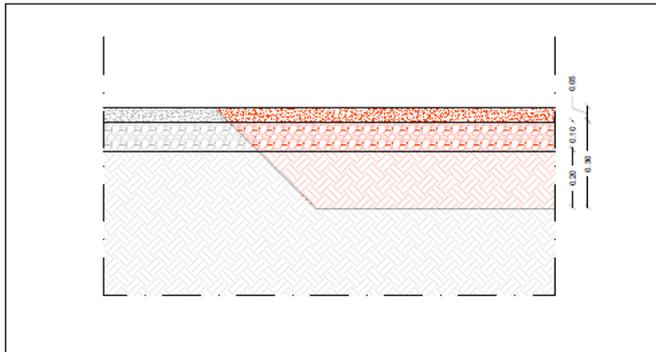
- ca. 32 mc di conglomerato cementizio provenienti dalla demolizione dei muretti (in elevazione e fondazioni) dell'attuale recinzione doganale, che saranno interamente recuperati all'interno del cantiere.

Per quanto attiene, invece, agli **scavi**, si prevede la movimentazione di un **totale di ca. 4.452mc**, comprensivi di terre e materiale arido, come meglio descritti in Tabella 1. Si riportano in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**9 le sezioni tipologiche relative alle voci di scavo: A) sbancamento aree impronta fondazioni; B) sbancamento aree stradali; C) scavo a sezione obbligata per fondazioni del nuovo muretto della recinzione e per la fondazione della recinzione interna ai lotti.

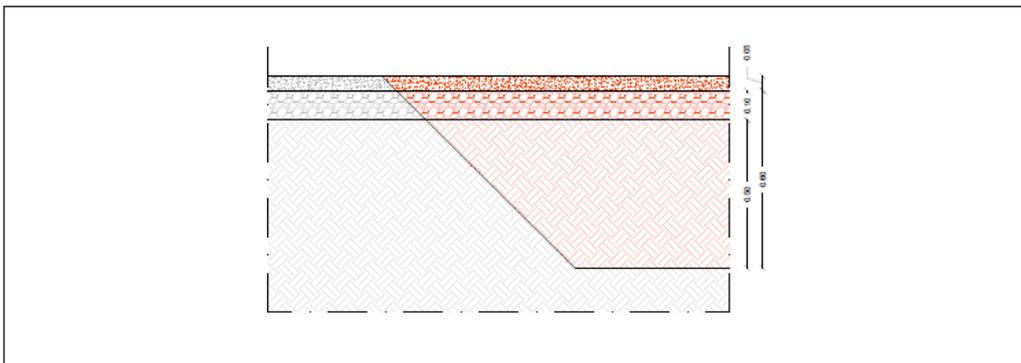
LAVORAZIONI	Quantità mc	PROFONDITA' SCAVO m	RIUTILIZZO MATERIALE (il materiale, non trattato, né condizionato, viene riutilizzato, in cantiere, per uso similare all'originario) mc	RECUPERO DEL MATERIALE ALL'INTERNO DEL CANTIERE (il materiale, trattato, viene utilizzato in cantiere per usi differenti dagli originari) mc	RICICLO DEL MATERIALE FUORI CANTIERE (il materiale viene avviato ai cicli di economia circolare per essere rimesso nel ciclo produttivo) mc	SMALTIMENTO IN DISCARICA (residuale, si applica esclusivamente per i casi non ricadenti nei primi tre clusters) mc
Sbancamento aree stradali accesso lotti, aree di impronta fondazioni, area impronta stradale e manovra zona esterna, aree di impronta carrabile dollies (mc)	3.867,80	0,3/0,6				
TERRA	3.058,53		1.529,27	0,00	0,00	1.529,27
MATERIALE ARIDO	809,27		404,63	404,63	0,00	0,00
Fondazioni nuovo muretto di recinzione (mc)	27,60	0,30				
TERRA	18,40		9,20	0,00	0,00	9,20
MATERIALE ARIDO	9,20		4,60	4,60	0,00	0,00
Fondazioni recinzione interna dei lotti (mc)	90,56	0,30				
TERRA	60,37		30,19	0,00	0,00	30,19
MATERIALE ARIDO	30,19		15,09	15,09	0,00	0,00
Plinti pali porta telecamere, posa tubi e armadi a servizio per l'impianto videosorveglianza (mc)	247,30	0,6/1,3				
TERRA	207,43		103,72	0,00	0,00	103,72
MATERIALE ARIDO	39,87		19,93	19,93	0,00	0,00
Tratti interni ai lotti e tratti di connessione per condotte di scarico (mc)	111,55	0,5/0,6				
TERRA	91,88		45,94	0,00	0,00	45,94
MATERIALE ARIDO	19,67		9,83	9,83	0,00	0,00
Diramazione rete idrica (mc)	23,83	0,4/0,6				
TERRA	17,90		8,95	0,00	0,00	8,95
MATERIALE ARIDO	5,93		2,96	2,96	0,00	0,00
Cavidotti a sezione normale, di emergenza e illuminazione pubblica (mc)	67,33	0,50				
TERRA	53,87		26,93	0,00	0,00	26,93
MATERIALE ARIDO	13,47		6,73	6,73	0,00	0,00
Plinti per pali illuminazione pubblica e torri faro (mc)	16,53	0,8/1,5				
TERRA	15,17		7,58	0,00	0,00	7,58
MATERIALE ARIDO	1,37		0,68	0,68	0,00	0,00
TOTALE	4.452,50		2.226,23	464,45	0,00	1.761,78
TERRA	3.523,55		1.761,78	0,00	0,00	1.761,78
MATERIALE ARIDO	928,97		464,45	464,45	0,00	0,00

Tabella 5-1 Bilancio materiali da scavo

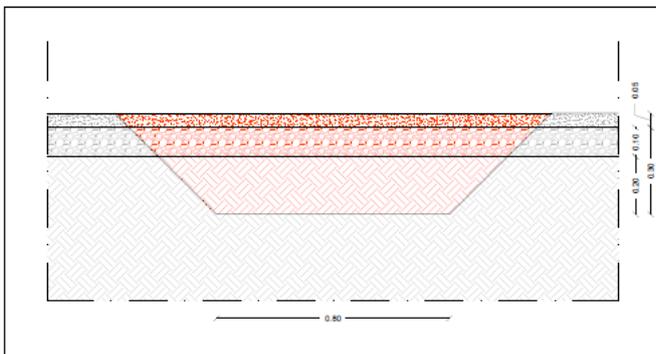
SCAVO TIPO A - Scala 1:10



SCAVO TIPO B - Scala 1:10



SCAVO TIPO C - Scala 1:10



LEGENDA

STATO ATTUALE		DEMOLIZIONI	
	Strato di pavimentazione stradale		Strato di pavimentazione stradale
	Strato di sottofondo		SCAVI
	Terreno		Strato di sottofondo
			Terreno

TIPOLOGIA DEGLI SCAVI

- TIPO A - Sbancamento aree impronta fondazioni;
 TIPO B - Sbancamento aree stradali;
 TIPO C - Scavo a sezione obbligata per fondazioni del nuovo muretto della recinzione e per la fondazione della recinzione interna ai lotti;

Figura 5-9 Sezioni tipologiche scavi

Sotto il profilo ambientale, i quantitativi di terre da scavo prodotti risultano essere inferiori ai 6.000 mc e, pertanto, ascrivibili a cantieri di piccole dimensioni ai sensi del D.P.R. 120/2017. La soluzione proposta comporta, inoltre, una minore produzione di emissioni inquinanti atmosferiche ed acustiche legata alla operatività dei mezzi d'opera e di quelli adibiti al trasporto dei materiali di risulta rispetto a quanto si andrebbe a generare per realizzare il fabbricato A color ciano definitivo con necessaria delocalizzazione del cantiere attualmente presente.

5.5.3 Volumetria edilizia

L'intervento proposto ha una volumetria pari a ca. 22.200 mc. Tale valore rappresenta circa l'11,4% rispetto ai 195.000 mc previsti per la realizzazione del fabbricato A color ciano nella configurazione definitiva prevista dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud. La volumetria della tensostruttura rappresenta, invece, circa il 3,4% se raffrontata al totale dei mc di edificato previsti per il complesso del Polo Logistico area Est (cfr. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**10), posto comunque il carattere temporaneo dell'intervento.

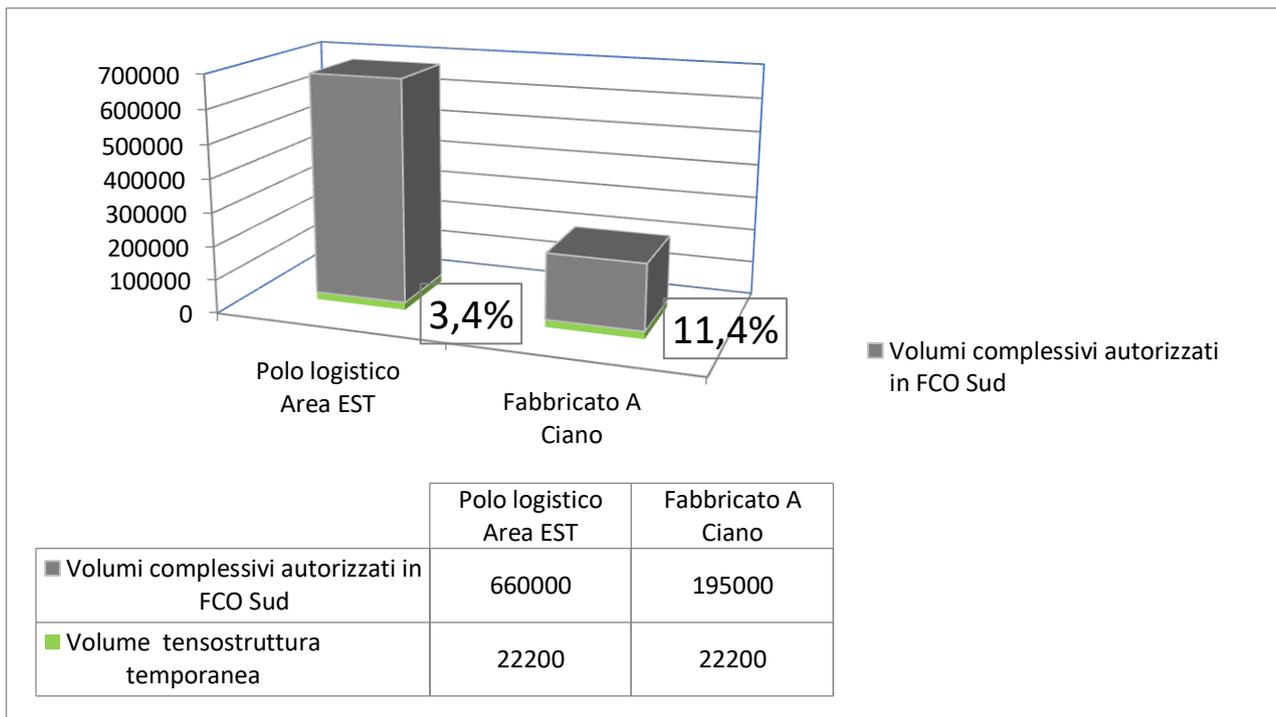


Figura 5-10 Raffronto volumi fuori terra previsti Polo logistico area Est/ Fabbricato A color ciano/Tensostruttura temporanea

6 ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO / OPERA ESISTENTE	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, nell'area della quale si inserisce il progetto in valutazione, è stato oggetto di DEC-VIA n. 236 del 08.08.2013, successivamente modificato con Decreto MATTM n. 304/2014.
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Altre autorizzazioni	Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, nell'area della quale si inserisce il progetto in valutazione, ha ottenuto la conformità urbanistica con provvedimento n. 1774/512 del 12.05.2014 emesso dal MIT - Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna.

7 ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO PROPOSTO	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
Altre autorizzazioni	-

8 AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in valutazione non interessa alcun corso d'acqua o zona umida, così come si evince anche dall'analisi dei vincoli paesaggistici tutelati ope legis ex art. 142, co. 1 lett. c) D.Lgs. 142/2004 e ss.mm.ii.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in valutazione non interessa zone costiere ed ambiente marino, così come si evince anche dall'analisi dei vincoli paesaggistici tutelati ope legis ex art. 142, co. 1 lett. a) D.Lgs. 142/2004 e ss.mm.ii.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in valutazione, posto all'interno del sedime aeroportuale, non interessa zone montuose e forestali, così come anche emerso dall'analisi dei vincoli paesaggistici tutelati ope legis ex art. 142, co. 1 lett d) e lett. g) D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in valutazione non interessa alcuna area naturale protetta o sito della Rete Natura 2000.

8 AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Per quanto di pertinenza del proponente non risultano fenomeni di mancato rispetto di standard e in ogni caso tutti i fenomeni connessi ai principali parametri ambientali del contesto di riferimento aeroportuale sono controllati e monitorati anche in riferimento agli Enti di controllo.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'abitato più prossimo al progetto in valutazione è rappresentato dal nucleo urbano di Fiumicino, all'interno del cui territorio comunale ricade l'intervento stesso. La popolazione residente nell'intero territorio comunale di Fiumicino, al 2019, è pari a circa 80.500 abitanti, mentre la densità abitativa, essendo la superficie del territorio comunale pari a 213 kmq, risulta di circa 379 ab/kmq. Ne consegue che, rispetto alle condizioni individuate dal D.M-MATTM n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3.7 ai fini della definizione di zona a forte densità demografica se da un lato la condizione relativa al numero di abitanti è raggiunta anche se da una porzione di territorio non direttamente connessa rappresentata dal centro urbano (almeno 50.000 abitanti), l'altra (densità superiore a 500 abitanti per kmq), non risulta raggiunta

8 AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in valutazione, posto all'interno del sedime aeroportuale, non interessa zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica, così come anche emerso dall'analisi dei vincoli paesaggistici tutelati ope legis ex art. 10 e art. 142, co. 1 lett m) del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in valutazione, essendo localizzato all'interno dell'attuale sedime aeroportuale, non interessa alcuna area di produzione di prodotti agroalimentari di particolare qualità e tipicità.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non interessa siti contaminati.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non interessa aree a vincolo idrogeologico.

8 AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area d'intervento ricade in Fascia A secondo la perimetrazione del PAI - Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Piano stralcio 6 del Autorità di Bacino del Distretto idrografico dell'Appennino Centrale (ABDAC) aggiornata a seguito del Decreto Segretariale n. 42/2019 "Fasce e rischio idraulico sul reticolo secondario e minore" (Rete canali di bonifica dell'Agro Romano), Tav. PB88 I - Rete canali di bonifica.</p> <p>Considerato comunque il carattere temporaneo e la tipologia di intervento, che anticipa la realizzazione del fabbricato A color ciano previsto nel Progetto di completamento, le opportune valutazioni su quest'ultimo saranno effettuate in procedura di verifica di ottemperanza ai sensi della prescrizione A.20 del DEC-VIA.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona 3B
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento "A" è compresa all'interno del sedime aeroportuale. Il manufatto oggetto dell'intervento presenta un'altezza compatibile con le superfici di delimitazione ostacoli della piste di volo, anche ai sensi dell'art. 707 del Codice della navigazione.

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
<i>Domande</i>	<i>Si/No?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No? – Perché?</i>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le azioni di progetto ed i relativi effetti riguardanti le modifiche fisiche dell'ambiente interessato dall'opera in esame possono essere ritenute di entità inferiore a quella già valutata in sede di istruttoria VIA, considerati sia l'attuale destinazione d'uso dell'area individuata per l'allestimento, sia il carattere temporaneo dell'opera oggetto di Valutazione Preliminare rispetto alla soluzione definitiva prevista nel Progetto di completamento approvato.</p>		<p><i>Perché:</i> L'opera in progetto ricade in un'area già attrezzata come cantiere logistico dedicato ad iniziative previste nel Progetto di completamento approvato e già sottoposta a procedura di verifica di ottemperanza con esito positivo. Nello specifico, la tensostruttura sarà installata in una porzione del quadrante attualmente utilizzato per la movimentazione e la sosta dei mezzi di cantiere. La tipologia di intervento consente il ripristino dello stato dei luoghi nel momento in cui si procederà alla realizzazione del fabbricato A definitivo previsto dal Progetto di completamento approvato.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
<i>Domande</i>	<i>Sì/No?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Sì/No? – Perché?</i>	
comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede l'allestimento e la predisposizione di un'area, attualmente già pavimentata e utilizzata come cantiere logistico e sosta dei mezzi, da destinare ad assistenza merci mediante la mera riconfigurazione della viabilità e l'installazione di una tensostruttura prefabbricata a carattere temporaneo.		<i>Perché:</i> Le modifiche progettuali introdotte, rispetto al progetto già oggetto di DEC-VIA, quali in primo luogo il ricorso ad una tensostruttura prefabbricata e la ridotta entità di scavi comportano un'ottimizzazione dell'utilizzo di risorse naturali considerata la temporaneità di tale soluzione. Per quanto riguarda, invece, il consumo di suolo, l'area di intervento è attualmente attrezzata come cantiere logistico dedicato ad iniziative previste nel Progetto di completamento approvato ed è coerente con la destinazione d'uso prevista nella configurazione finale.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'opera in progetto, sia nella sua fase realizzativa che in quella di esercizio, non comporta utilizzo o produzione di sostanze e materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente.		<i>Perché:</i> -	
4. Il progetto comporterà la	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
<i>Domande</i>	<i>Sì/No?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Sì/No? – Perché?</i>	
produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<i>Descrizione:</i> In fase di realizzazione gli unici materiali di risulta prodotti saranno quelli derivanti dalle attività di predisposizione dell'area. Per quanto riguarda la fase di esercizio, la produzione di rifiuti è quella propria di una struttura a funzione logistico e rientra nelle metodiche gestionali ordinarie.		<i>Perché:</i> -	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per la fase di cantierizzazione, le emissioni prodotte sono unicamente quelle derivanti dalle lavorazioni e dall'operatività dei mezzi d'opera. Per la fase di esercizio, le emissioni sono quelle connesse alla normale gestione delle operazioni di allestimento, carico e scarico delle merci già previste per l'area Cargo e coerenti con quanto approvato in sede di VIA.		<i>Perché:</i> Sia per la fase di esercizio che di costruzione la produzione di emissioni nell'atmosfera sarà coerente e compatibile con quanto previsto per il fabbricato A color ciano oggetto di istruttoria VIA.	
6. Il progetto genererà	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Sì/No? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No? – Perché?	
rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Per la fase di cantierizzazione, la produzione di emissioni è limitata a quelle acustiche, connesse all'operatività dei mezzi d'opera e del traffico di cantierizzazione.</p> <p>Per la fase di esercizio, le emissioni possono essere ritenute analoghe e legate principalmente ai flussi dei mezzi operativi da e per l'area ed alla normale gestione delle operazioni di allestimento, carico e scarico delle merci già previste per l'area Cargo e coerenti con quanto approvato in sede di VIA.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Le emissioni acustiche legate ai flussi di mezzi da e per l'area sono compatibili e coerenti con la destinazione d'uso del comparto e con le previsioni della zonizzazione acustica aeroportuale.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Non è sostanzialmente prevista alcuna azione di progetto, in fase di cantierizzazione ed in quella di esercizio, tale da comportare rischi di contaminazione.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Per quanto nello specifico riguarda la fase di cantierizzazione, la gestione dei materiali da scavo sarà condotta secondo modalità tali da non creare rischi per le matrici ambientali.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Non è sostanzialmente prevista alcuna azione di progetto, in fase di cantierizzazione ed in quella di esercizio, tale da comportare prevedibili rischi di incidenti.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>-</p>	
9. Sulla base delle	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE			
Domande	Sì/No?		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?
	Breve descrizione		Sì/No? – Perché?
informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> L'area di intervento non interessa alcuna area protetta ex lege 394/91 o della Rete Natura 2000. Inoltre, l'area di intervento non interferisce con alcun bene paesaggistico tutelato ai sensi dell'art. 136 D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., né ai sensi degli artt. 10 e 142 del medesimo D.Lgs. Per quanto concerne le aree limitrofe a quelle di intervento, il sito della Rete Natura 2000 maggiormente prossimo (>2Km) a quello di intervento è rappresentato dalla ZPS Lago di Traiano (IT6030026).</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda i beni paesaggistici-culturali ed ai siti Natura 2000, si rammenta che lo SIA del Progetto di completamento di Fiumicino Sud, all'interno del quale era già prevista la destinazione d'uso di polo logistico, ha ottenuto la compatibilità ambientale.</p>
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<p><i>Descrizione:</i> L'area di intervento ed il suo intorno diretto non presentano zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico. Inoltre, le azioni di progetto, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, sono tali da non produrre effetti su detta tipologia di aree.</p>		<p><i>Perché:</i> L'area di intervento è collocata all'interno del sedime aeroportuale, condizione che, in quanto tale, esclude la possibile presenza di zone ed aree sensibili sotto il profilo ecologico. Inoltre, gli effetti della cantierizzazione, così come quelli della fase di esercizio, sono di fatto limitati al solo sito di intervento, che si inserisce in un contesto già infrastrutturato ed urbanizzato per la presenza di aree di cantiere relative ad altri interventi previsti dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud e già valutati positivamente.</p>

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Sì/No? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No? – Perché?	
11. Nell'area di progetto o in Aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'area di progetto non interessa alcun corso d'acqua superficiale. Inoltre, la realizzazione e l'utilizzo dell'area come da progetto sono invariati rispetto a quanto già previsto dall'esistente cantiere logistico, senza produrre alterazione del regime idrico.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto specificatamente la fase di cantierizzazione, le condizioni di rapporto tra l'opera in progetto e le acque sotterranee, vista l'adozione della tipologia costruttiva ed il carattere già infrastrutturato ed urbanizzato dell'area, risultano coerenti o migliorativi rispetto a quelle già prese in considerazione o all'ipotesi di delocalizzazione dell'attuale area di cantiere logistico in aree a verde.</p>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'area di progetto è localizzata in zona Cargo City del sedime aeroportuale. La realizzazione dell'opera in progetto ed il suo esercizio sono coerenti con le indicazioni dimensionali del Progetto approvato e, dato il carattere di temporaneità, non sono da prevedersi incidenze sui livelli di traffico rispetto a quelli previsti.</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia di strutture da installare ed i relativi volumi di scavo non sono tali da incidere sui volumi di traffico indotto in fase di cantierizzazione già considerati positivamente nella fase istruttoria VIA pregressa per la soluzione definitiva. Analogamente, in fase di esercizio i flussi di traffico stimati sono coerenti con le previsioni del Progetto di completamento di Fiumicino Sud approvato in relazione alla configurazione finale dell'area Cargo.</p>	
13. Il progetto è localizzato in	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
<i>Domande</i>	<i>Si/No?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No? – Perché?</i>	
un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Il progetto si colloca in zona Cargo City dello scalo, delocalizzata rispetto al sistema dei terminal aeroportuali e delle principali viabilità di accesso all'area aeroportuale centrale, pertanto, con assenza di intervisibilità da assi viari ad elevata fruizione pubblica.		<i>Perché:</i> -	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato in zona Cargo City dello scalo in corrispondenza di un'area di cantiere logistico ad oggi operativa e pertanto già infrastrutturata.		<i>Perché:</i> L'area è già infrastrutturata.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento ricade all'interno del sedime aeroportuale, dove l'uso del suolo è regolato dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud, le cui previsioni sono coerenti con l'intervento in esame.		<i>Perché:</i> Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud ha ricevuto il parere positivo di conformità urbanistica n. 1774/512 del 12/05/2014. L'intervento è coerente con la destinazione d'uso prevista dal Progetto di completamento per il comparto di appartenenza (cfr. Comparto 4 – Area Est).	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento ricade all'interno del sedime aeroportuale che, come tale, non è classificabile come area densamente abitata.		<i>Perché:</i> La localizzazione dell'intervento all'interno del sedime aeroportuale e la distanza intercorrente con l'abitato di Fiumicino rappresentano condizioni che portano ad escludere ogni interferenza.	

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Sì/No?		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?	
	Breve descrizione		Sì/No? – Perché?	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento ed in quelle limitrofe non si rileva la presenza di alcun ricettore sensibile		<i>Perché:</i> La localizzazione dell'intervento all'interno del sedime aeroportuale e la distanza intercorrente con le aree urbanizzate rappresentano condizioni che portano ad escludere ogni interferenza.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità. Per quanto concerne le aree limitrofe, intese anche quelle al di fuori del sedime aeroportuale, si esclude il loro interessamento.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti ambientali della realizzazione dell'intervento in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità, stante la natura dell'intervento stesso che non interagisce in alcun modo con le potenziali risorse circostanti.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Sulla base dei dati e delle informazioni disponibili presso le fonti istituzionali, nell'area di intervento ed in quelle ad essa limitrofe non risultano indicazioni per le quali gli standard ambientali previsti dalle diverse normative di settore possono essere considerati superati.		<i>Perché:</i> Le azioni di progetto in fase di cantiere ed in quella di esercizio non implicano livelli di inquinamento dell'area di intervento e del suo intorno, e, soprattutto, non differenti a quelle già valutate positivamente nel pregresso iter istruttorio VIA ed in ogni caso oggetto di costante monitoraggio.	
20. Sulla base delle	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9 INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
<i>Domande</i>	<i>Si/No?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No? – Perché?</i>	
informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda i terremoti, l'area di intervento ricade in zona sismica 3B ai sensi dell'OPCM 3519/2006, ossia in zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti.		<i>Perché:</i> il progetto è stato sviluppato in coerenza con le norme e le condizioni ambientali del contesto.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento si inserisce nell'ambito del più ampio Progetto di completamento Sud, per il quale la contemporaneità di cantieri di diverse opere è stata oggetto di compatibilità ambientale. L'intervento ha comunque carattere di temporaneità nelle more della realizzazione di uno dei fabbricati del Polo Logistico area Est (cd. Edifici A) che sarà oggetto di verifica di ottemperanza come da prassi consolidata.		<i>Perché:</i> -	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> -		<i>Perché:</i> -	

10 ELENCO ELABORATI CARTOGRAFICI ALLEGATI

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
01	Progetto di completamento di Fiumicino Sud, Tav. 2.3 Edifici A – Polo Logistico Est, area temporanea assistenza merci	1:4.000	TAV_01