



*Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

**Ministero dell’Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
Direzione generale per la crescita  
sostenibile e la qualità dello sviluppo  
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)**

e p.c.

**Al Gabinetto del Ministro - SEDE  
[mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it)**

**Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio  
per l’Area metropolitana di Roma,  
la Provincia di Viterbo e l’Etruria Meridionale  
[mbac-sabap-rm-met@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-rm-met@mailcert.beniculturali.it)**

**DG ABAP Servizio II  
[mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it)**

**Oggetto: [ID\_VIP: 3597] Procedimento di VIA. “Aeroporto di Fiumicino. Master Plan al 2030.”  
Proponente ENAC. Istanza di pronuncia di compatibilità ambientale art.23 del D.Lgs.n.152/2006.  
*Parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio.***

**VISTO** il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante “*Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*”, pubblicato in G.U.R.I. n. 250 del 26 ottobre 1998;

**VISTA** la Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 1, commi 2 e 3, recante, tra l’altro, il trasferimento di funzioni in materia di turismo al Ministero per i beni e le attività culturali, il quale di conseguenza ha assunto la denominazione di “Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo”;

**VISTO** il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante “*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137*”, pubblicato nel S.O. n. 28 alla G.U.R.I. n.45 del 24 febbraio 2004;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n.171 del 29 agosto 2014 recante “*Regolamento di organizzazione del Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo*”;



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

**VISTO** l'art. 4, co. 3 del D.M. 27 novembre 2014, concernente *“Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo”*, registrato alla Corte dei Conti il 19.12.2014 al foglio 5624;

**VISTO** il Decreto del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo n. 44 del 23 gennaio 2016 recante *“Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della Legge 28 dicembre 2015, n.208”* registrato alla Corte dei Conti il 29 febbraio 2016, n. 583 del registro dei Provvedimenti, e pubblicato in G.U.R.I. l'11 marzo 2016, Serie Generale n. 59, ed entrato in vigore il 26 marzo 2016;

**VISTA** la Circolare n. 14 del 25 marzo 2016 del Segretario Generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo, avente ad oggetto *“Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 co.327 della legge 28 dicembre 2015, n.208”* – Entrata in vigore – Fase transitoria e continuità amministrativa;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 238 del 1 dicembre 2017 recante *“Regolamento recante modifiche al Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 agosto 2014, n. 171, concernente il regolamento di organizzazione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance, in attuazione dell'articolo 22, comma 7-quinquies, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.”*;

**VISTO** il Decreto Legge 12 luglio 2018, n. 86 recante *“Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità”*, convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2018, n. 97 (in G.U. 14/08/2018, n. 188) relativo al trasferimento delle funzioni esercitate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in materia di turismo al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali e, di conseguenza, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha riassunto la denominazione di *“Ministero per i beni e le attività culturali”*;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 giugno 2019, n. 76, recante *“Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance”*, pubblicato in G.U.R.I., Serie Generale, n.184 del 7 agosto 2019, entrato in vigore il 22.08.2019;

**VISTO** il Decreto-Legge 21 settembre 2019, n.104, recante *“Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare,*



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

*nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei ruoli e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.*" pubblicato in G.U.R.I., Serie Generale n. 222 del 21.09.2019, entrato in vigore il 22 settembre 2019 con cui si è proceduto al trasferimento al Ministero per i beni e le attività culturali delle funzioni in materia di turismo esercitate dal Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 05.08.2019 con il quale è stato conferito l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore generale Archeologia, belle arti e paesaggio al Direttore Generale Arch. Federica Galloni, registrato alla Corte dei Conti in data 30 agosto 2019 al n. 2971;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 dicembre 2019, n. 169 recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance"*;

**VISTO** il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante *"Norme in materia ambientale"*;

**VISTO** il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n.104, *"Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114"* (17G00117) (GURI Serie Generale n.156, del 06.07.2017);

**VISTO** il Decreto interministeriale del 24.12.2015 sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di Valutazione Ambientale di competenza statale"*;

**VISTO** che l'ex Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea (PBAAC) ha collaborato con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare alla redazione delle *"Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i."* (Rev.4 del 03.12.2013;

**CONSIDERATO** quanto descritto nelle suddette *"Specifiche Tecniche"*, oggetto anche della Circolare n.5 del 15.01.2014 dell'ex Direzione Generale PBAAC, resa pubblica sul relativo sito istituzionale all'indirizzo [www.beap.beniculturali.it](http://www.beap.beniculturali.it), sezione *"Paesaggio"*, paragrafo *"Circolari e pareri"*;



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

**CONSIDERATO** quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione Generale PBAAC n. 5/2010 del 19.03.2010, *“Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di tutela del paesaggio – Indicazioni operative per il coordinamento degli Uffici centrali e periferici”*;

**CONSIDERATO** quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione Generale Belle arti e paesaggio n.3/2016 del 12.01.2016, *“Procedure di valutazione di piani, programmi, opere e interventi di competenza della Direzione generale BeAP in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli uffici centrali e periferici”*;

**VISTA** la Legge 7 agosto 1990, n. 241 recante *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”* e il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il *“Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”*;

**VISTO** il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante *“Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”*.

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.32992 del 30.03.2017**, ENAC ha presentato istanza per la Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 relativa al progetto *“Aeroporto di Fiumicino, Master Plan al 2030”*;

**CONSIDERATO** - con nota **prot.n.8707 del 10.04.2017** l'allora Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale, della Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali (di seguito DVA) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (di seguito MATTM) ha comunicato a questa Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (di seguito Direzione Generale ABAP) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo (di seguito MIBACT), verificata la completezza della documentazione trasmessa, procedibilità della citata istanza di ENAC relativa alla Pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.23;

**CONSIDERATO** nel corso della procedura sono stati pubblicati sul sito istituzionale del MATTM oltre alla documentazione a supporto dell'istanza, anche le osservazioni e i pareri espressi ai sensi dell'art.24, co.4 e ai sensi dell'art.25, commi 2 e 3 del D.Lgs.n.152/2006;



## *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.11797 del 14.04.2017** questa Direzione Generale ABAP ha avviato la procedura in argomento, comunicando l'indirizzo <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1663/2876> del sito del MATTM al quale potere reperire la documentazione progettuale presentata dal proponente e chiedendo, al contempo, l'espressione del contributo istruttorio di competenza agli istituti periferici territorialmente competenti coinvolti nel procedimento;

**PRESO ATTO** che trattasi dell'ampliamento dell'Aeroporto di Fiumicino mediante le opere e gli interventi previsti dal Masterplan 2030, che, come riportato nel SIA "essendo alla base dell'iniziativa e dell'individuazione della gestione delle opere è oggetto di Valutazione di impatto ambientale". Il progetto in argomento sviluppa le prime due fasi attuative del più ampio Masterplan 2044 "redatto dal Concessionario ADR spa ed approvato in via tecnica da ENAC nel 2015" (SIA p.22)

**VERIFICATO** che il sedime di progetto relativo alla espansione dell'aeroporto prevista nel Masterplan 2030, ricade per la maggior parte della sua estensione all'interno del perimetro della Riserva naturale Statale del Litorale Romano istituita con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 29 marzo 1996 così come modificato con il Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 24.10.2013 coinvolgendo sia Zone classificate 1, di maggior tutela, che Zone classificate 2, maggiormente antropizzate ma comunque tutelate;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.1026 del 17.05.2017** il Parco Archeologico di Ostia Antica (di seguito Parco) ha comunicato che non avrebbe espresso valutazioni in quanto il perimetro dell'intervento non ricade nel territorio di competenza dello stesso;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.2965 del 21.09.2017** la Commissione tecnica VIA VAS del MATTM ha comunicato la data di convocazione della riunione tecnica istruttorio con i proponenti e i rappresentanti della Regione, presso la sede del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per il giorno 28.09.2017;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.27299 del 30.11.2017** la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale (di seguito Soprintendenza) ha trasmesso il proprio parere di competenza a questa Direzione Generale, che ha provveduto ad inviarlo con nota prot.n.826 del 11.01.2018 all'ENAC chiedendo al suddetto Ente che quanto in esso contenuto fosse considerato ai fini di una revisione del progetto;

**RITENUTO** che nell'analisi istruttorio condotta dalla Soprintendenza siano stati correttamente evidenziati gli aspetti più critici del progetto e proposte di conseguenza le necessarie osservazioni, che di seguito si riportano.

"Si comunica che con nota SABAP-RM-MET prot.n.8011 del 03.04.2017 sono pervenuti all'Ufficio scrivente gli elaborati relativi al progetto in epigrafe di cui alla nota di codesta Direzione Generale (SABAP-RM-MET prot.n. 9557 del 20.04.2017). Tali elaborati comprendono anche i documenti previsti per la verifica del rischio



# Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

## DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

### Servizio V

e delle potenzialità archeologiche, oltre che un'apposita relazione, come previsto dagli artt. 95-96 del D.Lgs.n.163/2006 così come modificati dall'art. 25 del nuovo Codice degli Appalti (D.Lgs.n.50/2016) - Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico.

Relativamente al progetto in esame, si prende atto che le opere da realizzare si collocano all'interno o in prossimità dell'attuale zona aeroportuale: gli interventi previsti nell'ambito della Prima e Seconda Fase di sviluppo, si distribuiscono infatti su di un'ampia zona, interessando sia settori già inseriti all'interno dell'area aeroportuale, sia in zone limitrofe, oggi libere da infrastrutture: in particolare sono previste opere di notevole rilevanza quali:

**Strutture *airside*:** quarta pista con relativo sistema di raccordi, vie di rullaggio e di collegamento al sistema attuale; realizzazione di nuovi Piazzali Area Est; nuovi Piazzali remoti posti ad ovest della nuova pista e a nord della pista n.2;

**Strutture *landside*:** primo nucleo di nuovi terminal (munito di 4 moli) cui sono connesse strutture di accoglienza (hotel), uffici, pronto soccorso, edificio catering, servizi (depuratore, centrali elettriche e tecnologiche), officine, ecc.;

**Sistemi idraulici:** impianto di sollevamento lungo la nuova pista; raddoppio del Canale delle Acque Basse con realizzazione di nuovo canale parallelo; potenziamento delle idrovore di Focene; deviazione e riposizionamento del Canale Allacciante di Ponte Galeria; creazione del sistema drenante dei nuovi Piazzali in Area Est con annessi impianti di sollevamento; deviazione e riposizionamento dei canali di bonifica esistenti nel territorio posto ad ovest della Nuova pista; deviazione del Canale di Levante fino al collegamento con il nuovo Canale delle Acque Basse;

**Reti energetiche:** nuovo Elettrodotto interrato; rifacimento e risistemazione delle reti a media e bassa tensione nel territorio posto all'esterno della nuova area aeroportuale; nuovo gasdotto nel territorio posto all'esterno della nuova area aeroportuale esternamente ad essa;

**Reti tecnologiche:** realizzazione di nuova galleria di sottoservizi;

**Reti idriche:** realizzazione del nuovo acquedotto nel territorio posto all'esterno della nuova area aeroportuale;

**Reti telecomunicazione:** realizzazione della nuova rete;

**Accessibilità su gomma:** Collegamento tra l'Autostrada Roma-Civitavecchia (con la creazione di un nuovo svincolo autostradale) ed il Nuovo terminal; completamento delle complanari dell'Autostrada Roma-Fiumicino nel tratto compreso tra l'innesto con la Roma- Civitavecchia e l'Aeroporto; realizzazione di viabilità accessoria di penetrazione da Sud a partire dallo svincolo di Cargo City sino al nuovo terminal mediante il sottopasso esistente al di sotto della pista n.2;

**Accessibilità su ferro:** potenziamento dell'attuale stazione ferroviaria; realizzazione di un *people mover* di collegamento tra il terminal sud ed il nuovo terminale nord;

**Parcheggi:** realizzazione di nuovi parcheggi (a raso o multipiano) sia nell'area Sud che presso il nuovo terminale nord.

E' innanzitutto da premettere che, come già segnalato in precedenza, molte delle opere previste, in particolar modo quelle riguardanti le nuove reti, i nuovi sistemi idraulici e le opere di accessibilità su gomma, si collocano al di fuori della nuova zona aeroportuale e si estendono su un'area molto più vasta ed ad altissimo rischio archeologico.



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

Tale territorio era in antico di importanza strategica sia per la sua collocazione a controllo della foce del Tevere (principale via di comunicazione verso Roma e verso l'interno della penisola), sia perché in esso erano localizzate alcune tra le più importanti infrastrutture al servizio di Roma, la capitale dell'impero: a cominciare dai Porti di Claudio e Traiano, parzialmente ricompresi nell'attuale area aeroportuale e tutelati da vincolo archeologico (ex artt. 10-13 del D.Lgs.n.42/04), per proseguire con la localizzazione in quest'area delle antiche saline romane, il *Campus Salinarum Romanarum*, recentemente riportate in luce immediatamente ad est della Pista 3 (nell'area dell'interporto Roma-Fiumicino e del Quadrante Ovest dell'Area Metropolitana di Roma) e in Area aeroportuale Est (Parcheggio Lunga Sosta-Cargo City), per terminare con la presenza della Via Portuense antica, dell'Acquedotto Portuense e dei numerosissimi insediamenti di epoca pre-romana e romana rinvenuti negli ultimi 15 anni sia in area aeroportuale che nelle zone contermini nell'ambito di attività di archeologia preventiva.

E', inoltre, da sottolineare che gran parte dei rinvenimenti (in particolare le saline romane e gli insediamenti pre-protostorici sia noti da bibliografia archeologica sia di recente rinvenimento) gravitavano intorno all'antico Stagno di Maccarese, oggi scomparso a seguito delle bonifiche di fine XIX-inizi XX secolo, Stagno che, come rappresentato nella cartografia storica (in particolare le piante dell'Amenduni del 1884), si colloca in corrispondenza dell'esistente Pista n.3, della futura Nuova Pista (Pista 4) e del Nuovo Terminai Nord espandendosi in direzione ovest, verso mare. Lungo le sponde di tale stagno si disponevano a corona una serie di insediamenti di epoca pre-protostorica (dal Paleolitico Superiore sino all'età del Bronzo Finale) che sfruttavano la fonte di approvvigionamento di acqua dolce fornita dall'antico bacino idrico, mentre in epoca romana intorno ad esso furono realizzate le antiche saline etrusche e romane che utilizzavano le acque ormai divenute salate dello stagno (a seguito della penetrazione dell'acqua marina nello stagno stesso) per la produzione di un bene di primaria importanza nell'antichità: il sale.

Appare pertanto evidente che tutte le nuove opere previste nel Masterplan si collocano in aree ad alta potenzialità archeologica, non a caso anche nell'ambito degli interventi effettuati negli ultimi decenni in zona aeroportuale, preventivamente a tutti i lavori previsti nell'ambito dello sviluppo dell'aeroporto, molti sono stati i rinvenimenti archeologici che sono stati tutti correttamente sottoposti a scavo e, ove necessario, opportunamente tutelati contemperando le necessità di espansione dell'Aeroporto con la conoscenza e conservazione dei resti antichi.

E' da ricordare, a tal proposito, che proprio nell'ambito del Piano di Sviluppo Fiumicino Sud è stato siglato un "Atto di Intesa per la gestione delle attività di indagini archeologiche" (firmato l'8.05.2013 - prot.n.SSBAR 17520 del 14.05.2013) tra l'allora Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma (oggi sostituita dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale) e la Società Aeroporti di Roma SpA che ha previsto lo svolgimento di attività di archeologia preventiva nell'ambito di tutte le opere incluse nel Piano di Sviluppo ed ha stabilito procedure più celeri nell'ambito dell'iter di realizzazione delle attività archeologiche preventive.

Per ciò che riguarda il progetto di sviluppo di cui al Masterplan 2030 presentato si prende atto che è stata elaborata la documentazione relativa alla "Verifica Preventiva dell'interesse Archeologico" con relativa cartografia e Relazione (R-ARC360I).



## *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

In tale documentazione sono correttamente riportate tutte le preesistenze archeologiche note da bibliografia, oltre ai numerosi rinvenimenti effettuati in area aeroportuale anche inediti. Tale documento, comprensivo di allegati grafici, illustra la ricchezza dei rinvenimenti sinora effettuati che, ovviamente, si addensano maggiormente nelle aree sino ad oggi già indagate ma che lasciano ipotizzare un'analogha situazione anche in quelle non indagate. Tale ipotesi è, peraltro, suffragata dalla presenza certa, al di sotto della Nuova Pista (pista n.4) e del Nuovo Terminal, dell'antico Stagno di Maccarese sulle cui sponde, come si è visto, si collocano sia siti pre-protostorici (in parte già individuati da ricognizioni sul margine settentrionale della nuova pista e segnalati nel Cartografia di Valutazione dell' interesse Archeologico) sia le antiche saline etrusche e romane, oltre ad insediamenti di epoca romana, alcuni dei quali già segnalati nella documentazione archeologica inviata. Unica eccezione riguarda il Porto di Claudio che recentissimi scavi in area extraportuale hanno permesso di estendere ulteriormente verso Ovest rispetto a quanto noto dalla bibliografia archeologica. Il nuovo sviluppo aeroportuale intercetta direttamente diversi siti già noti e segnalati (un. 17-23, 26 e 37 della Carta delle Presenze Archeologiche, elaborato D-ARC3602), di cui alcuni preistorici e protostorici, tra i quali il villaggio Cerquete Fianello (n. 17), vincolato ex art. 10-13 del D.Lgs. 42/2004 ss.mm.ii (DM 03.02.1991), attraversato dalla strada di collegamento alla viabilità autostradale, ed una necropoli di età romana (n. 26) posta esattamente al di sotto della pista 4.

L'analisi dei documenti relativi alla Valutazione dell'impatto Archeologico è nel complesso risultata abbastanza accurata nella raccolta dei dati noti, ma non sembrano sufficientemente adeguate le valutazioni finali: per un comprensorio tanto delicato e così ricco di rinvenimenti che vanno dalle più remote epoche preistoriche all'età romana ed oltre, le indagini archeologiche andranno estese a tutte le aree interessate dal progetto, a prescindere dalle modalità di realizzazione (su riporto o meno).

Considerata quindi la ricchezza di segnalazioni di rinvenimenti e la potenzialità archeologica del territorio in questione, questa Soprintendenza richiede che, come già avvenuto per il Piano di Sviluppo di Fiumicino Sud, vengano eseguite le sottoindicate attività di archeologia preventiva, a carico della committenza, estese a tutte le aree in cui sono previste opere (illustrate nel Masterplan 2030 anche pianificate da altre Istituzioni o Enti) di qualsivoglia genere che prevedano o meno scavo del sedime (comprendendo anche le aree esterne all'area aeroportuale in cui è prevista la realizzazione di Sistemi idraulici, Reti energetiche, Reti tecnologiche, Reti idriche, Reti di telecomunicazione, Opere di Accessibilità su gomma). Appare, infatti, evidente che anche nel caso di opere realizzate sul piano di calpestio attuale o su riporto senza scavo del sedime, la realizzazione di potenti strati di preparazione a supporto del passaggio di aerei o comunque di mezzi pesanti creerebbe nel sottosuolo, caratterizzato da limi fortemente plastici, un effetto "compressione" (già verificato in altri casi) che porterebbe alla distruzione di resti archeologici sottostanti, in special modo nel caso di strutture estremamente delicate come quelle dei siti pre-protostorici o come quelle relative agli apprestamenti afferenti alle antiche saline. Oltre a ciò è da considerare la perdita, di fatto, della conoscenza storico-archeologica dell'area che è alla base della gestione della Tutela attribuita al Mibact.

In particolare si richiede, quindi, di realizzare le seguenti attività:

- **Scavo archeologico estensivo ed esaustivo di tutte le preesistenze archeologiche già note e segnalate nella Verifica Preventiva dell'interesse Archeologico che interferiscono con le opere interne ed esterne alla nuova area aeroportuale come sopra indicato;**





# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

- **Realizzazione di indagini archeologiche preventive mediante sondaggi per trincee e successivo scavo delle eventuali nuove preesistenze individuate mediante, da realizzarsi su tutte le aree interessate dalle opere interne ed esterne alla nuova area aeroportuale come sopra indicato. Tali indagini dovranno interessare anche tutte le opere relative alla cantieristica;**
- **Spostamento del tracciato nuovo collegamento su gomma, del nuovo elettrodotto e del nuovo gasdotto che dagli elaborati grafici inviati sembrano interferire con l'area del Villaggio eneolitico di Le Cerquete-Fianello sottoposto a vincolo archeologico ex D.Lgs.n.42/04 (DM 3.2.1991)**

All'esito di tali attività di Archeologia Preventiva, le cui modalità verranno valutate e calibrate sulla base dei progetti delle singole opere che dovranno essere inviati all'Ufficio scrivente, è subordinato il parere di questa Soprintendenza.

Si sottolinea, infine, che tutto il nuovo sistema di collegamento esterno ed interno all'aeroporto (sia da realizzarsi nell'ambito del presente progetto sia pianificato da altri enti, istituzioni ecc.) presenta diverse criticità soprattutto in area esterna all'aeroporto. Pertanto in questa Sede si ribadisce la necessità, anche relativamente alle opere di potenziamento del sistema di accessi all'aeroporto, **di effettuare sondaggi archeologici preventivi** (ad onere della committenza) al cui esito è subordinato il parere di questo Ufficio.

Questa Soprintendenza, nello spirito di collaborazione reciproca che ha animato le attività svolte in area aeroportuale negli ultimi decenni, si dichiara disponibile ad elaborare congiuntamente nell'immediato futuro un nuovo Atto di Intesa che normi le attività di archeologia preventiva richieste, facilitandone e velocizzandone l'iter."

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n. CTVA-1550 del 20.04.2018** la Commissione tecnica VIA VAS del MATTM ha convocato per il giorno 10 maggio 2018 una riunione del gruppo istruttore a cui hanno preso parte, oltre ai proponenti, rappresentanti del MATTM, del MiBACT e della Regione Lazio;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.57006 del 29.05.2018** ENAC ha trasmesso la documentazione integrativa volontaria a riscontro di quanto emerso nel corso della riunione tecnica svoltasi il 10 maggio 2018;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.68611 del 22.06.2018** ENAC ha chiesto al MATTM la sospensione dei termini del procedimento per un periodo stimato di mesi 10 al fine di permettere la conclusione di due ricorsi pendenti dinanzi al TAR Lazio e al Consiglio di Stato in sede consultiva relativi al provvedimento di ripermimetrazione e classificazione della Riserva naturale statale del litorale romano;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.DVA-24269 del 29.10.2018** il MATTM ha comunicato l'accoglimento della richiesta di sospensione dei termini del procedimento formulata da ENAC con la già richiamata nota prot.n.68611/2018, accordando che la stessa potesse valere, per un periodo pari a 10 mesi, fino al 21.04.2019;



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.12718 del 20.05.2019**, la Direzione Generale DVA ha comunicato il riavvio della procedura di valutazione di impatto ambientale in argomento, per decorrenza dei termini della sospensione concessa a ENAC con nota prot.n.24269/DVA del 29.10.2018;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.14756 del 28.05.2019**, questa Direzione Generale ABAP ha comunicato agli Istituti periferici di questo Ministero, competenti per territorio, il riavvio della suddetta procedura, rammentando quanto l'area sia soggetta a particolari attenzioni da parte del MiBACT, e rammentando a ciascuno la verifica di coerenza con le osservazioni e le prescrizioni già espresse nella procedura di VAS del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, per l'ambito in cui ricade il progetto in parola, chiedendo al contempo di trasmettere il proprio parere tecnico espresso sulla base dell'intera documentazione presentata da ENAC e pubblicata sul sito del MATTM. In occasione dell'invio della citata nota, si è specificato in via breve ai funzionari del Parco l'importanza del loro contributo istruttorio in seno alla procedura di VIA di cui trattasi, per la valutazione degli impatti e delle ricadute della proposta sulle aree contermini, occupati dal Parco;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.DVA-29900 del 15.11.2019** la Direzione generale DVA ha trasmesso al proponente comunicazione ai sensi dell'art.10bis della L.241/90, avendo assunto l'esito tecnico istruttorio **NEGATIVO** sull'intervento in argomento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS contenuto nel **parere n.3158 del 25.10.2019**;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.136329 del 06.12.2019**, questa Direzione Generale ABAP ha trasmesso formale sollecito ai summenzionati istituti periferici del Ministero, chiedendo di trasmettere il parere tecnico di competenza relativo al progetto in argomento;

**CONSIDERATO** che con note **prot.n.5249 del 06.12.2019** e **prot.n.5483 del 20.12.2019** il Parco archeologico di Ostia Antica ha trasmesso il parere di competenza, con riferimento all'intervento;

**RITENUTO** di riportare integralmente il contenuto del sopra richiamato parere del parco 5483/2019:

"In merito alla procedura di VIA in esame, la presente nota integra le osservazioni preliminari anticipate con nota prot. PA-OANT n. 5249 del 6.12.2019.

## **PAESAGGIO**

### **Premessa**

All'esame della documentazione, si rileva che il programma di sviluppo aeroportuale, malgrado collochi le infrastrutture nelle aree a nord dell'attuale aeroporto e pertanto in territorio non afferente a questo Parco Archeologico, potrebbe tuttavia comportare un importante impatto sulle aree archeologiche sotto l'aspetto del clima acustico e del livello di qualità dell'aria, nonché sulle condizioni generali di fruizione dei beni culturali.

Il Parco custodisce, infatti, le importantissime aree archeologiche di Ostia Antica, dei Porti Imperiali di Claudio e Traiano e della Necropoli di Porto, per citare solo le maggiori, tutte inserite in contesti vegetazionali di grande valore storico e naturalistico. Tali aree pertanto costituiscono insiemi di primario interesse archeologico, ma anche di grande valenza monumentale e paesaggistica, per il caratteristico



# Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

connubio creatosi nel corso del XX secolo tra i resti delle strutture antiche e la vegetazione. Inoltre, parte delle aree dei Porti imperiali, segnatamente la zona del bacino esagonale, è riconosciuta come Sito di Interesse Comunitario (SIC\_099) e Zona a Protezione Speciale (ZPS\_009 Lago di Traiano, Conservazione Uccelli Selvatici). La storia di Ostia, infine, si intreccia alle soglie del Rinascimento con la costruzione del Castello di Giulio II e del borgo di Ostia Antica sulla riva del Tevere.

## I beni culturali principali afferenti al Parco Archeologico (estratto dal Piano strategico del Parco)

L'antica città di Ostia, sorta alla metà del IV sec. a.C. come insediamento fortificato (*castrum*) alla foce del fiume Tevere e prima colonia romana, si andò costantemente ampliando in epoca repubblicana ed imperiale in ragione della sua importanza strategica di porto della città di Roma. Attualmente l'area archeologica si estende su circa 85 ettari, di cui almeno 33 di strutture antiche continue, in alcuni casi conservate sino al secondo piano degli edifici.

La città offre un panorama ampio e variegato di un vivace agglomerato antico costituito da un alternarsi ed intrecciarsi di aree pubbliche e private: i grandi templi e santuari, le terme pubbliche, il teatro con il Piazzale delle Corporazioni, le strutture civiche (basilica, curia ecc.), cui si affiancano gli edifici privati, le botteghe, i *thermopolia*, le *cauponae* oltre ai grandi magazzini che si distendono su tutta la fascia posta lungo il Tevere e che caratterizzano Ostia come città portuale legata all'annona di Roma.

Ostia conserva in particolare la più ampia testimonianza esistente sull'edilizia residenziale privata in Italia nella piena età imperiale, articolata nella tipologia (dalle *insulae* di appartamenti d'affitto a quattro-cinque piani, alle *domus* dei ceti più abbienti) e nel tempo (si assiste all'evoluzione dei tipi dall'età flavia, attraverso il II e fino alla fine del IV secolo).

Le case di Ostia e la necropoli di Isola Sacra, inoltre, costituiscono le due massime concentrazioni di complessi pittorici romani a partire dall'età flavia. Ampilissimo è anche lo sviluppo dei mosaici pavimentali. La necropoli monumentale di Isola Sacra, di età romana imperiale, che conserva oltre 200 tombe fuori terra, è un gioiello noto soprattutto a stranieri, in quanto esempio unico nel bacino del Mediterraneo per estensione e livello conservativo degli edifici, molti dei quali presentano intatta la facciata. All'area della necropoli, estesa per circa 1 ettaro, si aggiunge il complesso paleocristiano dedicato al martire Ippolito con annesso Conventino settecentesco, dove in un Antiquarium allestito *ad hoc* si presentano il sarcofago del martire e gli arredi paleocristiani e altomedievali. Nella parte meridionale di Isola Sacra, sul tratto della sponda del Tevere posta dirimpetto ad Ostia è stato da poco indiziato un nuovo quartiere del tessuto urbanistico ostiense.

L'area archeologica di *Portus*, ampia quasi 35 ha, rappresenta e restituisce le imponenti infrastrutture portuali che, soprattutto dall'età romana imperiale, hanno consentito lo svolgersi dei commerci e in generale delle attività di collegamento fra Roma e l'intero bacino del Mediterraneo, grazie alla realizzazione del grande porto di Claudio, completamente ristrutturato e ampliato da Traiano agli inizi del II secolo. L'attuale definizione degli spazi separa e collega il bacino esagonale, di proprietà privata, dalla vasta zona demaniale, che tra le infrastrutture comprende non soltanto gli imponenti sistemi dei moli e dei magazzini, ma anche il grande Palazzo imperiale.

Il Parco Archeologico di Ostia Antica è parte fondamentale della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, caratterizzata da un paesaggio variegato e peculiare, originato dalle lagune deltizie del Tevere e trasformato dalle bonifiche attuate tra la fine del XIX e i primi decenni del XX secolo. Il Parco è costituito prevalentemente dal paesaggio agricolo delle bonifiche, ma le principali aree demaniali sono anche in contatto più o meno diretto con l'ambiente fluviale del Tevere e con le grandi pinete impiantate sul litorale a partire dal XVIII secolo.

Sotto l'aspetto vegetazionale le aree archeologiche sono state sistemate al termine delle grandi stagioni di scavo.



## Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

### DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

#### Servizio V

L'area di Ostia Antica è stata allestita in vista dell'Esposizione Universale del 1942, secondo i principi elaborati sul tema dell'associazione della vegetazione alle rovine nei restauri archeologici romani degli anni '20 e '30 (da G. Boni a R. De Vico ad A. Munoz). Filari di alberi ad alto fusto quali *platanus orientalis*, *eucalyptus platypus*, *pinus pinea* bordano i viali carrabili e schermano i confini; le vaste aree libere periferiche sono adibite a prato con macchie arboree di *quercus ilex*, *cupressus sempervirens* e *pinus pinea*; all'interno dei ruderi si trovano sistemazioni a giardino con piccoli tappeti erbosi, arbusti da fiore e siepi geometriche, ma si trovano anche alberi isolati di notevole valenza paesistica. Lungo la riva del Tevere si trovano filari di *eucalyptus platypus* e boschi di origine naturale formati da piante e arbusti propri della macchia mediterranea.

Importante è anche il patrimonio arboreo della necropoli di Isola Sacra, caratterizzato prevalentemente da filari di *pinus pinea* inseriti nel paesaggio delle bonifiche prossimo al corso del fiume.

Nell'area di Porto, la vegetazione è stata impiantata a partire dagli anni '20 del '900, a seguito della bonifica operata dalla famiglia Torlonia, allora proprietaria dei terreni. I molti anni di abbandono che hanno preceduto l'acquisizione del sito da parte dello Stato hanno causato lo sviluppo incontrollato della vegetazione, portando alcune aree a uno stato di seminaturalità, con la formazione di biotopi legati in particolare all'ambiente umido dei resti dei bacini portuali antichi. Alle valenze monumentali e storiche del sito, pertanto, si sono aggiunte le valenze naturalistiche, tanto che Porto è divenuta un'area protetta per l'avifauna.

La distribuzione della vegetazione di Porto è caratterizzata dalla distinzione fra aree boscate e praterie, le prime situate intorno ai ruderi delle strutture e sui resti dei moli, le seconde aperte negli spazi un tempo occupati dal mare, così da favorire la lettura della morfologia del sistema portuale imperiale. Sono presenti elementi della foresta di latifoglie decidue delle pianure alluvionali, dei boschi umidi, dei boschi xerotermofili, lecceti mesofili, elementi degli arbusteti mediterranei a sclerofille sempreverdi, dei boschi mesoigrofilo e delle cenosi di elofite (piante palustri), pinete di *pinus pinea* con presenza di *cupressus sempervirens*, filari di *Tamarix africana*, di *cupressus sempervirens*, di *platanus hybrida*, di *eucalyptus sp*; è infine presente un bambusetto, alberi da frutta, seminativi e colture erbacee.

Il complesso dei resti degli antichi porti imperiali è pertanto inserito in un ambiente dalle valenze vegetazionali e faunistiche eccezionali, sviluppatosi su una matrice morfologica creata dalle opere della bonifica tuttora perfettamente riconoscibili, in un equilibrio di particolare fascino ma anche di grande fragilità e che necessita di continuo monitoraggio e cura.

Considerato quanto sopra, si crede di poter affermare che le aree archeologiche del Parco nel loro complesso rappresentino un *unicum* dal punto di vista culturale, che tra l'altro richiama ogni anno oltre 300.000 visitatori.

Il sistema delle aree che costituiscono il Parco rappresenta perciò anche un importante polo di sviluppo territoriale che, attraverso i suoi grandi attrattori culturali, è in grado di attivare una serie di positivi fenomeni di valorizzazione del territorio dal punto di vista culturale, sociale ed economico; in tale direzione si stanno rafforzando sempre più le sinergie con gli enti locali. Ad esempio, la manifestazione estiva di spettacoli di musica e prosa al Teatro di Ostia Antica ha attratto, nella stagione 2019, circa 30.000 spettatori mentre un'analoga manifestazione teatrale all'aperto è curata dal Comune di Fiumicino, ogni estate, all'interno del sito archeologico di Porto.

A riprova del suo ruolo nel sistema dei beni culturali del Paese, il Parco è oggi destinatario di importanti finanziamenti comunitari finalizzati alla conservazione, restauro, potenziamento delle strutture di servizio e apertura delle aree attualmente chiuse al pubblico.



## *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

Tra i riconoscimenti più recenti giova segnalare che il Parco Archeologico di Ostia Antica è stato selezionato tra i 19 candidati al Marchio del Patrimonio Europeo per il 2019, attualmente in fase di aggiudicazione.

Il valore culturale dell'area è sancito da una serie di provvedimenti di vincolo di natura archeologica e paesaggistica.

A sud del limite dell'aeroporto, appena al di là della linea dell'autostrada Roma-Fiumicino, ha infatti inizio una regione dichiarata di notevole interesse pubblico che, in una sequenza di vincoli posti tra gli anni '50 e gli anni '80, interessa senza soluzione di continuità il territorio del sito archeologico e naturalistico dei Porti di Claudio e Traiano, la Fossa Traiana (canale di Fiumicino) e l'Isola Sacra con i resti archeologici della Necropoli di Porto e delle strutture tardoantiche situate sul canale, il corso del fiume Tevere nel tratto di rilevante naturalità che precede la sua foce, la città di Ostia Antica, le pinete e la macchia mediterranea litoranea sino ad Anzio e Nettuno:

DM 12.03.1959 Villa Torlonia e adiacente Lago Traiano

DM 22.05.1985 Isola Sacra e Casale S. Lucia

DM 21.10.1954 Fascia Costiera - Ostia - Anzio - Nettuno

Oltre a tali vincoli paesaggistici (dichiarazioni di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/1939, oggi D. Lgs. 42/04 art. 136 lett. c) e d) nella regione della foce del Tevere si concentrano numerose le dichiarazioni di interesse culturale (ai sensi della L. 1089/1939, oggi D. Lgs. 42/04 art. 10) che riconoscono l'importanza unica dei beni archeologici sopra descritti.

Sempre in una sequenza geografica, piuttosto che cronologica e storica, per maggiore chiarezza ai fini della presente valutazione, da nord a sud, oltre ai porti imperiali di Roma, alle infrastrutture di collegamento litoranee su cui si attesta la Necropoli di Porto, alla città di Ostia Antica, si susseguono la zona archeologica di Pianabella e i resti delle ville sviluppatesi in età romana lungo l'antica linea di costa, oggi integrate nell'area delle pinete litoranee d'impianto settecentesco.

La particolare concentrazione di beni culturali e ambientali presso il litorale romano e la foce del Tevere è del resto rimarcata anche dalla creazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

### Studio di impatto ambientale

Alla luce di quanto sopra, appare evidente che nel piano di sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale come quello in esame, destinato a influenzare in modo così esteso le trasformazioni del territorio, tanto per l'entità delle opere che per i loro indotti, sia indispensabile tenere conto della presenza, della dimensione e della valenza del polo culturale descritto, posto in stretta prossimità dell'aeroporto.

Al contrario, esaminati gli elaborati della VIA, si rileva che di questa prossimità non si tiene debitamente conto sotto diversi profili, poiché non sono considerate le interferenze e i potenziali impatti derivati dalla realizzazione ed esercizio delle nuove infrastrutture sulle aree archeologiche e sulle loro condizioni di fruizione, condizioni che rivestono invece una particolare importanza ai fini della comprensione e godimento dei beni culturali.

**Non compare uno studio d'impatto sui beni culturali sopra descritti, soprattutto in riferimento alla qualità dell'aria (aumento di inquinanti, con particolare riferimento a solfati e particolati) e rispetto al clima acustico rapportato alle condizioni di fruizione dei siti archeologici e naturalistici.**

L'aumento degli inquinanti, oltre agli effetti sulla salute umana, ha infatti importanti conseguenze sulla naturalità dei luoghi e sulle condizioni conservative dei manufatti antichi, determinandone un più rapido deterioramento e imponendo di conseguenza un notevole incremento dei costi per la loro conservazione.

Il rumore prodotto dal traffico aereo, dalle manovre di atterraggio o di decollo e dal traffico automobilistico sulle strade di collegamento, ha notevole impatto sulla fauna e di conseguenza sull'equilibrio dei biotopi;



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

ha inoltre una notevole influenza sulla qualità dell'esperienza dei visitatori dei siti archeologici e naturalistici.

Senza entrare nel merito tecnico delle metodologie di analisi effettuate per la determinazione degli impatti, si elencano a seguire alcune osservazioni desunte in particolare dalla lettura della documentazione di progetto, dello Studio di impatto ambientale e della Relazione Paesaggistica in relazione alla presenza dei beni culturali citati in premessa.

### Impatto Acustico

Nelle diverse sezioni dello Studio, la valutazione di impatto acustico è effettuata mediante la restituzione di mappe di isolivello sonoro inerenti alle intensità di 60, 70 e 75 dB.

Le valutazioni sono incentrate sulla presenza e concentrazione di residenti nelle aree comprese all'interno delle curve, senza considerare i beni culturali e naturalistici.

Le curve acustiche appaiono riferite alla sola modalità operativa principale dell'aeroporto, per entrambe le fasi analizzate, con atterraggi sulla pista 3 e decolli dalla pista 1 in direzione sud (Base South Operational Mode), oltre ai decolli in direzione ovest dalla pista 2.

Non è stato analizzato l'impatto acustico in North Operational Mode, modalità di atterraggio e decollo in direzione nord prevista costantemente nelle giornate di vento proveniente dai quadranti settentrionali. Tale modalità è particolarmente impattante per il sito di Ostia Antica poiché i voli in atterraggio sulla pista 3 sorvolano a bassa quota l'area degli scavi e in particolare la zona del Teatro, creando tra l'altro particolare interferenza con l'audio degli spettacoli della manifestazione estiva.

Si osserva che la curva di isolivello sonoro di 60 dB riferita all'atterraggio sulla pista 3 in direzione sud (Base South Operational Mode) si estende fino al Castello di Torrimpietra, suggerendo che si possa presumere una fascia di influenza altrettanto estesa per la modalità operativa in direzione nord, che tuttavia non appare esaminata.

L'area di Porto, d'altra parte, è interessata, allo stato attuale, dal decollo degli aeromobili di grandi dimensioni in direzione sud dalla pista 1 (Base South Operational Mode): nella zona più occidentale dell'area archeologica, in prossimità del viadotto della Scafa, il rumore dell'aeromobile in decollo, che sfila in direzione sud, interferisce con le conversazioni all'aperto.

Pertanto, per quanto le mappe di isolivello sonoro indichino che i siti archeologici sono interessati dal rumore degli aerei esclusivamente al di sotto del livello di 60 dB, ciò non appare in accordo con l'esperienza diretta nei luoghi e con le più diffuse scale empiriche che mettono in relazione l'intensità sonora con la percezione umana (per cui 60 dB corrispondono a una voce pacata), generando qualche perplessità sul metodo di determinazione delle curve proposte.

Inoltre, l'analisi dell'intensità sonora non appare del tutto coerente con la cartografia delle rotte e procedure di decollo e di atterraggio, e con i profili altimetrici in essa contenuti.

Non è stata infine prodotta analogo cartografia delle rotte inerente agli scenari di Fase 1 e 2. Poiché, in particolare, l'area archeologica di Porto si trova fra le rotte relative alle piste 1 e 3, l'attivazione del traffico sulla pista 4, che si trova fra le due preesistenti e che si prevede di utilizzare per i decolli, potrebbe interessare in modo molto importante l'area archeologica e Zona a protezione speciale per l'avifauna (ZPS\_009). Tale rotta, invece, non appare esplicitata nello SIA.

### Impatto Sulla Qualità dell'aria

Nello Studio di Incidenza Ambientale, SIA - (Quadro di riferimento ambientale) le indagini relative alla presenza archeologica sono riferite unicamente alla verifica preventiva dell'interesse archeologico: sono pertanto strutturate individuando la presenza delle aree archeologiche, per tipologie (Carta delle presenze archeologiche - 0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3602-0); differenziando per aree il potenziale archeologico, inteso come la probabilità di effettuare ritrovamenti in sede di intervento (Carta del potenziale



# Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

archeologico- 0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3603-0); analizzando infine la carta del rischio archeologico (Aree di rischio 0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3604-0).

Si valuta pertanto solo il rischio e la probabilità di ritrovamenti nell'ambito dei lavori previsti; non si prende invece in considerazione la possibilità d'interferenza e impatto, di qualunque natura, con i siti archeologici consolidati, seppur vicinissimi e ricadenti nel perimetro preso in considerazione per gli impatti sui siti Natura 2000.

Si richiede pertanto che un adeguato impianto di analisi e valutazioni sia predisposto per valutare le ricadute e gli effetti dell'aumento di inquinanti sui manufatti storici, innanzitutto per l'aumento previsto del traffico aereo e per l'incremento dello spazio interessato dalle rotte di atterraggio e decollo, ma anche in relazione all'aumento del traffico automobilistico connesso.

Si evidenzia infatti che lo studio trasportistico prevede un incremento del traffico passeggeri pari al 65%, ma non adeguate misure di potenziamento dell'accessibilità con mezzi pubblici o della rete ferroviaria. Ciò è destinato a generare un aumento di traffico su gomma e non può che produrre un consistente aumento di inquinanti atmosferici, oltre a incidere sull'accessibilità delle aree.

Nel piano di monitoraggio ambientale la qualità dell'aria è verificata in funzione dei principali inquinanti chimici e dei particolati, affidandosi anche a dati desunti da monitoraggi *ante operam*, in corso d'opera e nei primi 12 mesi di esercizio.

Nelle linee guida del piano di monitoraggio ambientale, si fa riferimento a diversi "ambienti": in particolare all'ambiente antropico, in relazione alla componente atmosfera e rumore, con il rilevamento degli indicatori chimico-fisici legati alla diffusione del rumore e della inquinazione atmosferica, rispetto ai limiti normativi. Non compare una modalità di analisi e valutazione del dato che sia riferibile agli effetti dell'aumento della concentrazione di inquinanti sui manufatti archeologici, né sembra previsto il posizionamento di rilevatori in prossimità delle grandi aree archeologiche.

Inoltre, nelle linee guida si fa prevalentemente riferimento alle fasi di cantiere e alla problematica delle polveri legata alle attività di realizzazione dell'infrastruttura; anche nella descrizione delle metodiche di rilevamento si cita la misura della qualità dell'aria in prossimità di tali aree, pur prevedendo di utilizzare anche la rete di monitoraggio realizzata per i completamenti di Fiumicino Sud.

Non appare, invece, adeguatamente programmato il monitoraggio degli inquinanti legati all'aumento del traffico automobilistico derivato dall'intervento, né *ante operam*, né con proiezioni rispetto a quanto ipotizzato negli studi trasportistici.

Al contrario, è proprio il traffico sulle grandi arterie stradali di collegamento, adiacenti e a volte sopraelevate rispetto alle aree archeologiche, a rischiare di avere la maggiore incidenza e ricaduta in termini di inquinanti chimici e particolato sui manufatti antichi.

Al riguardo si rileva in particolare che l'opera "*estensione est piazzali aeromobili*" dista 1,2 km dalla ZPS del Lago di Traiano (Par. 3.3.4.4 della Rel. Paesaggistica); trattandosi di piazzali di movimentazione di aeromobili, l'incremento di rumore e inquinamento atmosferico dovrebbe essere esaminato con riferimento specifico alla limitrofa area archeologica e naturalistica.

Sarebbe in conclusione auspicabile un chiarimento sulle metodologie e sui criteri con cui sono state redatte le previsioni relative all'inquinamento atmosferico e acustico, tra l'altro predisponendo un sistema di rilevamento e monitoraggio a supporto delle valutazioni anche presso i siti archeologici principali.

Ulteriori impatti collegati al potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale che potrebbero incidere sulla zona di pertinenza del Parco Archeologico sono le trasformazioni d'uso del territorio, con la concreta possibilità di conversione progressiva del territorio agricolo verso usi infrastrutturali e di supporto, primo tra tutti l'uso per parcheggio di lunga sosta, che già oggi interessa moltissime aree di pregio paesaggistico, con frequente installazione di impianti non autorizzati.



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

Infine, la Via non ha affrontato l'impatto cumulativo dell'intervento con altri programmi di dotazione infrastrutturale noti sul medesimo territorio, come lo stesso sviluppo aeroportuale per l'anno 2044 che prevede una quinta pista, o l'ampliamento del porto turistico di Fiumicino, con gli indotti anche in termini di traffico a terra in una vasta area d'influenza.

## **Aspetti Paesaggistici**

Anche la lettura e l'interpretazione del contesto paesaggistico mostrano molti limiti, non tenendo conto di numerosi fattori, oppure prendendone atto senza trarne alcuna conclusione o indicazione operativa; ne risulta che il progetto si impone sul contesto senza che sia presa in considerazione alcuna possibilità di integrazione o ricucitura. E ancora la lettura e l'interpretazione del territorio sono sostanzialmente circoscritte al riconoscimento del paesaggio delle bonifiche (Carta del contesto paesaggistico), senza peraltro che tale riconoscimento induca a proporre soluzioni di maggiore integrazione del progetto nel contesto paesaggistico.

Nel rapporto con la struttura del paesaggio si rilevano le aree archeologiche senza alcuna distinzione tra generici siti di ricerca e scavo e aree dove convivono conservazione e fruizione delle antiche strutture urbane della città di Ostia e dei porti imperiali.

Nella Carta dell'uso del suolo si è distinto il territorio urbanizzato da quello naturale, parificando le aree archeologiche con il costruito moderno, totalmente ignorando la valenza culturale dei siti.

Solo nella Carta dei Beni culturali si riportano le aree soggette a vincoli archeologici e, pertanto, non se ne apprezza la valenza paesaggistica.

Nella Relazione Paesaggistica, infatti, il modello interpretativo del territorio riconosce quattro sistemi, che non comprendono il paesaggio archeologico (ma solo insediativo, agricolo delle bonifiche, delle aree a valenza naturale, infrastrutturale) il quale è incongruamente parificato al paesaggio insediativo (p. 51).

L'analisi della struttura del paesaggio ignora del resto le grandi aree archeologiche monumentali per concentrarsi esclusivamente sull'assetto delle bonifiche - conservato particolarmente in riva destra del Tevere - e sulla contrapposizione tra le diverse scale di insediamento (grandi infrastrutture e centri servizi, residenziale estensivo e minuto con grande parte anche di origine spontanea).

La Relazione paesaggistica tocca anche il tema delle Important Bird Areas (IBA), aree prioritarie per la conservazione dell'avifauna in Europa (p. 48). La IBA 117 Litorale Romano comprende in particolare le ZPS del Lago di Traiano e di Castel Porziano, ma anche l'aeroporto e l'intero litorale ricadono nell'IBA in questione (Par. 3.3.4.4 ed elaborato AMB0109).

La Relazione riporta questa importante informazione ma non ne approfondisce l'importanza sotto il profilo naturalistico, non sviluppa le relazioni con gli altri elementi naturali, né il rapporto con l'infrastruttura in progetto.

## **Opere di mitigazione e compensazione**

In merito alle opere di mitigazione o compensazione, occorre innanzitutto osservare che le opere di mitigazione appaiono insufficienti, soprattutto riguardo a impatti su traffico, qualità dell'aria, rumore.

Le soluzioni compensative appaiono slegate tra loro, puntiformi e non unite in una reale strategia che proponga una vera ricucitura delle reti ecologiche e delle unità di paesaggio interrotte, che tenga in debito conto la possibilità di ridurre il consumo di suolo attraverso un'ottimizzazione delle strutture esistenti e un inserimento dei nuovi volumi più integrato nel contesto.

La corretta attenzione dichiarata rispetto al tema del margine dovrebbe essere approfondita con soluzioni progettuali capaci di mediare tra i contesti paesaggistici e di costruire nuovi valori di paesaggio.

Lo studio dei margini dell'intervento può essere approfondito con soluzioni più integrate e capaci di dialogare col contesto, e non in termini di semplice filtro.





# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

A questo proposito, anche la soluzione di compensazione rappresentata dalla messa a disposizione dell'area verde vicina al molo nord di Claudio non appare opportunamente studiata, né funzionale alla ricucitura delle reti ecologiche, per l'estrema prossimità alle piste. Il progetto può senza dubbio rappresentare una proposta interessante, benché non sufficiente, purché siano presi in considerazione opportuni collegamenti con le aree archeologiche e siano studiate adeguate modalità di gestione.

Infine, essendo le aree già sottoposte a vincolo archeologico diretto e parzialmente inserite nella Riserva NSLR in Area 1, esse sono sostanzialmente già destinate a verde, e non rappresentano quindi un reale incremento delle superfici della Riserva, portando semmai eventuali benefici unicamente in termini di fruibilità da parte della comunità.

## **PATRIMONIO ARCHEOLOGICO**

Questo Parco ha già trasmesso una comunicazione con nota prot. 1026 del 17.05.2017 relativa agli aspetti archeologici osservando che le opere in programma non si situano nel territorio di competenza.

## **PATRIMONIO ARCHITETTONICO**

Poiché le opere in programma non sono situate nel territorio di competenza del Parco, le considerazioni sull'impatto rispetto ai beni architettonici rientrano appieno nella scala territoriale delle valutazioni inerenti al paesaggio.

## **CONCLUSIONI**

Nell'analisi d'impatto ambientale non è stata considerata la presenza della regione d'interesse culturale e di notevole interesse pubblico che si estende a sud dell'aeroporto, con la presenza di aree archeologiche di importanza unica, siti di carattere monumentale e zone caratterizzate da elevata naturalità, comprendenti siti di interesse comunitario e a protezione speciale. Lo studio d'impatto ambientale appare infatti incentrato sull'analisi dell'interferenza fisica tra le opere previste dal masterplan e i territori della bonifica direttamente interessati dall'intervento, secondo una mera sovrapposizione cartografica. Gli indicatori utilizzati, pertanto, non sono tarati sulla specificità e valenza del territorio del Parco Archeologico.

Lo studio d'impatto richiede invece importanti approfondimenti riguardo all'incidenza dell'esercizio dell'infrastruttura prevista, con riferimento al traffico aereo, ma anche all'indotto di traffico veicolare e al conseguente inquinamento acustico e dell'aria che ne deriverebbero. Le indagini e i monitoraggi devono essere ampliati a un'area più vasta, soprattutto in direzione sud, dove si trova la regione di particolare interesse culturale e ambientale qui descritta, e dove oggi si possono già misurare gli effetti dell'operatività aeroportuale".

**RITENUTO** che nel sopra riportato parere del Parco **5483/2019** particolare attenzione venga dedicata alle opere di mitigazione o compensazione proposte, rilevando come "le soluzioni compensative appaiono slegate tra loro, puntiformi e non inserite all'interno di una reale strategia, che dovrebbe, quale primo scopo proporre una vera ricucitura delle reti ecologiche e delle unità di paesaggio interrotte in primo luogo dal progetto, che tenga in debito conto la possibilità di ridurre il consumo di suolo attraverso un'ottimizzazione delle strutture esistenti e un inserimento dei nuovi volumi più integrato nel contesto". La dichiarata attenzione al tema del "marginale" ripetutamente richiamato nelle relazioni, non trova adeguata corrispondenza nelle soluzioni progettuali proposte che non si ritengono "capaci di mediare tra i contesti paesistici e di costruire nuovi valori di paesaggio", servirebbero a questo scopo "soluzioni



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

maggiormente integrate, capaci di dialogare con il contesto e non”, come appare, svolgendo il ruolo di semplici “filtri” tra le parti.

In particolare nel parere del Parco si evidenzia come la proposta di compensazione rappresentata dalla messa a disposizione dell’area verde vicina al molo nord di Claudio appaia riassumere gli elementi di criticità appena evidenziati, non risultando sufficientemente approfonditi gli studi necessari per compiere l’auspicata ricucitura sia delle reti ecologiche, condizionata negativamente dell’estrema prossimità alle piste, sia dei temi del paesaggio, rilevando al contempo la mancanza degli opportuni collegamenti con le aree archeologiche coinvolte e limitrofe, e di proposte relative alla adeguata modalità di gestione integrata della suddetta area.

Appare opportuno segnalare, che il recupero e la progettazione dell’area in questione potrebbe risultare particolarmente importante oltre che per la sua collocazione di “cerniera” all’interno del contesto territoriale, anche per le caratteristiche archeologiche (presenza documentata dell’antico bacino portuale di Claudio, come attestato anche nella carta della verifica archeologica preventiva) e naturalistiche (Zona 1 di Riserva) altamente significative che la contraddistinguono. Pertanto, sarebbe auspicabile che la stessa fosse oggetto di una proposta progettuale condivisa con questo Ministero, mirata a una rifunzionalizzazione complessiva e integrata, volta alla riconnessione “materiale” delle aree e “concettuale” dei valori ambientali e paesaggistici sopra evidenziati.

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.27496 del 27.12.2019** la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per l’area metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l’Etruria meridionale ha trasmesso il parere di competenza con riferimento all’intervento, che di seguito si riporta integralmente.

“Esaminata la documentazione tecnica e gli elaborati progettuali pubblicati sul sito web del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, questa soprintendenza, per quanto di sua competenza, rileva quanto segue:

- che la località interessata dall’intervento di cui si tratta ricade in area tutelata per legge ai sensi dell’art. 134 co. 1 lett.b) e dell’art. 142 co. 1, lett.c), f) ed m) del D.Lgs.n.42/2004;
- che l’area interessata dall’intervento risulta classificata dal PTPR (TAV\_23\_373\_A) quale "Paesaggio Naturale Agrario" e "Protezione dei corsi delle acque pubbliche", normati rispettivamente dagli artt. 22 e 35 delle NTA;
- che il PTP n. 2 - "XIII e XIV Circostrizione" approvato inserisce l’area in esame tra i Beni A9: Aree archeologiche Tutela orientata e i Beni B2: Zone agricole ad alto valore paesaggistico, di cui all’art. 23 e 26 delle NTA;
- che la stessa area è ricompresa, per gran parte del suo sviluppo, nel territorio della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, (D.M. 29 marzo 1996), interessando sia le Zone 1 che le Zone 2;
- che l’area in oggetto è classificata nel PRG del Comune di Fiumicino, delibera di Giunta Regionale n. 162 del 31/03/2006, quale Zona E - Attività agricole in territorio extraurbano, Sottozona E3 - Zone agricole della "bonifica" a carattere estensivo, disciplinata dall' Art. 60.3 delle N.T.A dello stesso Piano.



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

## DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

### Servizio V

Considerato che la verifica condotta da questa Soprintendenza ha rilevato quanto segue:  
Trattasi dell'ampliamento dell'Aeroporto di Fiumicino mediante le opere e gli interventi previsti dal Masterplan 2030, che sviluppa le prime due fasi attuative del più ampio Masterplan 2044, approvato nel 2015 e così articolate:

- Fase 1: comprendente la nuova pista di volo (Pista 4) e l'espansione Est dei piazzali aeromobili, nonché opere di regimazione idraulica, di ricucitura delle strade poderali limitrofe interessate dall'intervento, di realizzazione delle utenze primarie elettriche e generali;
- Fase 2: concernente le nuove infrastrutture di volo (vie di rullaggio e raccordi con la nuova pista, piazzali aeromobili di contatto e remoti), nuovo sistema terminal (terminal, aree di imbarco e strutture correlate), edifici per funzioni di supporto ed impianti tecnologici, e nuovo sistema di mobilità interna ed esterna. È inoltre prevista una nuova infrastruttura, costituita da un nuovo svincolo sulla Autostrada A12 ed un raccordo di collegamento diretto all'ingresso di cantiere.

Per quanto attiene il **profilo paesaggistico** questa Soprintendenza rileva che l'area interessata dal progetto e il suo contesto, fatta eccezione per la sola fascia costituita dalla pista aeroportuale, dal tracciato ferroviario e dalla A12 Roma-Civitavecchia, sono caratterizzati da una compagine naturale agraria ancora integra, connotata da qualità panoramiche e di continuità visiva (NTA del P.T.P.R.: Paesaggio naturale agrario, art. 22); oltre a ricadere, come già detto, in zona ad alta sensibilità archeologica tutelata ai sensi dell'art. 142 co.1 lett. m) del D.lgs. 42/2004.

- considerato quanto riportato nell'art.22 (Paesaggio naturale agrario) delle Norme del P.T.P.R.-Lazio, il quale al comma 2 recita che: "La tutela è volta alla conservazione integrale degli inquadramenti paesistici mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale e in linea subordinata alla conservazione dei modi d'uso agricoli tradizionali";
- considerato che la Tabella B - Paesaggio naturale agrario – disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" dello stesso art.22, Norme del P.T.P.R.-Lazio, considera "non compatibili" le grandi infrastrutture a servizio della mobilità (punto 7.4.1);
- considerato che la molteplicità degli interventi previsti, le dimensioni delle opere infrastrutturali in progetto e l'estensione del territorio coinvolto, comporterebbero un consistente consumo di suolo e la trasformazione antropica del territorio agricolo, generando alterazioni in evidente contrasto con tutti gli obiettivi di tutela;
- considerato che il progetto di ampliamento si sviluppa, per una vasta porzione, nel territorio della **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano** istituita, ai sensi della Legge n. 394 del 6 dicembre 1991, con DM del 29/03/1996, interessando sia zone di tipo 1 (ambienti di rilevante interesse naturalistico, paesaggistico e culturale con limitato o inesistente grado di antropizzazione) sia quelle di tipo 2 (ambienti agricoli a maggiore grado di antropizzazione con funzioni di interconnessione territoriale e naturalistica delle aree di tipo 1 ovvero, destinate al recupero territoriale, ambientale e paesaggistico);
- tenuto conto delle risultanze relative alla procedura di VAS riguardante il Piano di gestione della Riserva Naturale del Litorale Romano, parere n.2796 del 13.07.2018;
- considerato che per l'ambito agricolo, come altresì riportato nel sopracitato parere, il piano ritiene che "la matrice agricola del territorio della riserva rappresenta una componente importante sia dal punto di vista naturalistico che storico che paesaggistico che deve essere conservata e sostenuta; essa costituisce, inoltre, un elemento fondante per lo sviluppo economico e produttivo dell'area che va recuperata, sostenuta e valorizzato attraverso vari livelli di progettualità, soprattutto nell'ottica di favorire la ricucitura e la corretta integrazione tra le componenti naturali e quelle antropiche";



# Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

- rilevato che il progetto di sviluppo aeroportuale proposto risulta incompatibile con i vincoli e le finalità istitutive della Riserva del Litorale Romano, nonché in contrasto con le norme che disciplinano la procedura di nuova perimetrazione della riserva;
- considerato che le opere di cui trattasi, così come progettate, comporterebbero l'inevitabile sacrificio di una porzione di territorio agricolo delle bonifiche e un consumo del suolo eccessivi, con il conseguente impoverimento dei caratteri fisici, storici e pertanto paesaggistici di questo contesto;
- considerato che tale alterazione, sommata a quella attuata finora per la costituzione delle suddette strutture aeroportuali, acquisirebbe una portata territoriale sproporzionata rispetto al contesto naturale agrario residuo e circostante, definendo nuovi rapporti tra le parti difficilmente mitigabili e determinando conseguentemente la non assorbibilità delle opere dal fragile contesto paesaggistico."

Per quanto attiene il **profilo archeologico** la Soprintendenza rileva che molte delle opere previste si collocano in un'area molto più vasta e ad altissimo rischio archeologico, di importanza strategica sia per la sua collocazione, a controllo della foce del Tevere, sia perché in esso erano localizzate alcune tra le più importanti infrastrutture al servizio di Roma, a cominciare dai Porti di Claudio e Traiano, parzialmente ricompresi nell'attuale area aeroportuale e tutelati da vincolo archeologico (ex artt. 10-13 del D.Lgs.n.42/2004). In questa stessa zona erano le antiche saline romane, il *Campus Salinarum Romanarum*, recentemente riportate in luce immediatamente ad est della Pista 3 (nell'area dell'Interporto Roma-Fiumicino e del Quadrante Ovest dell'Area Metropolitana di Roma) e in Area aeroportuale Est (Parcheggio Lunga Sosta-Cargo City). E' inoltre segnalata la presenza della Via Portuense antica, dell'Acquedotto Portuense e di numerosissimi insediamenti di epoca pre-romana e romana, rinvenuti negli ultimi 15 anni sia in area aeroportuale che nelle zone contermini nell'ambito di attività di archeologia preventiva.

Per ciò che riguarda il progetto di sviluppo di cui al Masterplan 2030, il nuovo sviluppo aeroportuale intercetta direttamente diversi siti già noti e segnalati (nn.17-23, 26 e 37 della Carta delle Presenze Archeologiche, elaborato DARC3602), di cui alcuni preistorici e protostorici, tra i quali il villaggio Cerquete Fianello (n. 17), vincolato ex art. 10-13 del D.Lgs.42/2004 (DM 03.02.1991), attraversato dalla strada di collegamento alla viabilità autostradale, ed una necropoli di età romana (n. 26) posta esattamente al di sotto della prevista pista 4. Si sottolinea, inoltre, come anche tutto il nuovo sistema di collegamento esterno ed interno all'aeroporto (sia previsto nell'ambito del presente progetto sia pianificato a servizio dello stesso, da altri enti, istituzioni ecc.) presenti notevoli criticità, e produca notevole impatto notevole sia sui resti e sul paesaggio archeologico, già pesantemente compromesso da quanto già realizzato, e non sia in grado di sopportare un ulteriore progetto di cementificazione".

Alla luce di quanto sopra considerato e premesso, la richiamata Soprintendenza, per quanto di sua competenza, ha posto in evidenza **la non conformità e la non compatibilità** delle opere in progetto con i valori paesaggistici tutelati".

**CONSIDERATO** che con DCR n.5 del 02.08.2019 è stato approvato il PTPR, al momento efficace in seguito alla pubblicazione sul BURL n.13 avvenuta il 13.02.2020, salvo gli esiti del ricorso per conflitto di attribuzione pendente dinanzi alla Corte Costituzionale (n. 2/2020 – GU n. 19 del 06.05.2020) nei confronti della Regione Lazio avverso la predetta DCR 5/2019.

**RITENUTO** che i pareri espressi dagli Istituti competenti in materia di tutela nel mese di dicembre 2019 fossero stati elaborati alla luce delle previsioni normative del PTPR adottato nel 2007 e del PTP n.2



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

allora vigenti, questa Direzione Generale ha provveduto in sede di redazione del parere conclusivo a compiere la necessaria opera di controllo degli stessi anche con riguardo ai contenuti delle norme paesaggistiche vigenti in seguito alla pubblicazione del PTPR a febbraio 2020;

**VALUTATA** pertanto tutta la documentazione prodotta dal proponente e presente sul sito del MATTM alla pagina dedicata alla procedura in argomento;

**RITENUTO** di condividere tutti gli elementi di criticità segnalati dagli Istituti periferici coinvolti nella fase istruttoria, questa Direzione Generale ABAP con **prot.n.15337 del 19.05.2020** ha trasmesso al proponente comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza ai sensi dell'art.10bis della L.241/90, indicando in **10 giorni** il termine entro il quale produrre le proprie osservazioni, eventualmente corredate da documentazione esplicativa al fine del superamento dei rilievi segnalati con la medesima nota sulla scorta dei pareri istruttori di cui alle note **n.27496/2019** del Parco e **n.5483/2019** della Soprintendenza competente sopra riportati.

**CONSIDERATO** che nella citata nota questa Direzione Generale ABAP dopo avere sintetizzato gli elementi principali dei pareri istruttori degli Istituti territoriali competenti, qui integralmente riportati, segnalava nelle proprie valutazioni di sintesi quanto di seguito:

“Con riferimento al merito delle suddette valutazioni, appare opportuno evidenziare di seguito, per gli aspetti di competenza, le criticità riscontrate per le quali questa **Direzione Generale** ritiene che il progetto non possa considerarsi conforme con la disciplina d'uso prevista nell'area, nè compatibile, allo stato attuale della progettazione, con i rilevanti valori culturali e paesaggistici della stessa, attestati del resto dai numerosi dispositivi di tutela in essa presenti:

1. la documentazione presentata illustra gli interventi inquadrando esclusivamente nelle due fasi realizzative previste nel piano, senza comporre un quadro di sintesi tale da evidenziare le ricadute complessive delle diverse e numerose opere previste sull'area, che di conseguenza risultano non adeguatamente valutabili nel loro insieme;
2. la scelta progettuale di affiancare in termini spaziali e geometrici la nuova pista n.4 a quella n.2 preesistente, costituisce un rilevante elemento di interruzione - sia in termini percettivi che funzionali - della struttura del paesaggio della bonifica, già in parte compromessa dalla preesistente pista n.4 che lo attraversa trasversalmente. Tale scelta, nel determinare un'ulteriore frammentazione del territorio, ne scardina l'ordine consolidato che gli è stato storicamente attribuito dagli interventi degli anni '30 e '50 del secolo scorso, caratterizzanti il paesaggio all'interno della Riserva naturale statale del litorale romano e ad oggi ritenuti pregevoli e meritevoli di tutela;
3. l'ipotesi di allargamento dell'area aeroportuale così come formulata, crea di fatto una trasformazione estremamente rilevante di tutta l'area compresa tra le piste n.3 e n.1 attualmente esistenti, ricadenti nella Riserva naturale statale del litorale romano, tale da fare diventare la restante porzione non edificata una fascia residuale interclusa, ricompresa tra la nuova pista n.4



# Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

con il corrispondente terminal Nord, l'attuale pista n.2 e il canale dell'idrovora di Maccarese/Focene, il cui valore originario - esempio ancora integro di assetto agrario della bonifica - sia dal punto di vista paesaggistico che percettivo e naturalistico risulterebbe fortemente e irrimediabilmente compromesso;

4. la necessaria implementazione infrastrutturale richiesta dal progetto, a latere delle opere principali maggiormente caratterizzanti l'aeroporto, che si concretizza nelle cosiddette opere complementari e di collegamento (la realizzazione del nuovo svincolo autostradale della A12 Roma-Civitavecchia e il completamento delle complanari dell'Autostrada Roma-Fiumicino, ma soprattutto le opere tecnologiche, energetiche e idrauliche, con la creazione di gallerie di sottoservizi, elettrodotti e gasdotti, e la deviazione dei canali della bonifica), si traduce in un ulteriore elemento di forte trasformazione e conseguente depauperamento del paesaggio, sia in superficie (naturalistico, estetico-percettivo, storico-identitario) che in ipogeo (archeologico), che contribuisce a frammentare il pregevole paesaggio agrario e naturale presente al contorno dell'area aeroportuale, ritagliandone ulteriori porzioni che rimarrebbero intercluse fra le richiamate infrastrutture;
5. significativo elemento di criticità del progetto, come già segnalato, consiste nella mancata relazione dello stesso con i dispositivi di tutela ad oggi presenti nell'area, che vede di fatto vigenti e cogenti le prescrizioni d'uso del «Paesaggio naturale agrario» di cui alla Tab.A dell'art.22 delle norme del PTPR (adottato nel 2007 - integralmente confermata anche all'art.23, «Paesaggio naturale agrario», nelle norme del Piano di recente approvato) che individua, tra gli obiettivi di tutela, oltre alla «riqualificazione e recupero dei caratteri naturali propri», alla «conservazione degli insiemi paesaggistici connettivi delle grandi valli fluviali e della maremme tirreniche» anche il «recupero degli ambiti parzialmente compromessi e ripristino ambientale», e inserisce numerose tipologie di modificazione «della compagine vegetale e morfologica» «dell'assetto fondiario, agricolo e culturale», «dei caratteri strutturanti il territorio agricolo» tra i fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità del paesaggio.

Per quanto concerne la Tabella B dello stesso articolo 22, il Piano adottato al punto 7.4.1 indicava gli interventi riconducibili alla voce «porti e aeroporti» come «non compatibili», salvo il rinvio alle disposizioni di cui agli articoli 12 e 61 delle norme medesime, contenenti le deroghe previste per le opere pubbliche.

Si rileva a tal proposito che il Piano approvato al punto 7.4.1 dell'attuale art.23 relativo al «Paesaggio naturale agrario» riporta, con riferimento agli interventi su porti e aeroporti, che gli stessi «sono consentiti esclusivamente se inseriti nel piano territoriale di settore e recepiti negli strumenti urbanistici» prescrivendo altresì che il piano sia «corredato delle necessarie analisi e valutazioni sulla compatibilità paesaggistica in relazione all'assetto percettivo, scenico e panoramico, alle modificazioni del profilo naturale dei luoghi ed alla eliminazione delle relazioni visive storiche culturali e simboliche e prevedere adeguate azioni di mitigazione e compensazione degli effetti ineliminabili degli interventi sul paesaggio, da realizzare all'interno dell'area e ai suoi margini».

A riguardo si richiamano i profili di incompatibilità del progetto, nella configurazione proposta,



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

rilevati in sede istruttoria e qui argomentati, sulla base dei quali esso non può comunque essere considerato "consentito".

Oltre a ciò sono cogenti le specifiche prescrizioni d'uso sulla "Protezione dei corsi delle acque pubbliche" (art.35 delle norme del PTPR adottato, confermate sostanzialmente nell'art.36 delle norme del PTPR approvato - "Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua) poiché risultano estesamente interferiti i numerosi corsi d'acqua presenti nell'area di progetto.

Si ritiene necessario evidenziare che le considerazioni appena esposte non sono riferibili alla fascia più orientale del progetto che si colloca in aderenza alla pista n.2 che risulta quasi interamente posizionata all'esterno del perimetro del vincolo (riserva naturale) e che suggerisce la possibilità di individuare e valutare un diverso assetto della proposta progettuale che possa comportare impatti meno rilevanti sia diretti che secondari sull'ambito in cui si colloca;

6. il territorio complessivo interessato dalle opere proposte risulta fortemente caratterizzato da rilevanti e conosciute presenze archeologiche che lo rendono ad altissimo rischio sotto tale profilo, e che comporterebbero in alcuni casi la necessità di rilevanti approfondimenti d'indagine e sin d'ora, nelle circostanze meglio note, lo spostamento significativo di alcuni dei tracciati già individuati poiché interferenti con evidenze archeologiche conosciute come il Villaggio Cerquete Fianello vincolato ex articoli 10-13 del D.Lgs.42/2004 per il tramite del DM 03.02.1991;
7. lo SIA è carente sotto il profilo delle analisi e valutazioni predisposte per valutare le ricadute e gli effetti dell'aumento di inquinanti sul patrimonio storico e archeologico, innanzitutto per l'aumento previsto del traffico aereo e per l'incremento dello spazio interessato dalle rotte di atterraggio e decollo, ma anche in relazione all'aumento del traffico automobilistico connesso e alle relative incidenze sull'accessibilità della rete, a fronte di non adeguate misure di potenziamento dell'accessibilità con mezzi pubblici o tramite rete ferroviaria proporzionata all'incremento previsto del 65% di traffico passeggeri;
8. non compare uno studio d'impatto sui beni culturali ricadenti nel territorio del Parco archeologico di Ostia Antica, soprattutto in riferimento alla qualità dell'aria (aumento di inquinanti, con particolare riferimento a solfati e particolati) e rispetto al clima acustico rapportato alle condizioni di fruizione dei siti archeologici e naturalistici;
9. l'implementazione dell'aeroporto non approfondisce sufficientemente, in termini di impatti ambientali complessivi e cumulativi, la ricaduta dell'intervento con riguardo alla sua vicinanza alle due importanti aree archeologiche costituite dai porti di Traiano e Claudio (che si collocano proprio ai margini a sud dell'intera area aeroportuale) e dagli scavi di Ostia antica, e alla più ingente presenza di beni del patrimonio culturale presenti e coinvolti;
10. le misure di mitigazione e compensazione proposte dal progetto, che risultano tanto più indispensabili in relazione alla portata trasformativa della proposta e alla quantità di territorio compromesso e di suolo consumato, non si basano su un adeguato approfondimento degli aspetti di criticità individuati e non conducono pertanto alla predisposizione progettuale di elementi adeguati all'importante contesto;



## *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

11. la realizzazione dell'“estensione est piazzali aeromobili” al di fuori del perimetro attualmente occupato dal sedime aeroportuale, porterebbe alla creazione di piazzali di movimentazione per aeromobili, con il relativo incremento di rumore e inquinamento atmosferico, collocati ad una distanza di circa solo un chilometro dalla ZPS del Lago di Traiano (Par. 3.3.4.4 della Rel. Paesaggistica). Questa scelta di progetto porterebbe di fatto ad avvicinare enormemente funzioni “molto impattanti” ad un'area particolarmente sensibile, funzioni delle quali, si ritiene, non siano sufficientemente esaminate e valutate, anche in termini di mitigazione, gli effetti sulla predetta limitrofa area archeologica e naturalistica;
12. Non sono opportunamente inserite né tra gli elementi di valutazione, né tra le condizioni al contorno, le opere pubbliche o di interesse pubblico che possono avere diretti nessi con la proposta, gli impatti delle quali vanno comunque considerati all'interno delle valutazioni almeno sotto il profilo degli apporti cumulativi, non solo in termini di incidenza sulle trasformazioni del paesaggio, quanto anche con riferimento ai profili di analisi ambientale (rumore, inquinamento di tutti i tipi, ecc.) e trasportistica in quanto comunque incidenti, come già si è sottolineato, sulla conservazione e la fruizione del patrimonio culturale”.

**CONSIDERATO** che trascorso inutilmente il termine di 10 giorni per la presentazione delle osservazioni senza che il proponente abbia trasmesso nessuna comunicazione a questa Direzione Generale ABAP si è provveduto alla definizione del parere conclusivo della procedura in oggetto;

**CONSIDERATO** che con nota **prot.n.18250 del 17.06.2020** il Servizio II “Scavi e tutela archeologica” di questa Direzione Generale ha inviato il contributo istruttorio alla procedura che di seguito si riporta.

“Facendo seguito alla nota di codesto Servizio prot.n.14756 del 28.05.2019 e successive comunicazioni, ultima la nota prot.n.15337 del 19.05.2020 con cui veniva data al Proponente comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza, ai sensi dell'art. 10-bis della legge 241/90; vista la nota della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria meridionale (di seguito Soprintendenza) prot.n.27496 del 27.12.2019, nonché le note del Parco Archeologico di Ostia Antica (di seguito Parco) prot.n.5249 del 06.12.2019 e prot.n.5483 del 21.12.2019, con cui i suddetti Istituti hanno trasmesso le proprie valutazioni in merito al progetto in esame, si rappresenta quanto segue.

Questo Servizio ritiene di condividere pienamente i pareri della Soprintendenza competente nonché del Parco, che pur non essendo territorialmente competente ha approfonditamente valutato le trasformazioni introdotte in termini di impatti ambientali generali che incidono comunque con effetti indotti sull'area sua di competenza. Si sottolinea, peraltro, che in data 31 marzo 2020 il Parco Archeologico di Ostia Antica ha visto l'assegnazione del Marchio del Patrimonio Europeo, prestigioso riconoscimento comunitario conferito ogni anno a siti selezionati per il loro valore simbolico, il ruolo che hanno svolto nella storia europea e le attività che offrono per avvicinare l'Unione europea ai suoi cittadini.

Si elencano di seguito le motivazioni addotte dagli Istituti competenti.

- *L'area interessata dalle opere in progetto è un'area molto vasta e ad altissimo rischio archeologico, in quanto di notevole importanza strategica nell'antichità sia per la sua posizione a controllo della foce*





# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

## DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

### Servizio V

*del Tevere, sia perché ospitava alcune tra le più importanti infrastrutture al servizio di Roma, a cominciare dai Porti di Claudio e Traiano, parzialmente ricompresi nell'attuale area aeroportuale e tutelati da vincolo archeologico ex artt. 10-13 del D.Lgs. 42/2004. In questa stessa zona era il Campus Salinarum Romanarum, le antiche saline romane recentemente riportate in luce immediatamente ad est della Pista 3 e in Area aeroportuale Est. È inoltre segnalata la presenza della Via Portuense antica, dell'Acquedotto Portuense e di numerosissimi insediamenti di epoca pre-romana e romana, rinvenuti negli ultimi 15 anni sia in area aeroportuale che nelle zone contermini nell'ambito di attività di archeologia preventiva.*

- *Il nuovo sviluppo aeroportuale in progetto intercetta direttamente diversi siti già noti e segnalati (nn. 17-23, 26 e 37 della Carta delle Presenze Archeologiche, elaborato DARC3602), di cui alcuni preistorici e protostorici, tra i quali il villaggio Cerquete Fianello (n. 17), vincolato ex art. 10-13 del D.Lgs. 42/2004 (DM 03.02.1991), attraversato dalla strada di collegamento alla viabilità autostradale, e una necropoli di età romana (n. 26) posta esattamente al di sotto della prevista pista 4.*
- *Anche tutto il nuovo sistema di collegamento esterno ed interno all'aeroporto (previsto nell'ambito del presente progetto o pianificato a servizio dello stesso, da altri enti o istituzioni) presenta notevoli criticità, e produce un notevole impatto sia sui resti sia sul paesaggio archeologico, già pesantemente compromesso da quanto già realizzato in passato.*
- *Oltre ai porti di Claudio e Traiano, alle infrastrutture di collegamento litoranee su cui si attesta la Necropoli di Portus e alla città di Ostia Antica, nel territorio limitrofo all'area interessata dalle opere in progetto sono attestati la zona archeologica di Pianabella e i resti delle ville sorte in età romana lungo l'antica linea di costa, oggi integrate nell'area delle pinete litoranee d'impianto settecentesco. L'eccezionale concentrazione di beni culturali e ambientali presso il litorale romano e la foce del Tevere è del resto rimarcata dalla creazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.*
- *Nonostante la ricchezza e complessità del tessuto archeologico interessato dalle opere di progetto, negli elaborati della VIA non si è tenuto debitamente conto della prossimità di queste opere con tale patrimonio e non sono state considerate le interferenze e i potenziali impatti derivati dalla realizzazione ed esercizio delle nuove infrastrutture sulle aree archeologiche e sulle loro condizioni di fruizione, condizioni che rivestono invece una particolare importanza ai fini della comprensione e godimento dei beni culturali noti. In tali elaborati non compare infatti uno studio d'impatto sui beni culturali sopra descritti, né in riferimento alla qualità dell'aria (aumento di inquinanti, in particolare solfati e particolati) né rispetto all'inquinamento acustico rapportato alle condizioni di fruizione dei siti archeologici e naturalistici.*
- *L'aumento degli inquinanti comporta importanti conseguenze sulle condizioni conservative dei manufatti antichi, determinandone un più rapido deterioramento e imponendo quindi un notevole incremento dei costi per la loro conservazione; l'aumento del rumore prodotto dal traffico aereo, dalle manovre di atterraggio o di decollo e dal traffico automobilistico sulle strade di collegamento, ha una notevole influenza sulla qualità dell'esperienza dei visitatori dei siti archeologici.*
- *Manca peraltro l'analisi dell'impatto acustico in North Operational Mode, ovvero la modalità di atterraggio e decollo in direzione nord, prevista costantemente nelle giornate di vento proveniente dai*



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

## DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

### Servizio V

*quadranti settentrionali. Tale modalità è particolarmente impattante per il sito di Ostia Antica poiché i voli in atterraggio sulla pista 3 sorvolano a bassa quota l'area degli scavi e in particolare la zona del Teatro, creando tra l'altro particolare interferenza con l'audio degli spettacoli delle manifestazioni estive. Considerando che la curva di isolivello sonoro di 60 dB riferita all'atterraggio sulla pista 3 in direzione sud (Base South Operational Mode) si estende fino al Castello di Torrimpietra, si può presumere una fascia di influenza altrettanto estesa per la modalità operativa in direzione nord, che pure non appare esaminata.*

- *L'area di Portus, d'altra parte, è interessata già allo stato attuale dal decollo degli aeromobili di grandi dimensioni in direzione sud dalla pista 1 (Base South Operational Mode) ed è appurato che nella zona più occidentale dell'area archeologica, in prossimità del viadotto della Scafa, il rumore dell'aeromobile in decollo, che sfila in direzione sud, interferisce con le conversazioni all'aperto.*
- *Pertanto, per quanto le mappe di isolivello sonoro indichino che i siti archeologici sono interessati dal rumore degli aerei esclusivamente al di sotto del livello di 60 dB, ciò non appare in accordo con l'esperienza diretta nei luoghi e con le più diffuse scale empiriche che mettono in relazione l'intensità sonora con la percezione umana (per cui 60 dB corrispondono a una voce pacata), generando perplessità sul metodo di determinazione delle curve proposte.*
- *Non è stata prodotta analogo cartografia delle rotte inerente agli scenari di Fase 1 e 2. Poiché, in particolare, l'area archeologica di Portus si trova fra le rotte relative alle piste 1 e 3, l'attivazione del traffico sulla pista 4, che si trova fra le due preesistenti e che si prevede di utilizzare per i decolli, potrebbe interessare in modo molto importante tale area archeologica.*
- *Nello Studio di Incidenza Ambientale, SIA - (Quadro di riferimento ambientale) le indagini relative alla presenza archeologica sono riferite unicamente alla verifica preventiva dell'interesse archeologico: sono pertanto strutturate individuando la presenza delle aree archeologiche, per tipologie (Carta delle presenze archeologiche - 0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3602-0); differenziando per aree il potenziale archeologico, inteso come la probabilità di effettuare ritrovamenti in sede di intervento (Carta del potenziale archeologico- 0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3603-0); analizzando infine la carta del rischio archeologico (Aree di rischio 0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3604-0). Si valuta pertanto solo il rischio e la probabilità di ritrovamenti nell'ambito dei lavori previsti e non la possibilità d'interferenza e impatto, di qualunque natura, con i siti archeologici consolidati, seppur vicinissimi e ricadenti nel perimetro preso in considerazione per gli impatti sui siti Natura 2000.*
- *Lo studio trasportistico prevede un incremento del traffico passeggeri pari al 65%, ma non adeguate misure di potenziamento dell'accessibilità con mezzi pubblici o della rete ferroviaria. Ciò è destinato a generare un aumento di traffico su gomma e non può che produrre un consistente aumento di inquinanti atmosferici, oltre a incidere sull'accessibilità delle aree.*
- *Nelle linee guida del piano di monitoraggio ambientale, si fa riferimento a diversi "ambienti" e in particolare all'ambiente antropico, in relazione alla componente atmosfera e rumore, con il rilevamento degli indicatori chimico-fisici legati alla diffusione del rumore e della inquinazione atmosferica, rispetto ai limiti normativi. Manca invece una modalità di analisi e valutazione del dato che sia riferibile agli*



# Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

*effetti dell'aumento della concentrazione di inquinanti sui manufatti archeologici, né sembra previsto il posizionamento di rilevatori in prossimità delle grandi aree archeologiche.*

- *Inoltre, nelle linee guida si fa prevalentemente riferimento alle fasi di cantiere e alla problematica delle polveri legata alle attività di realizzazione dell'infrastruttura; non appare, invece, adeguatamente programmato il monitoraggio degli inquinanti legati all'aumento del traffico automobilistico derivato dall'intervento, né ante operam, né con proiezioni rispetto a quanto ipotizzato negli studi trasportistici: al contrario, è proprio il traffico sulle grandi arterie stradali di collegamento, adiacenti e a volte sopraelevate rispetto alle aree archeologiche, a rischiare di avere la maggiore incidenza e ricaduta in termini di inquinanti chimici e particolato sui manufatti antichi.*
- *In merito, infine, alle opere di mitigazione o compensazione, anche la soluzione di compensazione rappresentata dalla messa a disposizione dell'area verde vicina al molo nord di Claudio non appare opportunamente studiata, né funzionale: essendo le aree già sottoposte a vincolo archeologico diretto e parzialmente inserite nella Riserva NSLR in Area 1, esse sono sostanzialmente già destinate a verde, e non rappresentano quindi un reale incremento delle superfici della Riserva, portando semmai eventuali benefici unicamente in termini di fruibilità da parte della comunità.*

Pertanto, stanti le gravissime carenze e criticità riscontrate in riferimento alla tutela dei beni archeologici, questo Servizio ritiene di esprimere in merito al progetto **parere negativo.**"

**RITENUTO** che, sulla scorta dell'analisi della documentazione di progetto, emerge nettamente come l'intervento di cui trattasi (consistente nell'ampliamento del sedime aeroportuale al fine dell'attuazione delle previsioni del Masterplan 2030, con diverse realizzazioni tra cui: la nuova pista n.4; l'espansione est dei piazzali; le infrastrutture di volo e generali; impianti tecnologici e utenze; mobilità interne ed esterna, compresa una modifica all'autostrada A12; e gli edifici di supporto delle opere sopra elencate) andrebbe ad occupare un'area molto più vasta dell'esistente zona aeroportuale – espandendosi sia a nord-ovest che ad est del sedime attuale – coinvolgendo anche le zone esterne al perimetro evidenziato, che resterebbero di fatto intercluse tra le varie opere previste, costituendo una definitiva cesura e interruzione del paesaggio agrario della bonifica, e che è caratterizzato, tra l'altro, dall'altissimo rischio archeologico e dalla presenza di numerosi vincoli paesaggistici sia dichiarativi che *ope legis*.

Le opere proposte non sono supportate da adeguati specifici approfondimenti con riguardo al rapporto che si verrebbe a instaurare con il patrimonio culturale, tali da permettere la corretta valutazione delle effettive ricadute del progetto in termini di impatti sulle preesistenze, costituite dalle importantissime aree archeologiche, limitrofe all'aeroporto, rappresentate dai Porti di Claudio e Traiano e dagli Scavi di Ostia antica, dai numerosi beni archeologici (puntuali, areali e lineari) disseminati per tutto il territorio circostante, ed inoltre dal patrimonio architettonico, anch'esso tutelato ai sensi del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (dai casali della bonifica, alle torri, ai palazzi e fortificazioni di Ostia). Pertanto anche le opere compensative o di mitigazione individuate non appaiono sufficientemente incardinate nel territorio al punto da costituire, laddove possibile, contrappeso alla perdita del valore e della qualità del paesaggio compromessi dall'intervento.



# *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

Non sono inoltre presenti considerazioni riferite alle ricadute dell'intervento sulle infrastrutture presenti con riguardo alla mobilità e alla trasportistica e alle interazioni con i processi di sviluppo in atto nell'area relativi alla predisposizione o programmazione di interventi infrastrutturali che possano condizionare o essere condizionati da quello in argomento.

In ultimo, le opere rappresentate ricadono per gran parte della loro estensione all'interno dell'attuale perimetro della Riserva naturale statale del litorale romano (istituita con D.M. MATTM 29.03.1996), coinvolgendo sia Zone classificate 1, di maggior tutela, che Zone classificate 2, maggiormente antropizzate ma comunque tutelate, la cui attuale configurazione deve essere salvaguardata per evitare ulteriori parcellizzazioni e frammentazioni che con la realizzazione dell'intervento così come proposto, contribuirebbero a creare una vasta e irrimediabile interruzione nella continuità del territorio di "riserva", separando l'area di Maccarese a nord, da quella di Isola Sacra e Ostia a sud, già peraltro interessate da interventi non privi anch'essi di criticità.

Stante pertanto quanto sopra evidenziato, con riferimento agli aspetti di interesse di questo Ministero, non si ritiene di potere esprimere valutazioni positive circa la compatibilità paesaggistica della proposta sia con riferimento al rapporto dell'intervento con l'attuale straordinario contesto preesistente sia in considerazione dell'entità delle trasformazioni prodotte dalle opere previste, per le quali non si ritiene siano forniti sufficienti approfondimenti informativi e documentali. In forza di tale complesso di considerazioni, anche con riferimento alla conformità dell'intervento alle norme paesaggistiche vigenti si deve necessariamente rilevare che il progetto risulta non conforme a quanto previsto dal PTPR.

**CONSIDERATO** che, il contenuto dei pareri sopra riportati è parte integrante del presente provvedimento, questa **Direzione generale** con riferimento all'istanza presentata dall'ENAC ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 relativa al progetto "Aeroporto di Fiumicino. Master Plan al 2030." nel Comune di Fiumicino (RM)" esprime, per quanto di competenza

**PARERE CONTRARIO**

**Il Responsabile del Procedimento**

Arch. Manuela Maria Praticò

**Il Dirigente del Servizio**

Arch. Roberto Banchini

**IL DIRETTORE GENERALE**

Arch. Federica Galloni