



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Territoriale e del Mare

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

* * *

Parere n. 3432 del 22 maggio 2020

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;">Progetto di completamento di Fiumicino Sud – Aeroporto Leonardo da Vinci - “Sistema Aerostazioni lato Est, lotto 2 – Estensione T1, Nodo Area imbarco D e Area Imbarco C (progetto 19).”</p> <p style="text-align: center;">Ottemperanza alle prescrizioni A.3 lettere b) del Decreto n. 236 del 8/08/2013 modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 5098</p>
Proponente:	ENAC

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

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA/3108 del 22/01/2020 alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot. CTVA/144 del 22/01/2020, relativa all’avvio delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto VIA n. 236 dell’8 agosto 2013;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONSIDERATO che ENAC ha presentato con nota n. 127399 del 20 novembre 2018, acquisita al prot. 26393/DVA del 22 novembre 2018, istanza per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle

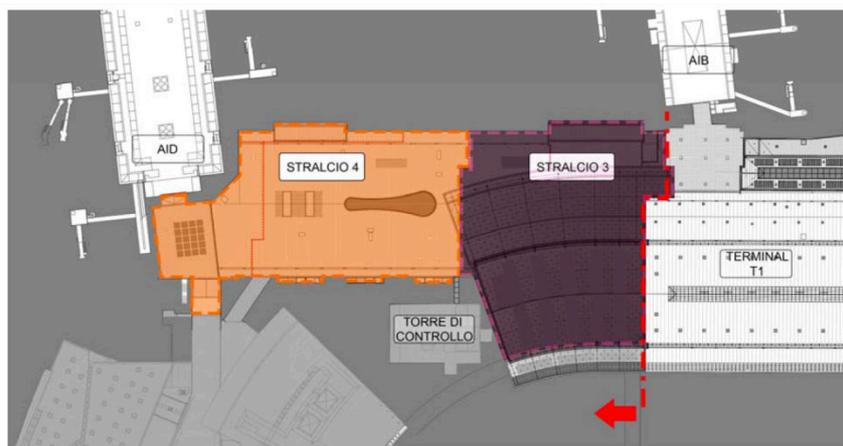
condizioni ambientali lett. A) nn. 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 4, 5, 6, 8, 14 (per la fase di corso d'opera), 19 e 20 del D.M. n. 236 del 8 agosto 2013.

CONSIDERATO che la CTVIA ha definito l'ottemperanza delle prescrizioni per i progetti in oggetto indicando la necessità di un approfondimento in merito alla prescrizione A3b come trasmessa a ENAC con Decreto Direttoriale n.375dellaDVAdelMATTM del 21/11/2019

CONSIDERATO che con detta determina veniva richiesto, in merito alla prescrizione A3b, che *“siano verificate le misure per mitigare l'impatto acustico nelle aree aperte al pubblico durante la fase dei lavori di ristrutturazione e di restyling dei terminali e la documentazione presentata non è tale da consentire in via diretta di poter confermare detta affermazione e pertanto il proponente al solo fine di chiarire detto aspetto deve presentare una nota specifica entro 30 giorni dal recepimento di detto parere senza inficiare le attività conseguenti”*

CONSIDERATO che l'intervento di ampliamento del Terminal 1 lato Ovest è individuato come lotto 2 ed è articolato in due stralci che sono stati elaborati dal punto di vista progettuale secondo due parti distinte ma che il proponente ha presentato in modo congiunto, secondo la seguente articolazione:

- “Lotto 2 – Stralcio 3: comprende gli interventi di ampliamento del Terminal 1 (ET1)
- “Lotto 2 – Stralcio 4 Interventi per la configurazione dell'Area di imbarco C (AIC) ed il nuovo Nodo radice area imbarco D (NID)”



VISTAe CONSIDERATA la documentazione trasmessa da ENAC con nota prot. 52120 del 20/12/2019 relativa alla realizzazione degli interventi "Progetto Sistema Aerostazioni lato Est, lotto 2 – Estensione T1, Nodo Area imbarco D e Area Imbarco C (progetto 19)." e costituita da una “Nota di chiarimento alla relazione di ottemperanza in merito alla prescrizione 3b”

CONSIDERATO che il proponente indica che quanto richiesto dalla prescrizione viene perseguito attraverso tre profili di analisi:

1. l'esecuzione delle lavorazioni maggiormenterumoroseinorarinotturni,durantelanonoperativitàdelTerminal;
2. la separazione fisica delle aree di lavorazione e presentiall'interno dei Terminal attraverso l'utilizzo di idonee pannellature fonoassorbenti;
3. il sistema di controllo e sorveglianza delle attività di cantiere posto in essere nell'ambito della gestione operativa dei terminal, finalizzato alla qualità del servizio reso al passeggero, come certificato dai riconoscimenti internazionali ottenuti da ADR.

CONSIDERATO E VALUTATO positivamente che nell'ottica della maggior tutela del passeggero in transito in prossimità delle aree di lavorazione, in tutti i progetti si prevedono appositamente specifiche

fasizzazioni delle attività mirate a concentrare le lavorazioni potenzialmente più rumorose in orari notturni con una scarsa operatività del terminale contestuale assenza di passeggeri in transito nelle aree interessate;

CONSIDERATO E VALUTATO positivamente che nei cantieri allestiti all'interno dei Terminal, laddove per motivi di operatività aeroportuale non vi sia la possibilità di interdire l'intera area al transito dei passeggeri, viene sempre realizzata una parete provvisoria fonoassorbente che separa fisicamente l'area di cantiere dall'area di transito, anche al fine di ridurre al minimo le emissioni acustiche derivanti dalle lavorazioni stesse.

CONSIDERATO che allo scopo vengono utilizzate due tipologie di parete: parete in pannelli in Gessofibra, ovvero parete in blocchi di calcestruzzo autoclavato. Le pareti possono essere proseguite fino al primo strato utile ai fini dell'abbattimento acustico, ad esempio con innesto su controsoffitto (qualora fonoassorbente) o direttamente su solaio superiore. Di seguito le caratteristiche indicate per la parete in gessofibra che come si evince hanno elevato potere fonoassorbente in grado, quindi, di assicurare il rispetto del comfort acustico dei passeggeri in transito

 <p>Parete divisoria in gessofibra 1S21</p>	Spessore	100mm
	Orditura	75x50x0.6mm
	Lastre tipo fermacella perlato	1x12,5mm gessofibra
	Isolante	Lana di Rocca 1x60mm/40kg/m ³
	Massa superficiale	35kg/m ²
	Resistenza al fuoco	E160, E60, EW60, (EN13501-9)
	Isolamento acustico	Rw=54dB
	Tempo di posa	42min/m ²

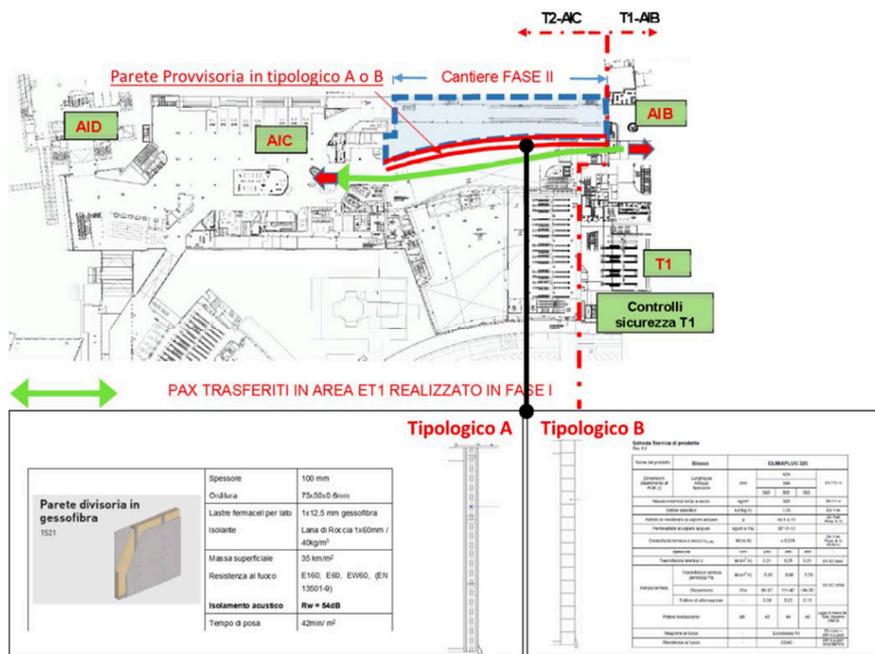
Di seguito le caratteristiche delle pareti in blocchi di calcestruzzo autoclavato

ID_VIP 5098 Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto Leonardo Da Vinci (RM) - DM VIA n. 236/2013. Verifica di ottemperanza prescrizioni : A.3 b) – Sistema Aerostazione lato Est, lotto 2 – stralci 3 (Estensione T1) e 4 (Nodo Area Imbarco D e Area Imbarco C) , progetto 19

Nome del prodotto	Blocco	CLIMAPLUS 325				
Dimensioni Stabilimento di POE (I)	Lunghezza Altezza Spessore	mm	624			EN 772-16
			199			
			240	300	360	
Massa volumica lorda a secco		kg/m³	325			EN 771-4
Calore specifico		kJ/(kg K)	1,00			EN 1745
Fattore di resistenza al vapore acqueo		μ	da 5 a 10			EN 1745, Prosp. A.10
Permeabilità al vapore acqueo		kg/(m s Pa)	32*10-12			-
Conduktività termica a secco λ _{10, dry}		W/(m K)	≤ 0,078			EN 1745, Prosp. A.10 (P=50%)
Spessore		mm	240	300	360	-
Trasmittanza termica U		W/(m² K)	0.31	0,25	0.21	EN ISO 6946
Inerzia termica	Trasmittanza termica periodica Yie	W/(m² K)	0.12	0,06	0.03	EN ISO 13786
	Sfasamento	Ore	8h 57'	11h 46'	14h 35'	
	Fattore di attenuazione	-	0.38	0.23	0.13	
Potere fonoisolante		dB	42	44	46	Legge di massa da Tech. Recomm. EAACA
Reazione al fuoco		-	Euroclasse A1			EN 13501-1 DM 10.3.2005
Resistenza al fuoco		-	EI240			DM 16.2.2007 ASSOBETON

* valore calcolato senza intonaci e con λ_{10, dry}; eventuali maggiorazioni vanno applicate secondo normative vigenti in base alle effettive condizioni di progetto.

CONSIDERATO il caso di applicazione come riportato nella figura che segue



CONSIDERATO che il Proponente evidenzia che il comfort dei passeggeri e degli operatori aeroportuali ed il livello di servizio offerto sono valori che il Gestore ADRhaincrementatonegliultimianni.Aconfermaditaleattenzione,specialmenteperl'anno 2018 e 2019 sono stati raggiunti importanti risultati confermati da importanti riconoscimenti internazionali. Al riguardo è importante segnalare che uno dei fattori che hanno influito positivamente sui riconoscimenti premi e

certificazioni, è costituito dalla modalità di gestione degli spazi aeroportuali. Aeroporti di Roma, infatti, si è dotata di una capillare struttura di risorse umane per il costante monitoraggio e controllo delle attività nei terminali per assicurare anche durante eventuali attività di cantiere la costante compatibilità dell'esercizio delle operazioni con la presenza di attività di cantiere. In tali contesti infatti, proprio per assicurare elevati livelli di qualità e comfort dei passeggeri, vengono effettuate riunioni di coordinamento prima dell'inizio delle lavorazioni e quotidianamente durante lo svolgimento dei cantieri, al fine di prevenire qualsiasi tipo di disservizio, disfunzione, impatto negativo di dette attività nei confronti delle normali operazioni e della presenza di passeggeri e addetti aeroportuali

CONSIDERATO che il Proponente evidenzia che la società di Gestione ADR ha istituito la figura del Terminal Manager e dei loro assistenti, che in modo professionale e costante forniscono indicazioni agli staff tecnici per pianificare le attività di cantiere limitrofe alle aree in esercizio, prevenire eventuali disagi, gestire l'approvvigionamento dei materiali e delle attrezzature, garantire la segregazione dei percorsi e dei flussi degli addetti del cantiere rispetto ai flussi di passeggeri e operatori aeroportuali;

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

E' DEL PARERE CHE

per il progetto “Sistema Aerostazioni lato Est, lotto 2 – Estensione T1, Nodo Area imbarco D e Area Imbarco C (progetto 19)” la prescrizione di cui alla lettera A.3 lettere b) è stata ottemperata

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	X			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)				X
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	X			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	X			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)		X		
Prof. Saverio Altieri				
Prof. Vittorio Amadio	X			
Dott. Renzo Baldoni	X			
Avv. Filippo Bernocchi	X			
Ing. Stefano Bonino			X	
Dott. Andrea Borgia	X			
Ing. Silvio Bosetti	X			
Ing. Stefano Calzolari	X			
Cons. Giuseppe Caruso				
Ing. Antonio Castelgrande	X			

Arch. Giuseppe Chiriatti	X			
Arch. Laura Cobello		X		
Prof. Carlo Collivignarelli				
Dott. Siro Corezzi		X		
Dott. Federico Crescenzi	X			
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	X			
Cons. Marco De Giorgi			X	
Ing. Chiara Di Mambro			X	
Ing. Francesco Di Mino			X	
Ing. Graziano Falappa				
Arch. Antonio Gatto				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	X			
Prof. Antonio Grimaldi				
Ing. Despoina Karniadaki	X			
Dott. Andrea Lazzari	X			
Arch. Sergio Lembo	X			

Arch. Salvatore Lo Nardo	X			
Arch. Bortolo Mainardi	X			
Avv. Michele Mauceri			X	
Ing. Arturo Luca Montanelli	X			
Ing. Francesco Montemagno	X			
Ing. Santi Muscarà			X	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	X			
Ing. Mauro Patti	X			
Cons. Roberto Proietti	X			
Dott. Vincenzo Ruggiero	X			
Dott. Vincenzo Sacco				
Avv. Xavier Santiapichi		X		
Dott. Paolo Saraceno	X			
Dott. Franco Secchieri	X			
Arch. Francesca Soro	X			
Dott. Francesco Carmelo Vazzana				

Ing. Roberto Viviani				
----------------------	--	--	--	--

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo

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

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

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