



# Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

## Sottocommissione VIA

Parere n. 137 del 11 dicembre 2020

<b>Progetto:</b>	<b>Parere tecnico</b> <b>Progetto di completamento di Fiumicino Sud – Aeroporto Leonardo Da Vinci (RM) - Proroga decreto VIA n. 236/2013.</b>  <b>ID: 5594</b>
<b>Proponente:</b>	<b>ENAC</b>



## La Sottocommissione VIA

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 10 gennaio 2020 n. 7 di nomina del Presidente della Commissione VIA e VAS e dei Coordinatori delle Sottocommissioni e di individuazione dei Componenti delle Sottocommissioni VIA e VAS;

**RILEVATO** che:

- Con nota n. 98896 del 13/10/2020, acquisita al prot. n. 82907/MATTM del 16/10/2020, ENAC ha presentato istanza di proroga della validità temporale, per ulteriori 5 anni, del D.M. n. 236 del 8/08/2013, modificato dal D.M. 304/2014 relativo al progetto di *Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino – Progetto di completamento di Fiumicino Sud*, “*al fine di permettere il completamento degli interventi di sviluppo per la quota parte ad oggi ancora non realizzata*”.
- Unitamente all’istanza, ENAC ha trasmesso una Relazione tecnica contenente “*tutte le indicazioni atte a dimostrare che le condizioni di contorno rispetto alle quali è stato reso il parere di compatibilità ambientale alla base del Decreto VIA del Progetto di completamento non sono mutate rispetto al quadro già valutato positivamente dalle Autorità Competenti al momento del rilascio del Decreto stesso nel 2013*”.
- La Divisione con nota prot. n. MATTM/93511 del 13/11/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/3665 in data 16/11/2020 ha comunicato, preso atto dell’avvenuto assolvimento degli oneri istruttori ai sensi del Decreto Direttoriale n. 47 del 2/02/2018, la procedibilità dell’istanza, disponendo l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione tecnica

VIA/VAS, alla quale si chiede di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di VIA conclusa con D.M. n. 236/2013, e se vi siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta.

- La Divisione, riservandosi comunque di verificare la conformità della documentazione amministrativa a quanto stabilito dall'art. 2 comma 1, lettera a) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 4/01/2018 e la congruità del versamento dell'onere istruttorio, ha comunicato, anche ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, ha comunicato la disponibilità della documentazione in formato elettronico nella cartella archivio del fascicolo elettronico [ID: 5594] presente sull'applicativo GEMMA.

#### **RILEVATO che:**

- la documentazione complessiva presentata dal Proponente si compone dei seguenti elaborati:
  - Istanza di proroga dei termini di validità del Decreto VIA di cui alla nota n. 98896 del 13/10/2020, sopra richiamata, contenente:
    - Premesso che:
      - Con nota prot. n. 0161903/CIA del 15/12/2011 ENAC ha presentato al Ministero istanza per la Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D. Lgs 152/2006 del Progetto di completamento dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, trasmettendo la documentazione di progetto e il correlato Studio di Impatto Ambientale per i provvedimenti di competenza e ai fini della pubblica consultazione.
      - All'esito dell'istruttoria tecnica da parte della Commissione Tecnica VIA VAS e dei pareri resi dal MIBACT e da vari Enti in merito alla documentazione e alle integrazioni progettuali, ambientali e paesaggistiche del 2012, il Progetto di completamento è stato dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale, subordinatamente al rispetto di n. 40 prescrizioni. In particolare la compatibilità ambientale del Progetto di completamento è stata sancita con il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 236 in data 08/08/2013, a firma congiunta del MATTM e del MIBACT.
      - Il Decreto è stato successivamente modificato dal Decreto MATTM n. 304 del 11/12/2014 con riferimento alla ripartizione delle competenze tra ARPA Lazio e ISPRA per la verifica di ottemperanza relativa ad alcune prescrizioni formulate dalla CTVA per quanto riguarda in particolare le tematiche di monitoraggio.
      - La prescrizione A1 del Decreto VIA dispone che *"ai sensi dell'Art. 26 sesto comma del D. Lgs 152/2006, tenuto conto delle caratteristiche del progetto sopra indicate...il Progetto debba essere realizzato entro 7 anni dalla pubblicazione del Decreto VIA"*.
      - Il Decreto VIA è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Parte Seconda n. 132 del 9 novembre 2013 e, pertanto, il termine per realizzare il Progetto di completamento – ai sensi della prescrizione A1 dello stesso Decreto VIA – scadrà il 9 novembre 2020;

- Il Decreto VIA prevede espressamente la possibilità di prorogare il termine di 7 anni per realizzare il Progetto di completamento tramite richiesta da parte dello scrivente in qualità di Soggetto Proponente
- A oggi non è stato possibile completare tutti gli interventi previsti dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud in ragione, da un lato, dei tempi che si sono resi necessari per il perfezionamento di tutti gli iter autorizzativi diversi dalla procedura VIA, ma necessari per la realizzazione delle singole opere e, dall'altro, della necessità di prevedere una serie di miglioramenti e ottimizzazioni progettuali nell'ambito delle progettazioni esecutive relative ai singoli interventi.
- Ai fini della concessione di proroga sono stati trasmessi la Relazione Tecnica e i relativi elaborati grafici contenenti tutte le indicazioni atte a dimostrare che le condizioni di contorno rispetto alle quali è stato reso il parere di compatibilità alla base del Decreto VIA del Progetto di completamento non sono mutate rispetto al quadro già valutato positivamente dalle Autorità competenti al momento del rilascio del Decreto stesso nel 2013.

o Elenco Elaborati:

- R.01 - Decreto di compatibilità ambientale n. 236 del 08/08/2013 modificato con DM n. 304 del 11/12/2014 – Richiesta di proroga. Relazione
- T.01 – Stato dei luoghi da foto aerea
- T.02 – Interventi oggetto di proroga
- T.03 – Carta dei Vincoli Beni Paesaggistici
- T.04 – Carta dei Vincoli Beni Culturali
- T.05 – Carta delle aree naturali tutelate
- T.06 - Carta dell'uso del suolo

**RILEVATO e CONSIDERATO** con riferimento alla

– E.01 – Richiesta di proroga. Relazione

- o Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud (di seguito anche semplicemente "Progetto") si inserisce nell'ambito dello sviluppo degli investimenti necessari per adeguare le esigenze dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino a idonei standard qualitativi e rappresenta la prima fase degli interventi da prevedersi nell'arco temporale di sviluppo di lungo termine, ovvero sino alla scadenza della concessione per la gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale. Si evidenzia come gli interventi del progetto di cui all'esame rientrino nelle previsioni del Piano di sviluppo aeroportuale vigente e approvato il 7 marzo 1995.
- o Si ricorda che il Progetto di completamento in esame non prevede né ampliamenti dell'attuale sedime aeroportuale, né modifiche al sistema delle piste di volo. L'obiettivo del Progetto è quello di ottimizzare la dotazione infrastrutturale esistente all'interno dell'attuale perimetro.
- o Il processo di lavoro è partito dalla centralità in tal senso rivestita dagli atti istruttori che hanno condotto all'emanazione del Decreto VIA 236/2013, ossia dei pareri resi dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, nel

seguito per brevità CTVA, e dalla Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee - Servizio IV Tutela e qualità del paesaggio, nel seguito per brevità DG PBAAC (ovvero attuale Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V – Tutela del paesaggio) e si è articolato secondo i due seguenti momenti:

- Identificazione dei “Temi centrali”, contenuti all’interno degli atti istruttori, ai quali l’iter istruttorio ha prestato particolare attenzione.
  - Analisi di permanenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto con tutte le informazioni atte a comprendere gli aspetti di rispondenza intercorrenti tra le condizioni di contesto ambientale, territoriale e pianificatorio, rappresentate da ciascun tema centrale, e la loro attuale configurazione, documentando le eventuali variazioni e il loro rilievo rispetto alle considerazioni e alle valutazioni operate nella precedente fase istruttoria di VIA. Le risultanze di dette analisi sono state sistematizzate rispetto alle quattro seguenti tipologie:
    - A. Variazione assente
    - B. Variazione priva di rilevanza ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale
    - C. Variazione scarsamente significativa ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale
    - D. Variazione significativa ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale
- o Da tale impostazione metodologica si è sostanziata la seguente articolazione:
- inquadramento amministrativo dell’iniziativa progettuale (Cap. 2);
  - descrizione sintetica del progetto di completamento di Fiumicino Sud (Cap. 3);
  - definizione dell’oggetto della proroga in termini di opere ancora da realizzare (Cap. 4);
  - identificazione dei temi centrali contenuti all’interno degli atti istruttori (Cap. 5);
  - analisi di rispondenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto suddivisa per gli aspetti inerenti alla pianificazione e il sistema dei vincoli (Cap. 6) e le condizioni di contesto ambientale e territoriale (Cap. 7);
  - analisi conclusiva (Cap. 8).
- Con riferimento all’inquadramento amministrativo dell’iniziativa progettuale (Cap. 2):
- o Il decreto di compatibilità ambientale n. 236 dell’8 agosto 2013 è stato emesso successivamente ai pareri positivi del MATTM e del MIBACT, non essendo pervenuto il parere della Regione Lazio entro i termini previsti dall’art. 25, comma 2, del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal D.lgs. n. 4/2008. Con tale Decreto è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni fra le quali alcune modificate a seguito di una nota ARPA Lazio con la riformulazione delle prescrizioni A.7, A.13 e A.14b espressa con parere della CTVA n. 1605 del 19 settembre 2014, e confluito nel D.M. n. 304 dell’11 dicembre 2014.

- Per quanto attiene alle Verifiche di Ottemperanza, a oggi tutti gli interventi posti in realizzazione sono stati oggetto di ottemperanza conclusa con Determinazioni Direttoriali di ottemperanza, fatte salve alcune parziali o mancate ottemperanze, da sanare, relative all’Edificio D e alla Realizzazione parcheggi pertinenziali Edificio G.
  - Il susseguirsi delle attività di progettazione e il modificarsi di alcune esigenze connesse all’opportunità di mantenere il livello di servizio offerto dallo scalo di Fiumicino all’altezza dei principali scali europei hanno rappresentato l’occasione per adeguare alcuni interventi puntuali previsti dal Progetto:
  - “Edifici uffici per servizi aeroportuali – Business City (Edifici E)”, per il quale con nota prot. MATTM/41187 non si ricade, ai fini dell’applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006.
  - Realizzazione di un’area temporanea di assistenza merci nell’ambito del Polo Logistico area Est (cd. Edifici A), per il quale con nota prot. MATTM/56473 si ritiene ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi supplementari o comunque diversi rispetto a quanto già approvato con Decreto VIA n. 236/2013.
- Con riferimento alla descrizione sintetica del progetto di completamento di Fiumicino Sud:
  - Le infrastrutture principali del Progetto in esame sono di seguito riepilogate:
    - Sistema airside: al fine di adeguare la capacità del sistema aeroportuale airside alla domanda prevista e ottimizzare la movimentazione degli aeromobili a terra, incrementando la flessibilità del sistema per la gestione dell’operatività principalmente nelle ore di picco, il progetto prevede la realizzazione di nuovi stands di sosta aeromobili ad est e ad ovest dell’apron e l’implementazione delle vie di rullaggio.
    - Sistema terminal: il progetto prevede la realizzazione di nuove aree di imbarco A, E, F, J per completare l’assetto impostato nel vigente PSA del 1995. Inoltre, nell’ottica di massimizzare la flessibilità, il progetto prevede la realizzazione del nuovo terminal T4 ad ovest del T3 e l’estensione del terminal T1.
    - Sistema HBS/BHS: il complesso aerostazioni prevede lo sviluppo di due nuovi sistemi di smistamento e controllo bagagli, uno a servizio del T1 (presso l’ex cargo AZ) e uno a servizio del T3 (livello piazzali dell’area di imbarco F) in grado di soddisfare la domanda prevista con un congruo buffer. Questi sistemi saranno connessi in modo tale da consentire il transito dei bagagli dal settore ovest dell’aeroporto verso il settore est e viceversa. Inoltre, a servizio del T4 sarà realizzato un HBS/BHS dedicato.
    - Sistema landside, di mobilità interna e accessibilità allo scalo: si prevede la realizzazione di un sistema di trasporto automatizzato GRTS per connettere che colleghi l’area Cargo City con il parcheggio lunga sosta e il sistema aerostazioni principale. Verranno realizzati ulteriori infrastrutture di sosta. Si conferma inoltre la realizzazione dello svincolo autostradale in area est di ingresso / uscita per Cargo City. Sono previste inoltre ulteriori infrastrutture complementari asservite all’aeroporto.
- Gli interventi previsti sulle infrastrutture di volo, al fine di soddisfare l’incremento previsto dei movimenti aerei, si suddividono in:

- 1. raddoppio della via di rullaggio Bravo, con, fra l'altro, la dismissione dell'attuale via di rullaggio Bravo dalla bretella Papa alla testata 25 di pista;
- 2. spostamento della testata 07, per consentir il decollo di tutti gli aeromobili Wide-Body da pista 25.
- gli interventi appena descritti per il sistema piste dovranno essere seguiti dai seguenti interventi sul resto del sistema airside, per garantire uno sviluppo congruente e sostenibile:
  - Ampliamento nuovi piazzali in area Ovest;
  - Estensione piazzali in zona Cargo;
  - Rifacimento piazzali ex area tecnica AZ;
  - Risanamento piazzali Quadrante 300;
  - Piazzali AA-MM in area ex poste – Quadrante 200.
- Lo sviluppo del sistema aerostazioni previsto nel presente progetto prevede che tutte le infrastrutture di Terminal saranno localizzate all'interno del sedime aeroportuale esistente, con i seguenti interventi:
  - L'Avancorpo T1, disposto su due livelli operativi (arrivi e partenze) in aderenza al confine attuale del T1 lato nord, con la realizzazione di una hall airside organizzata in due aree commerciali dalle quali accedere direttamente alle aree di imbarco.
  - L'Ampliamento ovest T1 riguarda il settore centrale del complesso landside con l'obiettivo di rendere l'area esclusivamente dedicata alle funzioni di aerostazione e incrementare le superfici operative e la capacità del Terminal.
  - Il nuovo terminal T4, in Area Ovest nell'area occupata dalle piazzole aeromobili del quadrante 800 e delle palazzine per magazzini e uffici, garantendo l'uniformità del fronte landside e con l'obiettivo di accogliere e aumentare il traffico low fare già presente nello scalo di Fiumicino.
  - L'Area imbarco A realizzata all'estremità est del sistema aerostazioni nell'area attualmente occupata dalle piazzole aeromobili del quadrante con il collegamento con il sistema aerostazioni direttamente con l'Avancorpo del T1 tramite passaggio sopraelevato.
  - L'area imbarco E riguarda l'Avancorpo del T3 attraverso un edificio volumetricamente indipendente e collegato alle aerostazioni esistenti tramite una serie di passerelle pedonali sopraelevate.
  - L'Area di imbarco F (ora Area di imbarco E) direttamente collegata all'Avancorpo tramite un passaggio sopraelevato con 14 gate serviti da loading bridge.
  - L'Area di imbarco J, direttamente collegata al nuovo Terminal 4, su due livelli operativi con sistema BHS al livello piazzali e 11 gate serviti da loading bridge al livello superiore. È altresì prevista l'introduzione di 9 gate con imbarco remoto.
- Il sistema della mobilità interna prevede la definizione dei parcheggi in ragione di molteplici aspetti che determinano la definizione della domanda di sosta negli anni. Il Progetto in esame individua come area di espansione dell'offerta di sosta autoveicoli l'area est, attraverso:
  - Multipiano F localizzato in area centrale accanto al multipiano E;
  - Parcheggi a raso area est;
  - Ampliamento dei parcheggi a raso in area centrale;

- Multipiano G in area est;
  - Multipiano J in area est.
- È prevista la realizzazione di un sistema di trasporto su ferro tipo metro leggera per un trasferimento più rapido e funzionale tra le strutture aeroportuali, a partire dalla Cargo City, fino all'ultimo stop di fronte all'esistente Terminal 3 in prossimità della stazione ferroviaria. È prevista anche la realizzazione di uno svincolo dalla Cargo City/Lunga sosta verso l'autostrada in direzione Roma, per l'allacciamento diretto all'Autostrada Roma-Fiumicino.
- Oggetto della proroga in termini di opere ancora da realizzare
- Il complesso degli interventi previsti dal Progetto di completamento Fiumicino Sud non ancora realizzati e oggetto di richiesta di proroga rispetto ai termini fissati dal Decreto VIA n. 236/2013 (sette anni a decorrere dalla data di pubblicazione del citato decreto sulla Gazzetta Ufficiale) può essere sinteticamente descritto in ragione della tipologia di opere previste dal citato progetto e della loro localizzazione all'interno del sedime aeroportuale, illustrate dalla tavola T.02 "Interventi oggetto di richiesta di proroga", con tre ambiti tipologico-localizzativi:
- A. Completamento delle infrastrutture airside (a eccezione del terminal T4 e dei relativi piazzali di contatto, la maggior parte di questi è localizzata nel quadrante orientale e, in particolare riguarda il completamento del raddoppio della via di rullaggio Bravo e alcuni piazzali remoti, nello specifico rappresentati dal rifacimento dei piazzali ex area tecnica AZ e dai piazzali in area ex Poste – Quadrante 200).
  - B. Completamento dell'area aeroportuale centrale (cioè la porzione del sedime aeroportuale gravitante attorno alla viabilità primaria di accesso al sistema delle aerostazioni, con gli edifici per uffici aeroportuali, come nel caso degli interventi indicati con il codice D, E ed F, per attività ricettive (interventi C ed H), nonché per parcheggi, a raso e multipiano).
  - C. Completamento dell'area Cargo City (sia interventi riguardanti le infrastrutture airside, rappresentati dall'estensione dei piazzali, sia altri di natura edilizia - Interventi 40 ed O).
- Le modifiche di cui al punto B, si inquadrano all'interno di un processo di ottimizzazione delle soluzioni progettuali originarie derivante non solo dal recepimento delle esigenze emerse nel corso della progettazione di dettaglio, quanto soprattutto dalla volontà di una loro armonizzazione alle prescrizioni ed alle indicazioni contenute nel Decreto VIA n. 236/2013., ma senza comportare variazione dell'ambito localizzativo e della destinazione d'uso degli interventi originari e con l'incremento delle aree a verde.
- Per quanto riguarda il distretto della Cargo City, sono oggetto di richiesta di proroga quelli riguardanti il Polo Logistico area Est (interventi A), l'ampliamento dell'edificio Cargo, infrastrutture di mobilità terrestre (ampliamento dell'attuale svincolo (intervento 26), parcheggi (interventi 33, 34 e B) e a raso (intervento 41), nodo intermodale e people mover di collegamento tra il distretto della Cargo City e l'Area aeroportuale centrale (intervento 29).
- I pareri delle Autorità competenti come punto di riferimento essenziale

- o Si fa riferimento agli atti istruttori che hanno condotto all’emanazione del Decreto VIA n. 236/2013 e, segnatamente:
    - il Parere n. 1156 del 25 gennaio 2013, espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale;
    - il Parere n. 7476 del 12 marzo 2013, espresso dalla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l’architettura e l’arte contemporanea del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.
  - o Elementi derivanti dal Parere n. 1156 del 25 gennaio 2013 della CTVIA: Stato della pianificazione; Stato dei vincoli e delle aree sottoposte a tutela; Stato della qualità dell’aria; Assetto idraulico; Stato di qualità delle acque superficiali; Assetto idrogeologico; Stato di qualità delle acque superficiali; Bird Strike; Clima acustico; lo stato di salute e la distribuzione della popolazione nel territorio; Aspetti paesaggistici e percettivi.
  - o Elementi derivanti dal Parere n. 6362 del 12 marzo 2013 della DGPBAAC: Aspetti archeologici; Aspetti paesaggistici e architettonici.
- Analisi dei temi centrali: la permanenza delle condizioni di riferimento degli atti istruttori rispetto allo stato attuale della pianificazione e del sistema dei vincoli:
- o Per quanto riguarda il quadro pianificatorio, sono state condotte le attività seguenti:
    - Verifica dello stato approvativo degli strumenti di pianificazione indicati nello SIA e/o dell’avvenuta approvazione di eventuali altri diversi strumenti pianificatori (par. 6.2.1)
    - Analisi degli strumenti pianificatori variati rispetto il quadro assunto nello SIA, al fine di identificare la presenza di contenuti che possano rilevare rispetto alle condizioni di contesto poste alla base degli atti istruttori (par. 6.2.2)
    - Analisi di dettaglio degli strumenti pianificatori che, sulla scorta dell’analisi di cui al punto precedente, presentano contenuti potenzialmente rilevanti rispetto alle condizioni di contesto poste alla base degli atti istruttori (par. 6.2.3)
  - o Nel fornire un quadro degli strumenti di pianificazione analizzati nell’ambito dello SIA, tali strumenti sono stati suddivisi secondo quattro ambiti di indagine e per ciascuno dei Piani/Programmi sono stati posti a confronto gli estremi approvativi documentati nello SIA e quelli attuali, evidenziando la presenza di variazioni. Di questi strumenti di gestione si riportano gli aspetti rilevanti per comprendere la reale portata della modifica sempre nella logica della finalità del Progetto e pervenire all’individuazione di quelli realmente interessanti per le verifiche in atto (cfr. par. 6.2.3 “Analisi di dettaglio”). Si precisa che i documenti n. 9 e n. 10 non incidono sulle considerazioni di cui in oggetto essendo esogeni dal processo di compatibilità ambientale e come tali sono stati trascurati nel prosieguo dell’esame.

Strumento pianificatorio e stato approvativo riportato nello SIA	Strumento pianificatorio e stato approvativo attuale	Aspetti di rilevanza specifica
Piano Territoriale Paesistico (PTP) - Approvazione L.R. 24/98	I Piani Territoriali Paesistici di interesse (PTP n. 2/B “XIII e XIV Circoscrizione”	Questo risulta un Piano di significativo interesse per l’esame in atto e pertanto se ne approfondisce l’esito in modo puntuale (cfr. par. 6.2.3.1)

	e PTP n. 15/4 “Arrone Galeria”) non risultano più vigenti a valle della pubblicazione sul BURL (n. 13 del 13/02/2020) della variante di integrazione al Piano Territoriale Paesistico Regionale	
Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) - Adozione DGR n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007	Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato con DCR n. 5 del 2 agosto 2019 e pubblicato sul BURL n. 13 del 13/02/2020 - Con la DGR n. 49 del 13 febbraio 2020 la Giunta Regionale ha adottato la variante di integrazione del Piano, pubblicata sul BURL n. 15 del 20/02/2020	Questo risulta un Piano di significativo interesse per l’esame in atto e pertanto se ne approfondisce l’esito in modo puntuale (cfr. par. 6.2.3.1)
Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica – Linee Guida (PRMTL) - Approvazione con n. 358 del 29 maggio 2007	Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica – Adozione degli indirizzi per la stesura del Piano con DGR n. 260 del 7 agosto 2013	Come si evince dal sito web di AREMOL – Agenzia Regionale per la Mobilità, allo stato attuale il processo di redazione del nuovo PRMTL è giunto, dal punto di vista del suo iter approvativo, all’adozione del documento di indirizzi. Per quanto concerne la documentazione sviluppata e disponibile sul sito istituzionale di Regione Lazio, allo stato attuale questa è costituita da due documenti (Quadro conoscitivo preliminare alla stesura del PRMTL; Scenari e visione preliminari alla stesura del PRMTL). In ragione dello stato di avanzamento raggiunto nell’iter approvativo e della natura della documentazione sviluppata, appare evidente come il PRMTL non presenti elementi di rilevanza rispetto alle condizioni di contesto prese in considerazione nello SIA e, conseguentemente, nel Parere della CTVA
Schema di Piano di Risanamento della qualità dell’aria - Adozione DGR n. 448 del 23 giugno 2008	Piano per il Risanamento della Qualità dell’Aria della Regione Lazio (PRQA) – Approvazione del Piano con Deliberazione 10 dicembre 2009, n. 66, dal Consiglio Regionale del Lazio	Il Piano approvato contiene al suo interno “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale” ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del D.Lgs. 155/2010 e smi. Come riportato all’articolo 3 delle Norme di attuazione del Piano, «ai fini dell’adozione dei provvedimenti tesi a contrastare l’inquinamento atmosferico, il territorio regionale è suddiviso in tre zone, come riportato nell’allegato 1, riconducibili alla classificazione di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 767 del 1° agosto 2003, redatta in accordo ai criteri stabiliti dal D.M. 261/2002 per gli inquinanti regolamentati dal D.M. 60/2002». A tal riguardo si evidenzia che

		<p>la Regione Lazio, da ultimo con DGR n. 536 del 2016, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”. Ai fini del presente documento si evidenzia che dal confronto tra la zonizzazione assunta in sede di VIA e quella attualmente vigente le indicazioni per il Comune di Fiumicino vedono tale territorio ricadere nella medesima classe (oggi Classe 2 già Zona B) e pertanto le indicazioni strategiche assegnate non sono ad essere modificate. In relazione a quanto riportato è possibile affermare la sostanziale invarianza in termini di pianificazione della qualità dell’aria tra quanto valutato in sede di procedura di VIA e quanto a oggi analizzato.</p>
<p>Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) - Approvazione DPCM del 10 novembre 2006</p>	<p>Aggiornamento Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) – Approvato con DPCM del 10 aprile 2013</p> <p>Piano gestione Rischio Alluvioni (PGRA) Distretto Appennino Centrale II Ciclo la cui presa d'atto dell'aggiornamento delle mappe è avvenuta con CIP n. 16 del 20 dicembre 2019</p>	<p>La zona d’interesse ricade quasi interamente all’interno del territorio di competenza dell’Autorità di Bacino del fiume Tevere, ad esclusione di una porzione limitata del sedime aeroportuale (l’estremità settentrionale della Pista 3), che insiste sul territorio di pertinenza dell’Autorità dei Bacini Regionali del Lazio. Si osserva che le indicazioni del PGRA sono di carattere generale mentre indicazioni più specifiche si rinvengono in ogni singolo Piano di Assetto Idrogeologico (PAI). Nel caso specifico (PAI del Fiume Tevere) l’aggiornamento dell’aprile 2013 indica i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture dai movimenti franosi e da altri fenomeni di dissesto;</li> <li>• la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d’acqua;</li> <li>• la moderazione delle piene, anche mediante serbatoi d’invaso, vasche di laminazione, casse d’espansione, scaricatori, scolmatori, diversivi o altro, per la difesa dalle inondazioni e dagli allagamenti;</li> <li>• la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere e degli impianti nel settore idrogeologico e la conservazione dei beni;</li> <li>• la regolamentazione dei territori interessati dagli interventi ai fini della loro tutela ambientale, anche mediante la determinazione dei criteri per la salvaguardia e la conservazione delle aree demaniali, e la costituzione di parchi fluviali e di aree protette.</li> </ul> <p>Tali obiettivi sono in linea con quanto indicato nella versione predisposta dall’Autorità di Bacino del Fiume Tevere, approvato nel 2006 e considerato nello SIA, e pertanto non si rilevano modifiche sostanziali. L’esame specifico è riportato in ogni caso per un diretto confronto al paragrafo 7.1.3 al quale si rimanda per ogni dettaglio.</p>

<p>Piano di tutela delle acque della Regione Lazio (PTAR) – Approvazione con DCR n. 42 del 27 settembre 2007</p>	<p>Aggiornamento del Piano di tutela delle acque della Regione Lazio (PTAR) – Approvato con DCR n. 18 del 23 novembre 2018</p>	<p>Il Piano di Tutela delle Acque Regionale rappresenta lo strumento attraverso il quale ciascuna Regione programma e realizza gli interventi volti a garantire la tutela delle risorse idriche e la sostenibilità del loro sfruttamento, compatibilmente con gli usi della risorsa stessa e delle attività socio-economiche presenti sul proprio territorio. L’obiettivo principale di questo tipo di piano è quello di conseguire entro il 2015 un “buono stato” per tutte le acque dell’Unione, comprese le acque dolci, di transizione (foci dei fiumi) e quelle costiere. A tal fine con riferimento alle NTA, art. 10, per i corpi idrici individuati ai sensi della direttiva 2000/60/CE, sono definiti puntuali obiettivi di qualità. Allo scopo della presente relazione e dall’analisi di detto aggiornamento non si riscontrano né variazioni nella sostanza né nella articolazione puntuale di quanto già definito nella documentazione analizzata nel SIA, e pertanto non si rilevano modifiche al quadro già analizzato.</p>
<p>Schema di Piano di Gestione dei rifiuti della Regione Lazio - Adozione: DGR 523 del 19/11/2010</p>	<p>Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della Regione Lazio – Adozione della proposta di Piano con Deliberazione Giunta Regionale n. 592 del 02/08/2019</p>	<p>Il PRGR costituisce lo strumento principale di programmazione attraverso il quale la Regione Lazio definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché di gestione dei siti inquinati da bonificare e concorre all’attuazione dei programmi comunitari di sviluppo sostenibile. Il PRGR, che si configura quale aggiornamento del precedente Piano, approvato con DCR n. 14/2012, rappresenta lo strumento di pianificazione aggiornato e adeguato al quadro normativo europeo e nazionale, ai mutamenti economici, sociali e tecnologici, tenuto conto dei dati aggiornati sulla produzione dei rifiuti e del fabbisogno impiantistico all’interno dei cinque ambiti provinciali. Non sono ovviamente presenti indicazioni specifiche per quanto riguarda la gestione dell’opera in progetto quanto piuttosto i principi rispetto ai quali gestire i rifiuti che l’attività operativa implica. Poiché nel corso della gestione aeroportuale sono seguite e tenute in considerazione queste indicazioni normative, come tra l’altro testimoniato anche dai risultati di una procedura specifica di ottemperanza al decreto VIA 236/13, non vi sono elementi specifici da considerare nell’aggiornamento della validità del parere di compatibilità.</p>
<p>Schema del Nuovo piano energetico regionale e relativo piano di azione - Approvazione: D.C.R. 4 luglio 2008, n. 484</p>	<p>Piano Energetico Regionale (P.E.R. Lazio) – Adottato con D.G.R. n. 98 del 10 marzo 2020</p>	<p>Il PER Lazio è lo strumento con il quale vengono attuate le competenze regionali in materia di pianificazione energetica, per quanto attiene l’uso razionale dell’energia, il risparmio energetico e l’utilizzo delle fonti rinnovabili. Il piano ha individuato specifici target strategici che le diverse iniziative che saranno adottate nel territorio del Lazio dovranno adottare. Per quanto di rilievo per la presente trattazione si segnala che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lo SIA sul quale è stato basato il decreto VIA aveva preso in considerazione lo Schema dell’allora “Nuovo PER e il relativo piano di azione” che era</li> </ul>

		<p>stato approvato con DCR 4 luglio 2008, n. 484, che sostanzialmente delineava gli indirizzi dell'attuale PER Lazio fornendo pertanto indicazioni tali per cui allo stato attuale non si rilevano modifiche rispetto al quadro redatto nel SIA;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le iniziative che saranno adottate nel proseguo delle attività per il progetto di completamento di FCO Sud, qualora concessa la proroga in esame, sono intrinsecamente adeguate alle nuove indicazioni in materia di pianificazione energetica anche perché sarebbero in ogni caso soggette alle specifiche prescrizioni dettate dal DEC/VIA 236/13, che ottemperate prima della attivazione delle nuove realizzazioni, rendono di fatto coerente le costruzioni aeroportuali con il Piano in questione.</li> </ul>
<p>Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del “Litorale Romano” approvato dal Comune di Roma con delibera del C.C. n. 181 del 11/10/2004 e dal Comune di Fiumicino con D.C.C. n. 3 del 7.2.2008</p>	<p>Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale Litorale Romano - Adottato con Decreto n. 1 del 16/01/2020 del Commissario ad acta, e pubblicato in Gazzetta Ufficiale Parte II n. 10 del 23/01/2020</p>	
<p>Protocollo d'Intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015 - Stipula tra Provincia di Roma, Regione Lazio, Comune di Roma e le altre province del Lazio con Gruppo FS S.p.A. e RFI, in data 14 febbraio 2006</p>	<p>Protocollo d'Intesa con Trenitalia S.p.A. e con R.F.I. S.p.A. per il miglioramento della mobilità ferroviaria regionale del Lazio, datato 1° febbraio 2011 Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra la Regione Lazio e Trenitalia S.p.A. anni 2018-2032 – Approvato con DGR n.316 del 21/06/2018</p>	
<p>8° Allegato Infrastrutture al Programma Infrastrutture Strategiche - Nel 2001 il CIPE ha approvato, con delibera n. 121 del 21 dicembre, il Programma Infrastrutture Strategiche. Il Programma è stato aggiornato ai sensi dell'articolo 1 della legge 443/2001 mediante inserimento nell'8° Allegato Infrastrutture alla Decisione</p>	<p>Allegato al Documento Economia e Finanza 2019 - Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia - Approvato dal Consiglio dei ministri il 09 aprile 2019</p>	

di finanza pubblica 2011-2013 di nuove infrastrutture. Il CIPE ha formulato parere favorevole all'ampliamento del Programma con la delibera n. 81/2010		
--	--	--

– L'analisi di dettaglio

- Il quadro pianificatorio sviluppato pone in evidenza che il solo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, nei 7 anni che separano il decreto di compatibilità ambientale dal momento attuale, ha subito una modifica in termini di formali (nuova approvazione) e che la stessa comporta delle modifiche strutturali e contenutistiche per le quali è necessario approfondire lo studio, che ricomprende anche il Piano di gestione della Riserva Nazionale del Litorale Romano in quanto atto nuovo che è stato emanato successivamente al decreto di compatibilità in parola.
- È importante considerare che il PTPR esplica efficacia vincolante esclusivamente nella parte del territorio interessato dai “Beni paesaggistici” di cui all’articolo 134, comma 1, lettere a), b), c), del Codice, che sono quindi gli elementi da individuare per poter appurare la coerenza dell’iniziativa progettuale con le indicazioni cogenti del Piano; più in particolare:
  - a) gli immobili e le aree sottoposti a vincolo paesaggistico tramite dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi degli articoli da 138 a 141 del Codice, ivi compresi i provvedimenti di cui all’articolo 157 del Codice ove accertati prima dell’approvazione del PTPR; nell’ambito di tali beni si applica la disciplina di tutela e di uso degli ambiti di paesaggio di cui al Capo II;
  - b) le aree tutelate per legge di cui all’articolo 142 del Codice; per tali beni si applicano le modalità di tutela di cui al Capo III;
  - c) gli ulteriori immobili ed aree del patrimonio identitario regionale, individuati e sottoposti a tutela dal PTPR ai sensi dell’articolo 143, comma 1, lettera d), del Codice; per tali beni si applicano le modalità di tutela di cui al Capo IV.
- Dal confronto quindi tra gli elaborati dello SIA inerenti ai beni succitati e quelli del PTPR approvato (cfr. elaborato grafico allegato alla presente relazione “Tav. 03 – Carta dei vincoli: Beni paesaggistici”), e in particolare nella Tavola B del Piano, si evince come all’interno delle aree del sedime aeroportuale non si rilevino differenze a eccezione di un’area localizzata sul margine sudorientale del sedime, relativa all’art. 142 c.1 lett.b), “protezione costa dei laghi” (cod. b058120\_4). Trattandosi di una sovrapposizione di vincoli della stessa tipologia (come si evince dalla Figura 6-2, oltre alla fascia di rispetto del lago, c’è anche quella del corso d’acqua, già presente nel PTPR adottato), non varia il rapporto tra le aree tutelate e il contesto territoriale nel quale si inseriscono le opere di progetto. Pertanto è possibile affermare come, rispetto a quanto valutato in sede di procedura di VIA, non si modifichi il rapporto tra l’opera progettuale e le componenti paesaggistiche presenti di cui al PTPR.
- Con DM 24 ottobre 2013, si è infine provveduto a una nuova perimetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano che ha escluso alcune aree precedentemente comprese all’interno della Riserva e incluso nuove aree. L’adozione del Piano di Gestione della Riserva è avvenuta con Decreto n. 1 del 16/01/2020 del

Commissario ad acta, e pubblicato in Gazzetta Ufficiale Parte II n. 10 del 23/01/2020. Nello specifico il Piano di gestione della Riserva non è da considerarsi un atto di pianificazione territoriale bensì un atto regolamentare riferibile esclusivamente alla materia della tutela ambientale, così come delineato nel Capitolo 1 della Relazione Generale di Piano. Ciò è importante in quanto mentre i Piani dei parchi, come stabilito dal comma 7 dell'art 12 della L. 394/91, sostituiscono a ogni livello, i piani territoriali o urbanistici, al contrario, il Piano di gestione, non si sostituisce di per sé agli altri strumenti di pianificazione che interessano il territorio della Riserva, ma detta precise indicazioni che in quanto vigenti debbono essere osservate. Essendo l'ambito di sviluppo del progetto di completamento di Fiumicino Sud interamente esterno al territorio della Riserva, il nuovo dispositivo intervenuto non va a modificare le condizioni di valutazione in merito alla compatibilità ambientale del progetto stesso di cui al decreto n.236/13 e smi.

– I vincoli e le tutele ambientali

Vincoli e tutele analizzati nello SIA	Stato attuale dei vincoli e delle tutele
Beni paesaggistici ex Artt. 136 e 142 del D.Lgs. n. 42/2004 e smi	Aggiornati sulla base del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) Tavola B - approvato con DCR n. 5 del 2 agosto 2019
Beni culturali ex Art. 10 del D.lgs. n. 42/2004 e smi	Aggiornati sulla base del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) Tavola C - approvato con DCR n. 5 del 2 agosto 2019
Aree naturali protette	Aggiornate con i dati del Geoportale Regione Lazio – 02/04/2020
Rete Natura 2000	Aggiornati con i dati del Geoportale Regione Lazio – 01/03/2020

- Per quanto concerne i beni paesaggistici, questi sono stati verificati con l'aggiornamento della Tavola B del PTPR (cfr. elaborato grafico “Tav. 03 – Carta dei vincoli: Beni paesaggistici”), approvato con DCR n. 5 del 2 agosto 2019. La differenza riscontrata all'interno del sedime aeroportuale è la presenza di un vincolo introdotto nel PTPR approvato che si sovrappone al vincolo della fascia di rispetto dei corsi d'acqua già presente nel PTPR adottato. Nello specifico, dallo stralcio relativo all'elaborato del PTPR adottato, analizzato nello SIA si evince come gli interventi di progetto interessavano la fascia di rispetto dei corsi d'acqua. Anche il nuovo vincolo introdotto non riguarda nello specifico uno specchio d'acqua naturale, bensì un bacino di calma relativo al sistema di raccolta e trattamento delle acque aeroportuali, privo quindi di peculiarità ambientali; a ogni modo non si rileva una variazione dei rapporti di interrelazione tra le aree sottoposte a tutela e gli interventi da realizzare, in quanto sulla stessa area insisteva già all'epoca della procedura di VIA lo stesso tipo di vincolo, ossia beni paesaggistici quali le aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 c. 1 del D.Lgs. n. 42/04, ritenuto quindi compatibile con il progetto.
- Inoltre a circa un chilometro dal sedime, si rileva la presenza di una nuova area di notevole interesse pubblico, ex art.136 lett. c) e d) del D. Lgs.n. 42/04, “beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche”, relativa all’“Agro romano occidentale, due zone comprese tra il GRA e l'autostrada”. È possibile rilevare come sul PTPR approvato non vi sia più un'area afferente al D. Lgs. N. 42/04, in merito alla ricognizione delle aree tutelate per legge, art.142, c.1, lett.f) “protezione dei parchi e delle riserve naturali”. Si tratta quindi di una riduzione del regime di tutela non ostante a quanto qui in esame.

- Le aree del patrimonio culturale di tipo archeologico (art.10 D. Lgs. n. 42/04) riscontrate nello SIA e confrontate con la Tavola C del PTPR approvato (“Tavola T.04 – Carta dei vincoli: Beni culturali”) sono equivalenti, non modificando quindi l’assetto relativo a questa tematica.
- In merito alle aree naturali (“Tavola T.05 – Carta delle aree naturali tutelate”) si rileva una variazione del perimetro dell’area naturale protetta della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (EUAP 0066), che come da figura riportata nel documento e come già visto nella Tavola B del PTPR, presenta in prossimità del sedime aeroportuale una riduzione di area.
- Inoltre per quanto riguarda il Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, esso suddivide le zone al suo interno in aree di tipo 1 e 2, indicanti rapporti di tutela rispettivamente di maggiore e minore protezione dell’ambiente. Nonostante con il nuovo Decreto (DM 24/10/2013) le aree di tipo 1 in prossimità del sedime siano aumentate di superficie, queste restano al di fuori dello stesso, non generando di fatto una variazione dei rapporti di interrelazione tra il territorio e le opere da realizzare.
- Infine, per quanto concerne la Rete Natura 2000 (Tavola T.04 – Carta delle aree naturali tutelate), dall’analisi effettuata nello SIA già oggetto del parere di compatibilità, nell’area di riferimento ricadevano 4 siti, di cui 3 SIC e una ZPS. Per quanto concerne le aree SIC si evidenzia la variazione della loro denominazione in quanto sono state definite come ZSC (Zone Speciali di Conservazione):
  - IT6030023 – ZSC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto;
  - IT6030024 – ZSC Isola Sacra;
  - IT6030025 – ZSC Macchia Grande di Ponte Galeria;
  - IT6030026 - ZPS Lago di Traiano.
- Solo per la ZSC Isola Sacra (IT6030024) si riscontra una modifica dell’estensione: l’area è stata ampliata ma si trova a oltre 4 km dal sedime aeroportuale; fraponendo, tra l’opera in esame e la ZSC, l’intera area antropizzata di Fiumicino non si rilevano modifiche tali da inficiare, dal punto di vista dei regimi di tutela, il giudizio di compatibilità già reso sull’opera.
- In conclusione, l’analisi condotta ha rilevato variazioni minime interessanti il sedime aeroportuale (beni paesaggistici) che possono essere considerate non rilevanti. Inoltre rispetto a quanto definito nello SIA a cui si riferisce il decreto di VIA, le altre tipologie di beni paesaggistici, i beni culturali, le aree naturali protette e la Rete Natura 2000, le aree tutelate e vincolate sono rimaste sostanzialmente le stesse nell’ambito di stretto riferimento del progetto. Per quanto riportato quindi non si rilevano modifiche rilevanti rispetto alla configurazione oggetto del procedimento di VIA.
- Analisi dei temi centrali: la permanenza delle condizioni di riferimento degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni del contesto ambientale e territoriale:
  - La qualità dell’aria
    - Lo SIA individuava tre ambiti omogenei: area urbana (ambito omogeneo A), area aeroportuale (ambito omogeneo B), area extraurbana (ambito omogeneo C), ognuna identificata con un diverso fondo atmosferico locale. I sottostanti valori sono stati posti alla base degli assunti relativi alle simulazioni

modellistiche previsionali e hanno permesso di effettuare i confronti e le analisi per la verifica dei limiti normativi.

Ambito Omogeneo	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )
A	30,8	27,6
B	14,3	24,0
C	14,3	24,0

- Di seguito si riporta l'elenco delle centraline per il monitoraggio dell'aria della Provincia di Roma assunte a riferimento per l'analisi (gli inquinanti rilevati dalla rete sono diversi e dipendono dal tipo e dalla finalità della centralina.).

Provincia	Località	Nome	Tipo	Lat.	Long.	Quota msm
Roma	Roma	Castel di Guido	Background Rurale	41.88	12.26	61
Roma	Fiumicino	Fiumicino Porto	-	41.77	12.22	22
Roma	Fiumicino	Fiumicino Guglielmi	-	41.76	12.23	21

- Registrandosi per le tre centraline, almeno per gli ultimi tre anni (2017-2019) la riduzione dei valori medi, si evidenzia una significativa validità delle condizioni al contorno rispetto alle quali fu eseguita la valutazione dell'impatto ambientale.

#### o Il clima acustico

- Per quanto riguarda l'aeroporto di Fiumicino la tematica del rumore indotto di origine aeronautica è disciplinata secondo gli strumenti di normazione specifici per le infrastrutture aeroportuali, essendo stata approvata la zonizzazione acustica aeroportuale e le relative aree di rispetto Zona A, B e C. ENAV ha individuato per ciascuna pista e tipologia di operazione specifiche rotte e procedure di volo. Quelle vigenti per l'aeroporto di Roma Fiumicino pubblicate sul sito dell'AIP Italia non risultano essere state oggetto di modifica nel tempo mantenendo quindi invariate le aree territoriali contermini l'aeroporto interessate dal sorvolo dei velivoli in decollo e in atterraggio e quindi le condizioni di esposizione al rumore aeroportuale.
- Ai fini di un esame oggettivo di caratterizzazione del rumore sul territorio atto a verificare l'invarianza di elementi di criticità presenti all'intorno dell'aeroporto e quindi alla possibilità di considerare ancora valide le condizioni al contorno rispetto alle quali eseguire la valutazione dell'impatto così come evidenziato nello stato post operam già oggetto di compatibilità ambientale con il DEC/VIA n. 236/13 s'è fatto riferimento alle informazioni deducibili dal sito ufficiale dell'ARPA Lazio, la cui rete di monitoraggio di ARPA Lazio è costituita da 5 fonometri posizionati lungo le principali

direttrici di decollo e atterraggio nel territorio del Comune di Fiumicino. Dai dati riportati nell'ultimo bollettino di informazione pubblicato da ARPA Lazio per l'aeroporto di Roma Fiumicino (Bollettino n. 97 di marzo 2020), si evincono per ciascuna postazione i dati in LVA riferiti alle tre settimane di maggior traffico del 2017 (anno più recente disponibile) e si sono così ricavati i seguenti valori a conferma del rispetto delle condizioni di esercizio aeroportuale rispetto alle indicazioni dei limiti normativi:

Postazione	LVA (anno 2017)	LVA limite
FCO02	58,7 dB(A)	65 dB(A)
FCO03	64,6 dB(A)	65 dB(A)
FCO04	58,8 dB(A)	60 dB(A)
FCO05	62,0 dB(A)	65 dB(A)
FCO06	65,4 dB(A)	75 dB(A)

- Emerge come il contesto ambientale e territoriale rispetto alla tematica del clima acustico non abbia subito cambiamenti significativi tali da modificare presupposti del giudizio di compatibilità espresso con DEC/VIA 236/2013.

o L'assetto idraulico

- L'infrastruttura aeroportuale è caratterizzata principalmente dalla presenza di porzioni di aree ricadenti in fascia A (aree di esondazione diretta della piena di riferimento con TR di 50 anni) e in fascia B (aree di esondazione diretta ed indiretta delle piene con TR 50 ÷ 200 anni). In merito al quadro normativo che disciplina le aree interessate da zone a pericolosità e/o rischio, è necessario far riferimento a quanto dettato dalle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) predisposte dell'Autorità di bacino del Tevere con particolare riguardo all'oggetto della presente richiesta di proroga, si richiama quanto indicato dalle suddette NTA e nello specifico al co.1 dell'art. 46 "Opere pubbliche, di interesse pubblico": *«All'interno delle fasce fluviali e delle aree a rischio idraulico e/o geomorfologico è consentita la realizzazione di opere pubbliche e di interesse pubblico purché compatibili con le condizioni di assetto idraulico e/o geomorfologico definite dal PAI e non altrimenti localizzabili; a tale scopo l'autorità proponente indice una Conferenza di servizi con la presenza obbligatoria dell'autorità competente alla gestione del vincolo idraulico o idrogeologico e dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere».*
- Si evidenzia che per gli interventi oggetto della presente richiesta di proroga sarà comunque premura del proponente concordare le modalità dell'eventuale verifica della tematica con l'Autorità competente alla gestione del vincolo e/o con l'Autorità di Bacino del fiume Tevere.

o L'assetto idrogeologico

- Al fine di determinare l'eventuale evoluzione dell'andamento piezometrico, si riporta quanto emerso delle attività di monitoraggio svolte nell'ambito del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud sulla componente acque

sotterranee, con riguardo al livello di falda e allo stato qualitativo delle acque. Il monitoraggio acque sotterranee è eseguito nell'arco temporale annuale con cadenza trimestrale e sono stati esaminati i risultati ottenuti nelle indagini svolte nel secondo trimestre 2019 (01/04/2019 – 30/06/2019). Si precisa che i punti di misura sono distribuiti in modo uniforme all'interno del sedime aeroportuale mediante l'utilizzo di 19 piezometri rappresentanti l'attuale rete di controllo dell'aeroporto. Dall'analisi dei dati si evince che il livello piezometrico medio, pari a circa 1,9 m p.c., è analogo a quanto osservato nel SIA.

o La qualità delle acque superficiali

- Nel SIA era stato fatto riferimento allo stato qualitativo dei tratti del Fiume Tevere e del Fiume Arrone afferenti all'area di studio dal quale era emerso uno stato in genere sostanzialmente di livello basso; è stata indagata l'eventuale evoluzione dello stato della qualità delle acque superficiali, facendo riferimento alle informazioni più aggiornate disponibili. In merito alla fonte si evidenzia che all'attualità non è stato prodotto un rapporto, successivo al "Quarto" elaborato nel 2007. Si è fatto quindi riferimento ai dati messi a disposizione relativi alle campagne di monitoraggio svolte da ARPA Lazio e articolato in cicli triennali.
- I dati messi a disposizione da ARPA Lazio, relativi alla rete di monitoraggio dei corsi d'acqua degli ultimi anni, delineano un quadro complessivo analogo a quello analizzato nello SIA, presentando una classe di qualità ecologica e chimica modesta. Per completezza sono stati riportati i risultati ottenuti dalle attività di monitoraggio svolte nell'ambito del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, sulla componente acque superficiali, con riguardo alle acque dei corpi idrici ricettori di acque meteoriche di dilavamento dell'infrastruttura aeroportuale. Il monitoraggio della qualità delle acque superficiali è eseguito nell'arco temporale annuale con cadenza trimestrale e la rete di monitoraggio è composta da 20 punti di analisi; si è fatto riferimento ai risultati ottenuti nelle indagini svolte nel secondo trimestre 2019 (01/04/2019 – 30/06/2019).
- Per quanto riguarda gli esiti dei parametri chimici di laboratorio, le concentrazioni dei parametri indagati si confermano nella quasi totalità al di sotto dei riferimenti normativi, fatta eccezione per il parametro cloruri, imputabile alla conformazione geologica del terreno e alla falda sottostante e non da eventuali scarichi concentrati; anche per tale parametro, comunque, i riferimenti normativi risultano essere non cogenti. Da quanto sopra detto gli assunti effettuati in sede di SIA possono considerarsi validi per quanto concerne lo stato qualitativo delle acque superficiali anche con riferimento allo stato attuale.

o La qualità delle acque sotterranee

- Secondo quanto indicato nel SIA, le acque sotterranee presentano caratteristiche idrochimiche generalmente buone. Si è indagata l'eventuale evoluzione dello stato della qualità delle acque sotterranee, con riferimento alle informazioni più aggiornate disponibili, cioè ai dati relativi alle campagne

di monitoraggio svolte da ARPA Lazio, articolato in cicli triennali. Sulla base dei risultati di questo monitoraggio nell'ultimo ciclo triennale disponibile (2015÷2017) afferenti alla stazione di monitoraggio relativa all'Unità delta del Fiume Tevere, più prossima all'infrastruttura aeroportuale, lo stato chimico, ogni anno e nel triennio, è "buono". I parametri chimici indagati, sono risultati complessivamente al di sotto dei limiti normativi previsti dal D.Lgs. n. 152/06 (Tabella 2 Parte IV All.5).

o Le aree di interesse naturalistico

- In merito al tema delle aree naturali, in sede di SIA è stata condotta un'analisi sulla presenza di tali aree nel raggio di 10 km dal sedime aeroportuale. Si è indagata l'eventuale variazione dell'assetto naturalistico nell'area in esame e, al pari del SIA, dall'analisi svolta è emersa la presenza di quattro siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e di una Riserva naturale statale.
  - SIC/ZSC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (IT6030023) coincidente parzialmente con l'oasi wwf di Macchiagrande;
  - SIC/ZSC Isola Sacra (IT6030024);
  - SIC/ZSC Macchia Grande di Galeria (IT6030025);
  - ZPS Lago di Traiano (IT6030026);
  - Riserva Naturale Litorale Romano (EUAP0086).
- In linea di massima le risultanze emerse dalle analisi effettuate nel 2011 nello SIA, confermate nello SInCA, non registravano interferenze né con gli habitat presenti all'interno dei siti della RN2000, né rispetto alle specie presenti, dimostrando come gli interventi non implicassero interferenze sullo stato della tematica nell'anno di riferimento. È stata così effettuata una ricerca in merito a nuovi elementi riguardanti tali siti con particolare attenzione ai contenuti dei Formulari e dei Piani di Gestione per verificare la presenza di variazioni nella loro struttura e il loro rapporto con l'aeroporto di Fiumicino. Il risultato di tale analisi si può sintetizzare nei punti che seguono:
  - nel caso della ZSC IT6030023 - Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto è stato riscontrato un aggiornamento del Formulario standard all'interno del quale sono stati rimossi 2 habitat e ne sono stati aggiunti 9 riconducibili prevalentemente a habitat di duna10;
  - nella ZSC IT6030024 - Isola Sacra rispetto al 2011 è stato eliminato un habitat;
  - nella ZSC IT6030025 - Macchia Grande di Ponte Galeria è stato eliminato un habitat e ne è stato aggiunto un altro, entrambi boschivi che segnano il passaggio da formazioni a frainetto a formazioni con cerro e rovere.
- Per quanto riguarda la ZPS IT6030026 - Lago di Traiano, la specifica scheda del Formulario Standard, aggiornata al 2019, non riporta la presenza, così come analizzato anche nello SIA, di nessun habitat e il sito è annoverato tra i siti della Rete Natura 2000 per le specie di uccelli che vi sono associati, che risultano essere le stesse.

- Quanto esposto sopra in merito agli habitat mostra come unica situazione da approfondire per lo scopo della presente trattazione quella relativa al sito IT6030023 - Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto, per il quale i due formulari (2011 e attuale) presentano strutture differenti. A fronte di una superficie identica, pari a 317 ettari, e la conferma dell'habitat caratterizzante l'area, ossia le leccete (habitat 9340) con il 40% della copertura, si è registrato un cambiamento nelle praterie e fruticeti (habitat 1420) la cui copertura si è ridotta dal 60% al 5,2%. Questo dato è legato ai 9 habitat individuati allo stato attuale ed è dovuto alla tipologia di ambiente che ricomprende la ZSC. L'analisi svolta conferma che i nuovi habitat, ritrovati negli ambiti dunali prossimi alla linea di costa e presenti all'interno del Formulario, come indicato all'interno del Piano di Gestione della riserva nazionale, non sono soggetti a interferenze con l'aeroporto bensì a pressioni antropiche riconducibili alla presenza delle aree balneari.
- Un'ulteriore verifica è stata effettuata circa le specie tutelate presenti nel sito di importanza comunitaria con lo scopo di verificare la presenza di nuove specie potenzialmente a rischio. Le risultanze di questa verifica in merito alla fauna tutelata hanno evidenziato come la presenza in termini di avifauna, la più sensibile rispetto all'esercizio aeroportuale, è rimasta invariata mentre si registra la comparsa di un nuovo rettile, la testuggine palustre europea, e sono variate le informazioni su 2 rettili e un invertebrato. L'analisi sugli altri siti non ha mostrato differenze in termini di fauna tutelata. Alla luce di tale verifica è lecito affermare che di fatto non sono presenti differenze sensibili rispetto alle analisi effettuate nello SIA e come tale affermazione possa essere estesa anche alle analisi riguardanti gli habitat che vedono una evoluzione nelle aree prossime alla linea di costa e non in prossimità del sedime aeroportuale lasciando dunque invariata la situazione rispetto all'anno 2011.
- Per quanto riguarda la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (EUAP0086) rispetto alle analisi effettuate nello SIA del 2011 si segnala anzitutto l'adozione del Piano di Gestione e del Regolamento della Riserva Naturale Statale (R.N.S.) avvenuta il 16 gennaio 2020 con Decreto commissariale n. 1. Nella ripermimetrazione delle aree interne alla Riserva la principale modifica rispetto al sedime aeroportuale ha riguardato la ripermimetrazione dell'Unità di gestione (UdG) "VII - Bonifica di Maccarese" con un'estensione dell'area oggetto di livello di tutela di tipo 1, caratterizzata da notevoli divieti e restrizioni a meno di essere diversamente indicate negli articoli specificatamente riferiti alle UdG. Si osserva comunque che gli elementi caratterizzanti l'area, assunti a riferimento dal Piano di gestione, non sono certamente elementi naturali (la zona all'origine era comunque una zona in primis marina e poi paludosa) quanto elementi fisici che, non interferiti dagli interventi in esame, rappresentano indicazioni che non rilevano in termini di efficacia delle disposizioni e dell'analisi in oggetto. Alla luce di questa analisi anche nel caso della RNS, per quanto attiene il raffronto sui cambiamenti intercorsi tra il 2011 e il 2019, si registrano cambiamenti che però non influiscono sulle risultanze dello SIA in quanto gli interventi in oggetto sono localizzati all'interno del sedime aeroportuale e di conseguenza non interferiscono con le aree di nuova perimetrazione della Riserva.

- In seguito alle analisi effettuate e in particolare dal confronto della copertura del suolo, basata sul progetto Corine Land Cover di ISPRA (si rimanda all'elaborato T.06 Carta dell'uso del suolo), non si apprezzano cambiamenti e si può ritenere invariata la situazione attuale rispetto a quella dello SIA.

o Il bird strike

- In merito al fenomeno del bird strike nell'ambito del SIA è stata effettuata un'analisi dei dati raccolti nelle Relazioni annuali prodotte da ADR negli anni 2007÷2010, identificando le specie coinvolte e la relativa numerosità di collisioni. Per verificare le eventuali variazioni in termini di specie coinvolte e casi registrati, sono stati riportati i dati inerenti al bird strike indicati nell'ultima relazione disponibile redatta da ADR per gli anni dal 2010 al 2019 “Relazione Annuale Wildlife Strike - Analisi degli impatti dovuti a volatili e altra fauna nell'Aeroporto di Fiumicino - Anno 2019.
- Da un'analisi dei suddetti dati si evince come gli eventi che vedono coinvolti i rondoni, ovvero la specie maggiormente coinvolta presentano, in particolare negli ultimi 5 anni, un trend decisamente discendente; stessa cosa avviene per gli impatti con il gabbiano reale, così come il trend negativo degli impatti con la pavoncella, il gheppio, la cornacchia grigia, lo storno e la rondine. Il trend per gli impatti con il piccione risulta invece stabile, come quello relativo agli eventi che vedono coinvolto il germano reale. Relativamente alle altre specie i trend, dato spesso il basso o bassissimo numero di eventi, non risulta significativo. Anche per questo aspetto non si rilevano variazioni delle condizioni di riferimento rispetto a quelle rispetto alle quali sono state formulate le valutazioni del decreto di VIA.

o La demografia e lo stato di salute della popolazione

- Per quanto concerne il contesto demografico, in sede di SIA sono stati analizzati i dati disponibili al momento della stesura, ovvero le informazioni messe a disposizione dal Comune di Roma e di Fiumicino riferiti al 31 dicembre 2009. Al fine di determinare eventuali variazioni sulla struttura della popolazione di riferimento, è stato ricostruito lo scenario mediante le informazioni più aggiornate disponibili.
- Dalle analisi effettuate, si evince come, nell'arco temporale 2011-2018, la popolazione residente nell'Asl Roma 3 sia aumentata di circa 35.000 abitanti, pari ad un aumento di densità abitativa complessivo di poco meno di 70 abitanti per km<sup>2</sup>. Per quanto concerne la distribuzione della popolazione in classi di età, emerge come la maggior percentuale di abitanti nel 2011 presentava un'età tra i 40÷44 anni mentre si passa alla classe 45÷49 anni nel 2018, leggero incremento dell'indice di vecchiaia, in linea con il fenomeno nazionale.
- In merito alle condizioni epidemiologiche della popolazione di interesse, nel SIA sono stati considerati i dati disponibili al momento della redazione, ovvero le informazioni contenute nello “Studio sullo Stato di Salute della Popolazione residente” redatto dalla Asl D nel 2009. Al fine di determinare l'eventuale

variazione del contesto epidemiologico nel tempo intercorso, si è fatto riferimento ai dati messi a disposizione dalla Regione Lazio – Dipartimento di Epidemiologia, aggiornati al 2017. In particolare, sono stati presi in considerazione i valori del Rischio relativo nell'arco temporale 2009÷2017; tale indice esprime l'eccesso di rischio rispetto al valore di riferimento regionale (RR=1).

- In merito all'andamento dei decessi dovuti a tutte le cause, emerge una sostanziale invarianza nel corso degli anni, in linea con i valori regionali. Anche per quanto concerne i decessi inerenti a tumori maligni l'andamento risulta essere pressoché uguale nel corso negli anni, anch'esso in linea con i valori regionali. Infine anche in merito all'andamento dei decessi dovuti a malattie del sistema circolatorio, emerge una sostanziale invarianza nel corso degli anni, in linea con i valori regionali.
- La struttura insediativa e la distribuzione della popolazione nel territorio
  - Al fine di determinare l'eventuale variazione in merito alla distribuzione insediativa nel territorio di riferimento, assieme a quanto già definito dall'analisi demografica, si è analizzata l'entità dell'incremento di popolazione in termini di densità abitativa, evincendo come la densità abitativa dei diversi distretti dell'Asl Roma 3 sia rimasta pressoché invariata, presentando un incremento complessivo di circa 70 abitanti per km<sup>2</sup>, pari ad un aumento percentuale del numero di abitanti del 6% rispetto al 2011. Tale considerazione è inoltre confermata dall'analisi delle mappe dell'uso di suolo predisposte nell'ambito del progetto Corine Land Cover disponibili per l'annualità 2012 e 2018.
  - Le uniche due differenze emerse tra le due annualità consistono in: una porzione classificata come cantiere nel 2011 è definita come area residenziale a tessuto discontinuo e rado nel 2018 (area 1); una porzione classificata come seminativi nel 2011 è definita come area industriale, commerciale nel 2018 (area 2). In merito alle aree che presentano variazione di classificazione, si vuole porre l'attenzione in particolare su quanto emerso circa l'area 1: dall'analisi dello stato attuale della zona infatti, emerge che tale area, anche se nella nuova classificazione è indicata come zona a tessuto discontinuo e rado, risulta evidente come allo stato attuale non siano presenti insediamenti urbani, così come riscontrato nel 2011.
  - Stante quindi la sostanziale invarianza della distribuzione insediativa nell'area di riferimento da un lato, e la non significativa variazione dello stato delle qualità dell'aria e del clima acustico dall'altro, si può affermare che gli assunti definiti in sede di SIA possono considerarsi validi anche allo stato attuale.
- Gli aspetti paesaggistici ed archeologici
  - Dalle analisi condotte si evince come la ricognizione dei vincoli afferenti al patrimonio culturale operata dal PTPR recentemente approvato e pubblicato definisca un quadro di rapporti intercorrenti tra detti vincoli ed il Progetto di completamento di Fiumicino Sud pressoché analogo a quello già rappresentato nello SIA ed è possibile affermare che le considerazioni a tal riguardo riportate

nello SIA e le valutazioni conseguentemente contenute negli Atti istruttori restano ad oggi totalmente confermate e valide.

- In conclusione, nel corso dei sette anni intercorsi dall’emanazione del Decreto VIA n. 236/2013, se per quanto concerne le condizioni al contorno dell’aeroporto la struttura insediativa e, con essa, l’assetto del paesaggio, sono rimasti di fatto gli stessi già presi in considerazione nello SIA e nei conseguenti atti istruttori, relativamente agli interventi in progetto detto lasso temporale è stato utilizzato al fine di giungere a un affinamento delle soluzioni contenute nel progetto originario e a una loro armonizzazione rispetto alle indicazioni impartite dal MiBACT. In altri termini è possibile affermare che, considerata l’invarianza delle condizioni al contorno e in esito al processo descritto, ad oggi il rapporto intercorrente tra gli interventi previsti dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud e l’assetto paesaggistico sia in modo sostanziale maggiormente orientato a quella «armonia con il sito» espressamente sollecitata nel Parere della PBAAC e nel citato Decreto VIA. Detta logica ed azione di sviluppo sarà ovviamente mantenuta ed incrementata anche per le realizzazioni da sviluppare.

#### – Conclusioni

- Come sintesi delle analisi condotte e come strumento di orientamento offerto per le valutazioni da parte dell’Autorità competente in merito alla proroga richiesta, le risultanze delle analisi del presente documento sono state riassunte in modo da poter essere sistematizzate rispetto alle quattro seguenti tipologie:
  - A. Variazione assente
  - B. Variazione priva di rilevanza ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale
  - C. Variazione scarsamente significativa ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale
  - D. Variazione significativa ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale
- Si rammenta la variazione assente per:
  - Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale
  - La qualità dell’aria
  - Il clima acustico
  - Lo stato qualitativo delle acque superficiali e sotterranee
  - Il fenomeno del bird strike
  - Il contesto demografico ed epidemiologico
  - La struttura insediativa
  - Gli aspetti paesaggistici ed archeologici
- Si rammenta la variazione priva di rilevanza ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale:
  - Il quadro dei vincoli

- La Riserva Nazionale Statale del Litorale Romano
  - L'assetto idraulico e idrogeologico
  - I siti della Rete Natura 2000 e gli ecosistemi
- Alla luce delle analisi condotte e delle considerazioni conclusive esplicitate, le analisi effettuate nello Studio di Impatto Ambientale possono ritenersi attualmente ancora valide; pertanto, ricordando l'obiettivo del documento, con il presente si richiede la proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale del DM n. 236 dell'08/08/2013, modificato con DM n. 304 del 11/12/2014, al fine di poter completare nei prossimi 5 anni il quadro degli interventi e dare compiutezza alla configurazione delineata nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

**CONSIDERATO e VALUTATO che:**

- La documentazione predisposta dal Proponente a supporto della richiesta di proroga di **sette cinque** anni riporta che:
  - le tempistiche necessarie per le attività progettuali esecutive, per l'espletamento delle conseguenti verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del decreto di compatibilità ambientale e per le attività di realizzazione, non hanno a oggi consentito di completare tutti gli interventi previsti dal Progetto di Completamento di Fiumicino Sud;
  - la descrizione sintetica del progetto di completamento di Fiumicino Sud riguarda: Sistema airside, Sistema terminal, Sistema HBS/BHS, Sistema landside, interventi previsti sulle infrastrutture di volo per soddisfare l'incremento previsto dei movimenti aerei, altri interventi (piazzali) sul resto del sistema airside, per garantire uno sviluppo congruente e sostenibile;
  - il Progetto si inserisce nell'ambito dello sviluppo degli investimenti necessari per adeguare le esigenze dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino a idonei standard qualitativi e rappresenta la prima fase degli interventi da prevedersi nell'arco temporale di sviluppo di lungo termine, ovvero sino alla scadenza della concessione per la gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale;
  - gli interventi del Progetto rientrano nelle previsioni del Piano di sviluppo aeroportuale vigente e approvato il 7 marzo 1995;
  - il Progetto di completamento in esame non prevede né ampliamenti dell'attuale sedime aeroportuale, né modifiche al sistema delle piste di volo e persegue l'obiettivo di ottimizzare la dotazione infrastrutturale esistente all'interno dell'attuale perimetro;
  - sono stati identificati "Temi centrali", contenuti all'interno degli atti istruttori, per i quali l'iter istruttorio svolto un'analisi di permanenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto con tutte le informazioni atte a comprendere gli aspetti di rispondenza intercorrenti tra le condizioni di contesto ambientale, territoriale e pianificatorio, rappresentate da ciascun tema centrale, e la loro attuale configurazione;
  - la documentazione predisposta dal Proponente a supporto della richiesta di proroga di sette anni a seguito dell'analisi conferma la permanenza delle condizioni di riferimento degli atti istruttori rispetto allo stato attuale della pianificazione e del sistema dei vincoli;

- non si rileva, inoltre, una variazione dei rapporti di interrelazione tra le aree sottoposte a tutela e gli interventi da realizzare, in quanto sulla stessa area insisteva già all'epoca della procedura di VIA lo stesso tipo di vincolo;
- le analisi condotte come strumento di orientamento offerto per le valutazioni da parte dell'Autorità competente in merito alla proroga richiesta, confermano per i suddetti "Temi centrali" o variazione assente o variazione priva di rilevanza ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale;

**CONSIDERATO** che nel corso degli anni a partire dalla data di emissione del Decreto VIA fino a oggi si sono susseguite e concluse numerose procedure di ottemperanza in risposta a singole o molteplici prescrizioni riferite a specifiche tematiche ambientali;

**FATTO SALVO** che nel periodo di proroga sarà cura del Proponente sanare le ottemperanze parziali o mancate relative all'Edificio D e alla Realizzazione parcheggi pertinenziali Edificio G;

### **La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

### **MOTIVATO PARERE**

**parere favorevole** alla concessione della proroga del termine previsto dal D.M. n. 236 del 8/08/2013, modificato dal D.M. 304/2014 relativo al progetto di "Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino – Progetto di completamento di Fiumicino Sud", per la realizzazione delle opere per una durata di ulteriori 5 anni rispetto al termine originario con la seguente condizione:

<b>Condizione ambientale</b>	<b>1</b>
Macrofase	In corso d'opera
Fase	Realizzazione dei lavori
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà relazionare sulla permanenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto ambientale, territoriale e pianificatorio, rappresentate da ciascun tema centrale, a seguito di variazione degli stessi atti istruttori qualora significativa ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima della conclusione dei lavori
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

La Coordinatrice della sottocommissione VIA  
Avv. Paola Brambilla

-