

AEROPORTO LEONARDO DA VINCI DI FIUMICINO - ROMA

Progetto di completamento Fiumicino Sud



Procedura di Verifica di ottemperanza al Decreto n° 236/13 Fase Stralcio Infrastrutture Complementari

EDIFICIO D - EDIFICIO PER UFFICI AEROPORTUALI (TORRE 3)

PARTE GENERALE

RELAZIONE DI OTTEMPERANZA

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Ing. Claudio Barbetta
Ord. Ingg. Roma n. 20223

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Claudio Barbetta
Ord. Ingg. Roma n. 20223

CAPO PROGETTO

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Paolo Cambula
Ord. Ingg. Sassari n. 726

CODICE IDENTIFICATIVO

Ordinatore:

RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				Rev.
Codice	Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	
0A783T	24	---	---	DG	GE	---	---	---	D	GEN	0001	1

SCALA:
-

	RESPONSABILE UNITA':				SUPPORTO SPECIALISTICO:				REVISIONE	
	Progettazione altre infrastrutture Ing. Claudio Barbetta								n.	data
	REDATTO:				VERIFICATO:				0	DICEMBRE 2019
									1	LUGLIO 2021
									2	

Visto del Committente:

Aeroporti di Roma S.p.A.

RIFERIMENTI COMMITTENTE:
rif. Incarico: U0030656 22/07/2019

IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA

Ing. Giorgio Gregori
BUSINESS UNIT
INFRASTRUCTURES

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Valerio Barberi

IL POST HOLDER

PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI
Ing. Paolo Cambula

INDICE

PREMESSA	3
1.1 INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO.....	3
1.2 INQUADRAMENTO PROGETTUALE	5
2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO IN ESAME	6
2.1 INQUADRAMENTO	6
2.2 GLI INTERVENTI IN PROGETTO	7
3 OSSERVAZIONI ED ELEMENTI EVIDENZIATI IN RELAZIONE ALLA PRECEDENTE VERIFICA DI OTTEMPERANZA.....	15
3.1 ASPETTI INTRODUTTIVI.....	15
3.2 LA PRESCRIZIONE A.3F	15
3.3 LA PRESCRIZIONE A.6.....	16
3.4 LA PRESCRIZIONE A.8.....	17
4 OTTEMPERANZE ALLE PRESCRIZIONI.....	18
4.1 OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A.3F	18
4.2 OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A.6	19
4.3 OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A.8	21

PREMESSA

1.1 Inquadramento amministrativo

In data 22/12/2011 l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) ha presentato istanza di compatibilità ambientale per il Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto "Leonardo da Vinci" (RM) al Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare (MATTM).

Sulla base della documentazione tecnica presentata a corredo dell'istanza e successivamente (integrazioni del 13/07/2012), con DM n. 236 del 08/08/2013 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle attività Culturali, ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto denominato "Aeroporto Leonardo da Vinci – Progetto di completamento di Fiumicino Sud", subordinatamente al rispetto di una serie di prescrizioni, impartite da:

- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS,
- il Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Tali prescrizioni riguardano sia aspetti generali, e cioè il progetto di completamento nel suo complesso, sia aspetti specifici, cioè riferiti a "Lotti funzionali". Questa prerogativa ha comportato una differenza di modalità di progettazione e pertanto di risposta alle prescrizioni stesse, individuando un'articolazione della procedura di ottemperanza in più momenti, ciascuno dei quali riferito a:

- aspetti propedeutici;
- singoli lotti funzionali, i quali seguiranno una specifica tempistica in relazione alle attività progettuali programmate per rispettare le tempistiche di realizzazione imposte dall'Accordo di Programma ENAC/ADR;
- aspetti generali.

Con il fine di meglio focalizzare tali aspetti nel mese di dicembre 2013 ENAC ha presentato una relazione illustrativa di tali aspetti e una relativa proposta di lavoro sia al Ministero dell'Ambiente sia al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo¹.

Al riguardo, in data 10/02/2014 il MATTM, con nota prot. DVA-2014-3257, ha comunicato di condividere le considerazioni riportate in relazione alla pianificazione delle attività di ottemperanza

¹ Relazioni dal titolo: "Relazione Generale Programmatica - Ottimizzazioni delle procedure per le ottemperanze richieste dal MATTM" trasmessa con nota Enac prot. n. 0149104 del 24/12/2013 e "Ottemperanze alle prescrizioni MiBACT - Relazione Programmatica di Ottemperanza" trasmessa in data 18/12/2013 e poi in versione aggiornata con nota Enac prot. n. 0014976 del 13/02/2014.

e analogamente il MIBACT ha condiviso i contenuti della RGPO con nota prot. 34.19.04/11025 del 29/04/2014.

Il DEC-VIA è stato successivamente modificato dal Decreto MATTM n. 304 dell'11.12.2014 in relazione alla ripartizione delle competenze tra ARPA Lazio ed ISPRA per l'ottemperanza ad alcune prescrizioni, con particolare riferimento alle tematiche afferenti al monitoraggio della subsidenza (A.7), al taglio delle alberature esterne al sedime aeroportuale (A.13) e al monitoraggio del birdstrike (A.14b).

In data 19 Marzo 2020 con nota 31808 l'ENAC ha presentato istanza per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali lett. A) nn. 2, 3a, 3c, 3d, 3e, 3f, 4, 5, 6, 8, 14 (per la fase di corso d'opera), e 20 del D.M. n. 236 del 8 agosto 2013, relativamente all'intervento "Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto - Edificio per Uffici Aeroportuali n. 3 (Edificio D)".

Con Decreto Direttoriale n. 281 del 17 Settembre 2020 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero della Transizione Ecologica - MiTE), ha determinato:

- l'ottemperanza alle condizioni ambientali 2, 3a, 3c, 3d, 3e, 4, 5, 20;
- l'ottemperanza della condizione ambientale A.3f per la tematica delle cave e la non ottemperanza della stessa condizione per quel che attiene alle discariche ed agli impianti di recupero;
- l'ottemperanza della n. 6 in merito alla valutazione delle possibili alterazioni della falda e la non ottemperanza in merito al monitoraggio;
- l'ottemperanza della n. 8 in merito ai punti a) e c) e la non ottemperanza in merito al punto b) della stessa condizione
- l'ottemperanza della 14 per la fase di corso d'opera.

Inoltre il Decreto specifica che *"Ai fini del completamento dell'ottemperanza alle condizioni ambientali, il proponente dovrà presentare una nuova istanza per l'avvio delle verifiche stesse, entro i termini stabiliti dal provvedimento di compatibilità ambientale."*

In merito a quanto sopra, con la presente relazione si intendono fornire gli opportuni chiarimenti ed integrazioni per completare, come richiesto dal MiTE, la verifica di ottemperanza con riferimento alle condizioni ambientali A.3f, A.6 e A8 b.

1.2 Inquadramento progettuale

Come accennato al paragrafo precedente, la presente relazione e gli elaborati allegati contengono gli elementi necessari al completamento della verifica di ottemperanza presso il MiTE dell'intervento relativo al progetto dell'Edificio per Uffici Aeroportuali n. 3 (cd. Edificio D, di seguito anche "Torre 3").

Come già descritto nella documentazione allegata all'istanza presentata nel mese di marzo 2020, l'intervento, in linea con le previsioni del Progetto di completamento di Fiumicino Sud approvato, consiste nella realizzazione di un edificio a destinazione terziaria all'interno delle aree cd. land-side del sedime aeroportuale in zona limitrofa ai terminal.

Per brevità di trattazione non si riporteranno tutti gli elaborati progettuali già presentati e valutati nella precedente fase, ma verrà comunque riportata una sintesi descrittiva dell'intervento di progetto per semplicità espositiva, coerente con quanto già predisposto ed analizzato in prima istanza.

Il presente elaborato si configura, pertanto, come relazione di ottemperanza relativa alle condizioni ambientali non ottemperate così come richiesto dal Decreto Direttoriale n. 281 del 17 settembre 2020.

2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO IN ESAME

2.1 Inquadramento

Come brevemente accennato nel paragrafo precedente, l'edificio "Torre 3" rientra nelle cd. Infrastrutture complementari asservite all'Aeroporto previste dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud approvato. E' prevista la realizzazione in area centrale landside di un edificio destinato principalmente ad uso uffici (sia privati che aperti al pubblico) in un lotto localizzato a sud-ovest dell'attuale Terminal 1, in adiacenza ad uno degli esistenti Parcheggi Multipiano a servizio del sistema aerostazioni.

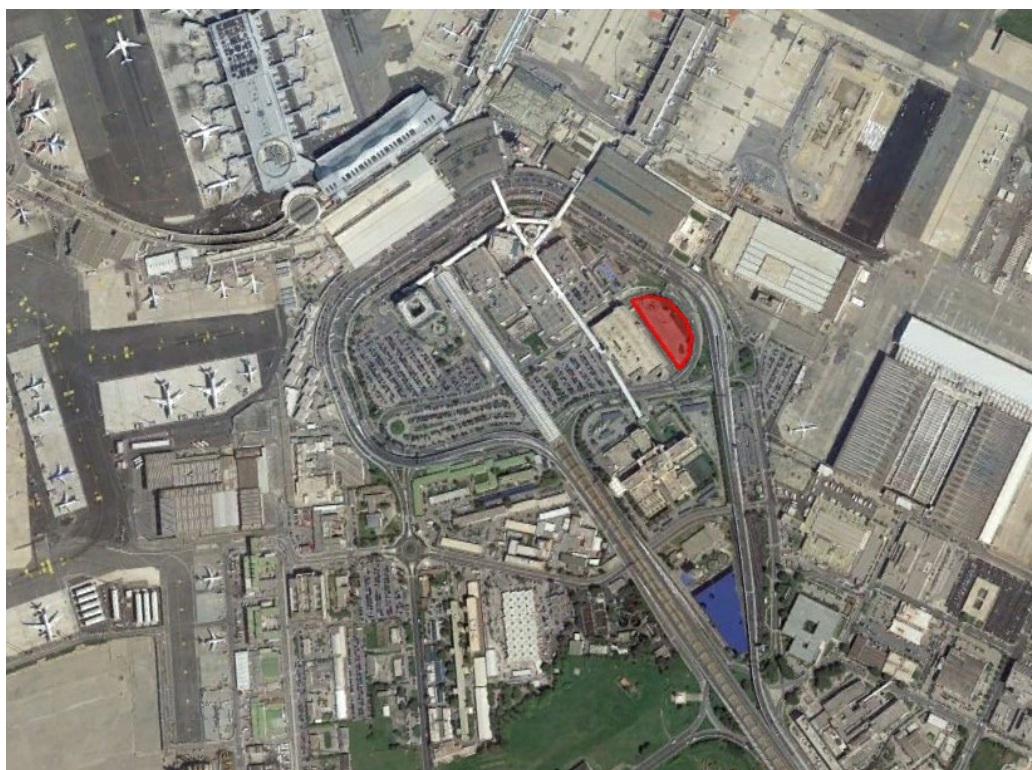


Figura 2-1 Inquadramento area di intervento

Il progetto si articola in un singolo volume, le cui forme seguono organicamente il lotto di pertinenza, ed utilizza lo stesso linguaggio architettonico adottato per le altre infrastrutture complementari previste nell'area, in modo da creare una continuità tra le stesse nella scelta delle soluzioni tecniche ed artistiche .

L'intervento è in conformità con la normativa di prevenzione incendi, inoltre l'edificio è stato progettato secondo criteri improntati all'ottenimento della certificazione LEED GOLD.

2.2 Gli interventi in progetto

L'area d'intervento si sviluppa a sud-ovest del Terminal 1 in adiacenza con il parcheggio multipiano esistente. Il limite di edificabilità è stato determinato mantenendo una distanza di 7,50 m dalla viabilità principale di Via Ferrarin e Via Di Bella e di 5 m dal lotto adiacente ad ovest sul lato del parcheggio multipiano. L'area edificabile coincide con quella inclusa dentro questo limite ed è pari a 3.346 mq.

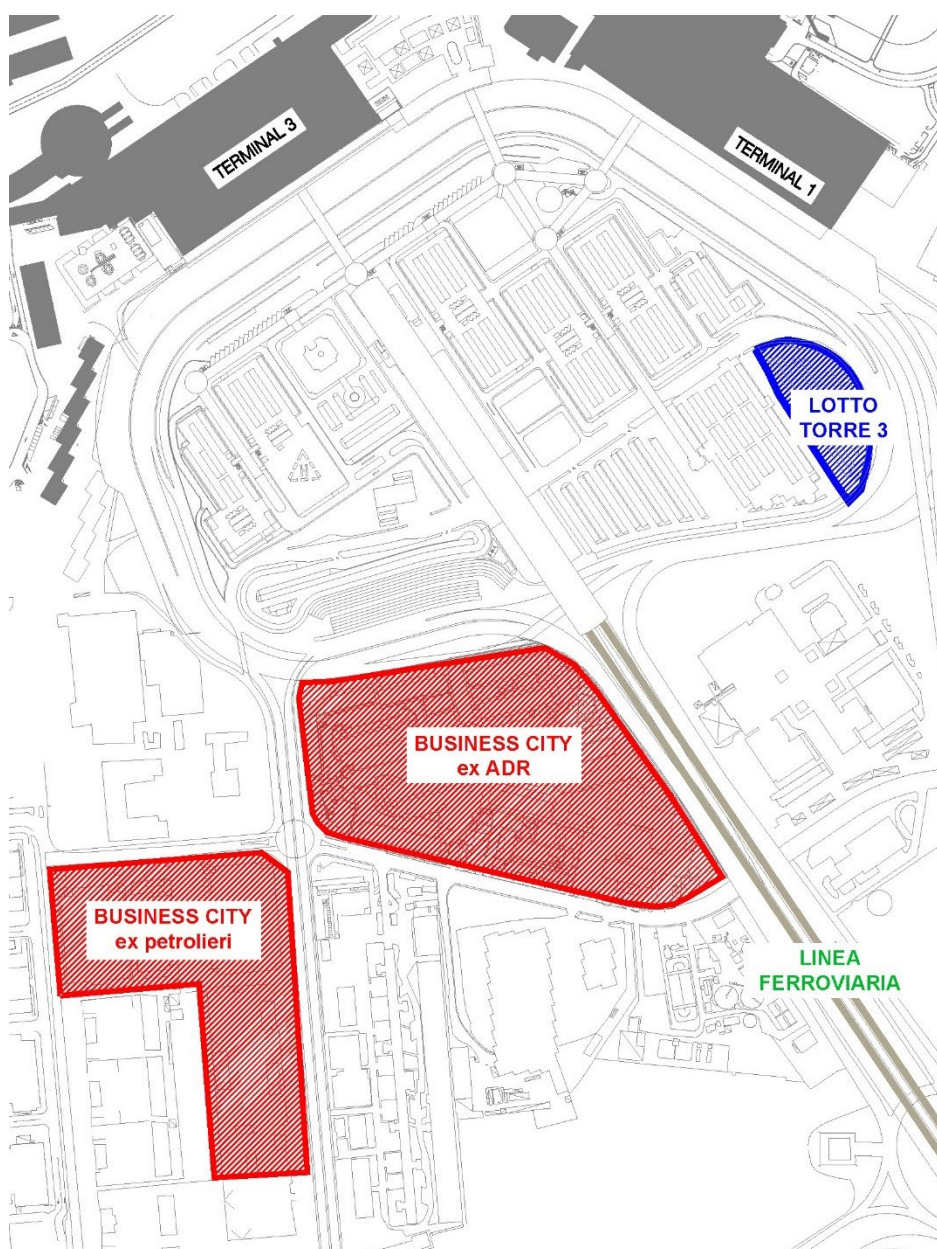


Figura 2-2 Analisi del sistema area centrale landside: e correlazione dell'intervento con il sistema Terminal e con le altre Infrastrutture complementari previste ed attualmente in fase di verifica di ottemperanza (condizioni ambientali sez. B del DEC-VIA di competenza del MiC)

L'intero edificio sarà destinato principalmente ad uso uffici sia privati che aperti al pubblico e conta cinque piani fuori terra, di cui quattro destinati principalmente ad uso uffici e uno (piano primo) alle società di car rental (RAC) ed un piano interrato.

Il piano interrato è accessibile tramite i due corpi scala centrali e il montacarichi e dall'esterno tramite due scale poste sul retro dell'edificio in corrispondenza delle griglie di aerazione dell'interrato. A questo piano si trovano i locali tecnici e parte degli impianti a servizio dell'edificio. Sono stati previsti inoltre diversi magazzini ed un locale per la raccolta differenziata dei rifiuti.

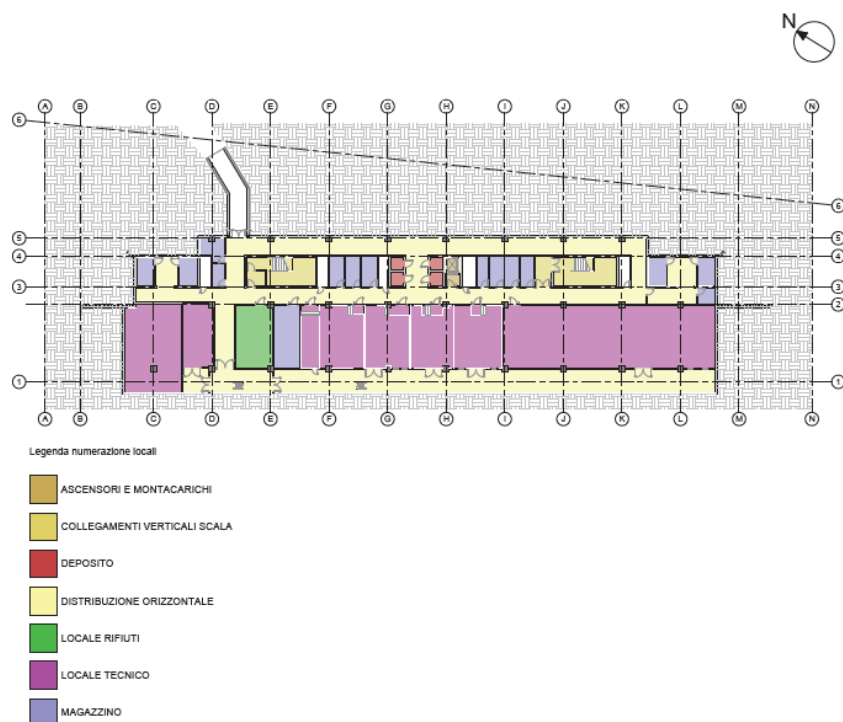


Figura 2-3 Pianta del piano interrato

Il volume del piano terra presenta una rientranza in corrispondenza del fronte principale e della bussola di accesso che permette di proteggere e rendere immediatamente riconoscibile l'ingresso dell'edificio. L'accesso principale dell'edificio avviene attraverso un'ampia lobby comune al piano terra, da cui si accede agli uffici al piano terra ed alla lobby ascensori. Adiacente alla lobby al piano terra si trova un'area comune ad uso smart-working e per riunioni informali. L'accesso agli spazi lavorativi al piano terra ed ai piani superiori è controllato mediante tornelli ed un sistema badge, gli uffici al piano terra sono tutti aperti al pubblico e vi sono poi tre aree destinate al co-working.



Figura 2-4 Pianta del piano terra

Il piano primo è direttamente collegato al parcheggio multipiano adiacente con una passerella pedonale in quota che è oggetto di altra commessa. Esso è adibito esclusivamente alle attività car rental (RAC) ed è stato progettato come un unico open space vuoto.

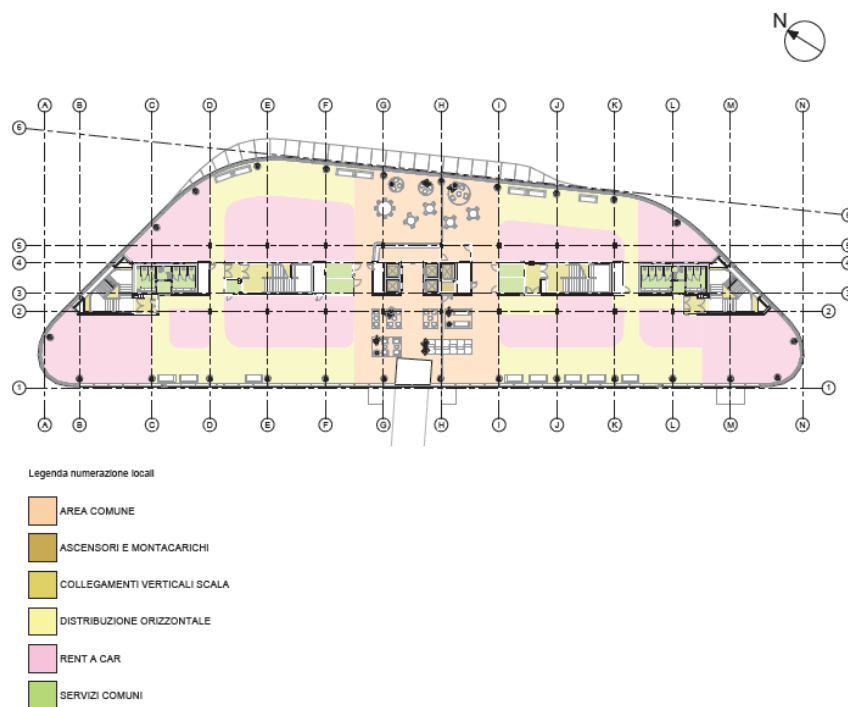


Figura 2-5 Pianta del primo piano

Il secondo e il terzo piano sono dedicati a uffici di taglio piccolo e medio. L'area comune, nella zona centrale del piano, si articola in spazi comuni, aree lounge e meeting room prenotabili ed aperte al pubblico.

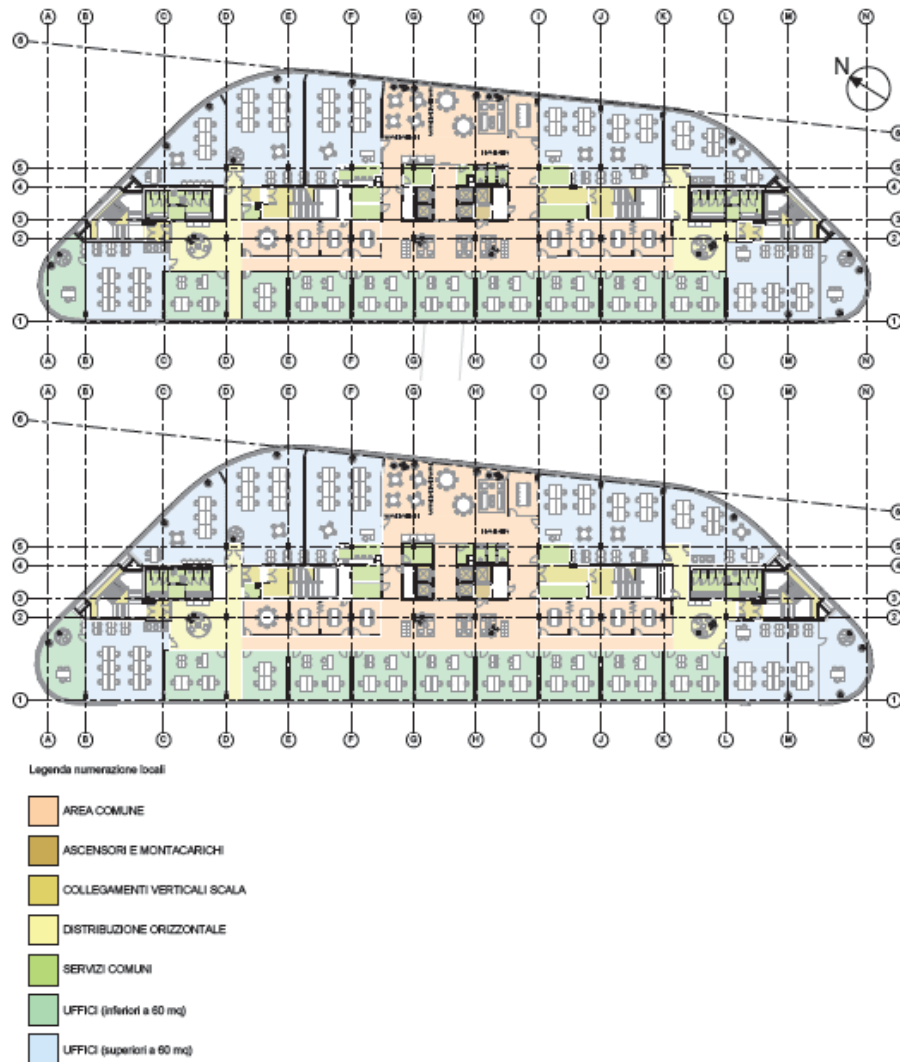


Figura 2-6 Pianta del secondo e terzo piano

Il quarto piano segue il layout dei piani secondo e terzo ma con piccole differenze. Gli open space presenti a questo piano sono caratterizzati da superfici maggiori rispetto a quelli dei piani sottostanti e sono stati progettati secondo le linee guida dello smart working. Analogamente ai piani sottostanti, l'area comune, nella zona centrale del piano, si articola in spazi comuni, aree lounge e meeting room prenotabili e aperte al pubblico.

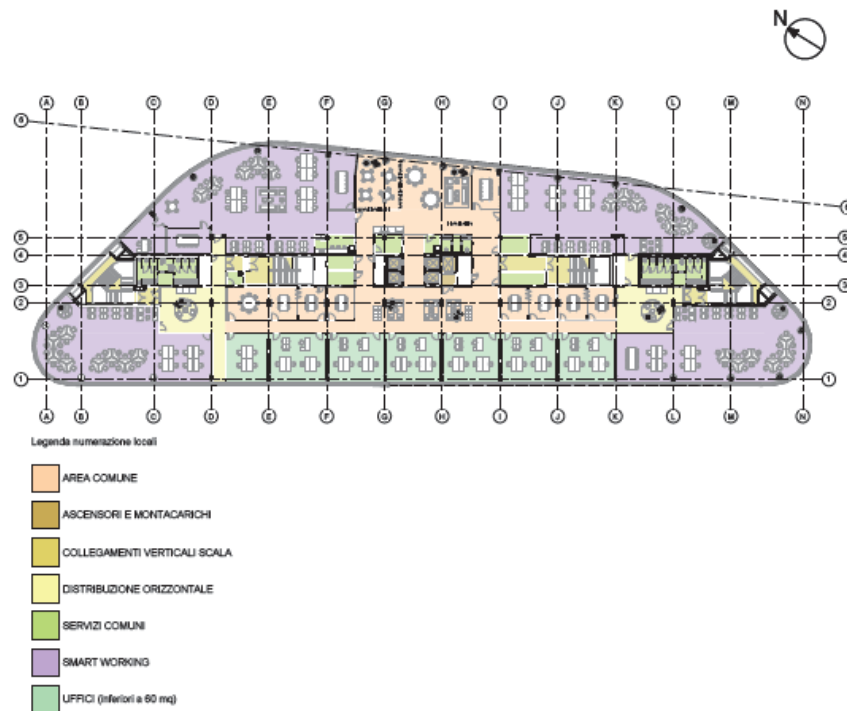


Figura 2-7 Pianta del quarto piano

La copertura dell'edificio è accessibile tramite i due corpi scala centrali e il montacarichi. È praticabile solo a scopi di manutenzione ed è in gran parte dedicata agli impianti. Per limitarne l'impatto visivo è stata realizzata una schermatura in alluminio a protezione degli impianti. Sulla copertura degli impianti è prevista l'installazione di pannelli fotovoltaici.

Inoltre, le facciate dell'edificio saranno vetrate ed inclinate di 5° con due diverse colorazioni di vetro al fine di creare un gioco di movimento nei prospetti.



Figura 2-8 Render dell'edificio "Torre 3"

Infine, per quanto riguarda l'accesso all'edificio, esso è garantito da un drop-off sul fronte principale e dalla passerella pedonale che collega "Torre 3" al parcheggio multipiano esistente sul lato opposto all'ingresso principale. Attraverso questa passerella ci si collega al sistema di ponti pedonali coperti che connettono l'aeroporto, la stazione ferroviaria ed i parcheggi multipiano circostanti. Il parcheggio multipiano adiacente permette di completare l'offerta di sosta prevista.

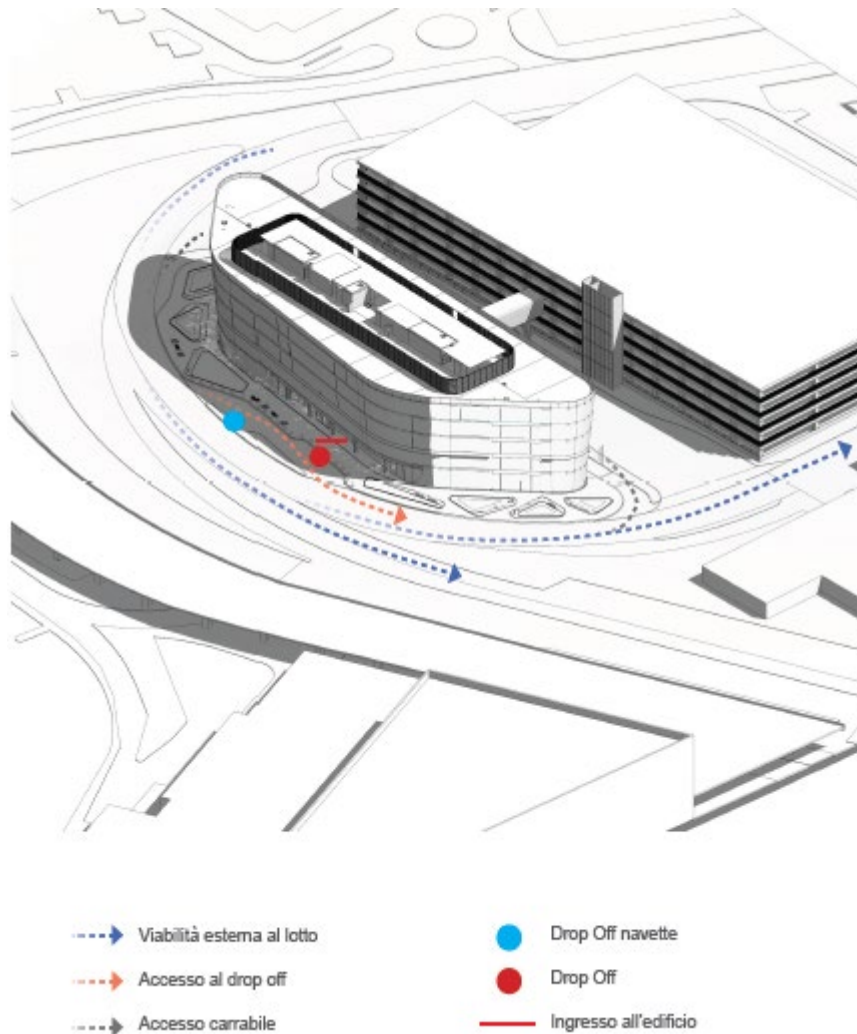


Figura 2-9 Accessibilità veicolare

3 OSSERVAZIONI ED ELEMENTI EVIDENZIATI IN RELAZIONE ALLA PRECEDENTE VERIFICA DI OTTEMPERANZA

3.1 Aspetti introduttivi

Come evidenziato in Premessa, nella procedura di verifica di ottemperanza già attivata da ENAC in merito al progetto in oggetto, sono state ritenute non ottemperate da parte della Commissione Tecnica VIA/VAS (di seguito CTVIA) alcune prescrizioni specifiche.

Il presente paragrafo ha l'obiettivo di ripercorrere tali prescrizioni andando ad evidenziare quanto riportato nel Parere n. 01 del 20/08/2020 allegato al Decreto Direttoriale n. 281/2020 (rif. ID_VIP_5191), al fine di determinare ed evidenziare gli elementi che hanno determinato la non ottemperanza, con l'obiettivo di fornire i chiarimenti utili a completare la verifica di ottemperanza.

Di seguito pertanto si riporta il testo della prescrizione della sezione A, di competenza del MiTE e gli elementi evidenziati dalla CTVIA.

3.2 La prescrizione A.3f

Prescrizione

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

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

Elementi osservati dalla CTVIA

Sono stati predisposti approfondimenti specifici in merito alle cave, alle discariche utilizzabili e agli impianti di recupero e che la "Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere" (A783T24DGGEDGEN010-0) contiene l'individuazione delle cave per l'approvvigionamento dei materiali e i percorsi per e da dette aree estrattive. Di contro, l'elaborato "Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero" (A783T24DGGEDGEN009-0) contiene l'individuazione delle discariche senza riportare i percorsi da e per le discariche e impianti di recupero ad oggi indicativamente individuate.

3.3 La prescrizione A.6

Prescrizione

In considerazione delle possibili interferenze in fase di cantiere con il livello della falda durante le operazioni di scavo, devono essere preventivamente installati piezometri di monitoraggio in accordo con ARPA Lazio

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

Elementi osservati dalla CTVIA

Riguardo alla caratterizzazione piezometrica nel corso dei lavori, la CTVIA rappresenta la necessità di avere chiarimenti sulla strumentazione che sarà utilizzata per il monitoraggio e sulla eventuale avvenuta condivisione con ARPA Lazio.

Inoltre, per quanto concerne la tematica del monitoraggio, sono richiamati il Piano di Monitoraggio Ambientale generale predisposto dal Proponente per l'intero sedime aeroportuale in ottemperanza alla prescrizione A.14 e la Relazione degli impatti di cantiere predisposta per analizzare l'eventuale necessità di prevedere monitoraggi in corso d'opera per quelle componenti ambientali che potrebbero risultare potenzialmente coinvolte (quest'ultima già valutata positivamente dalla CTVIA per l'ottemperanza alla medesima prescrizione per la sola fase del corso d'opera).

Infine, "non risulta siano state fornite indicazioni sulla richiesta *specifico e puntuale relazione idrologica e idrogeologica dell'intera area contenente lo stato di qualità delle acque superficiali e sotterranee e relative misure e monitoraggi concordati con ARPA Lazio.*

3.4 La prescrizione A.8

Prescrizione

Dovrà essere presentato al MATTM il progetto esecutivo delle soluzioni idrauliche adottate, coerente con le relazioni sopra prescritte, e rispettoso di tutte le norme ed i regolamenti vigenti in materia di tutela e prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche (sia nelle fasi di cantiere che in condizione di esercizio).

Il progetto dovrà contenere una approfondita analisi del sistema di trattamento delle acque dalla quale si desuma, attraverso accurate verifiche di dimensionamento, la capacità di trattamento "effettiva" in termini di portata e carico inquinante, che confermi le dichiarazioni del Proponente.

Le acque di cantiere dovranno essere convogliate ad un apposito impianto di trattamento prima della loro immissione nella rete idrica: a tal fine il suddetto progetto esecutivo dovrà descriverne le modalità operative.

Elementi Osservati dalla CTVIA

Nella relazione tecnica di cantierizzazione non è contenuta un'approfondita analisi del sistema di trattamento delle acque dalla quale si desuma, attraverso accurate verifiche di dimensionamento, la capacità di trattamento "effettiva" in termini di portata e carico inquinante, che confermi le dichiarazioni del Proponente.

4 OTTEMPERANZE ALLE PRESCRIZIONI

4.1 Ottemperanza alla Prescrizione A.3f

Dalla lettura di quanto evidenziato nel parere della CTVIA in merito alla parziale ottemperanza alla prescrizione in oggetto si è desunta la necessità di produrre uno specifico elaborato che individuasse i percorsi da e verso le discariche e gli impianti di recupero individuati in analogia a quanto invece positivamente valutato per le cave.

Al fine, pertanto, di poter completare la verifica, si è predisposto apposito elaborato grafico, analogo a quanto già verificato per le aree estrattive, che si allega alla presente relazione (cfr. elab. cod. A783T24DGGGERGEN009-1) in cui sono stati individuati i percorsi da e verso le discariche e gli impianti di recupero con le sezioni tipologiche della relativa viabilità.



Figura 4-1 Estratto tavola A783T24DGGGERGEN009-1

4.2 Ottemperanza alla prescrizione A.6

In relazione a quanto emerso dalla parziale ottemperanza alla prescrizione A.6, e nello specifico in merito alla concertazione con ARPA Lazio del monitoraggio ambientale, si evidenziano di seguito alcuni elementi che si ritengono poter chiarire al meglio il percorso di condivisione intrapreso dal Proponente (ENAC) e dalla Società di gestione aeroportuale (ADR) con il MATTM (ora MiTE) per la definizione dell'iter di ottemperanza relativo a tutti gli interventi previsti nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud oggetto del Decreto VIA n. 236/2013 (modificato dal successivo Decreto MATTM n. 304/2014).

Nel 2013 ENAC e ADR hanno formulato all'interno della cd. "Relazione generale Programmatica di ottimizzazione delle procedure per le ottemperanze richieste" una proposta di metodologia di lavoro basata sulla distinzione di alcune prescrizioni in aspetti di carattere generale e in aspetti di carattere specifico legati ai singoli lotti funzionali in cui sono stati suddivisi gli interventi del Progetto di completamento.

Per quanto riguarda le attività di monitoraggio, si è ipotizzato di suddividerle in due momenti: quello generale ed alcuni specifici per le singole fasi di costruzione dei singoli progetti. Secondo tale articolazione, per la fase di esercizio dell'intero Progetto di completamento di Fiumicino Sud è stato redatto e sottoposto a verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali A.6, A.14 (escluso il corso d'opera) e A.15 il Piano di Monitoraggio Generale (PMA), mentre per i singoli progetti viene richiesta l'ottemperanza alla prescrizione A.14 solo per la fase di corso d'opera.

Tale impostazione è stata condivisa dal MATTM con nota prot. DVA-2014-0003257 del 10.02.2014, come anche richiamato dallo stesso Ministero nella nota prot. n. 0039339 del 28.05.2020 con cui ha disposto l'avvio dell'istruttoria tecnica sul progetto "Infrastrutture Complementari asservite all'Aeroporto – Edificio per Uffici Aeroportuali n. 3 (Edificio D)" (*"[...] la scrivente [...] affermava di condividere le considerazioni riportate nella stessa in relazione alla pianificazione delle attività di ottemperanza"*).

Il Piano di Monitoraggio Ambientale generale relativo al Progetto di completamento di Fiumicino Sud, indipendentemente dalla pronuncia di ARPA Lazio in merito alle prescrizioni di competenza, è stato già oggetto di verifica di ottemperanza positiva da parte del MATTM con riferimento alle condizioni ambientali A.6, A.14 e A.15 (Determinazione Direttoriale n. 66 del 12/02/2018). Conseguentemente, anche la tipologia, le modalità e la frequenza di monitoraggio delle acque sia superficiali che sotterranee proposte con tale Piano e riconducibili a quanto richiesto dalla prescrizione A.6 sono state ritenute idonee ed approvate dal MATTM.

In tale ottica, in relazione a tale prescrizione sono stati esaminati, per il presente progetto di "Torre 3", i soli aspetti legati all'analisi delle interferenze in fase di cantiere, non prevedendo la necessità di ulteriori monitoraggi che andassero oltre a quanto già definito nel Piano di Monitoraggio generale del sistema aeroportuale.

Con riferimento all'analisi idrologica e idrogeologica, si evidenzia che il tema è stato trattato unitamente alla geologia nella relativa Relazione (cod. 0A869XPEDGGENRGEO0001-0) allegata quale "Estratto dei documenti significativi del progetto" (cod. A783T24DGGGERGEN012-0) alla documentazione di ottemperanza presentata. In tale relazione è stato evidenziato che nel quadriennio 2014-2018 l'intero sedime aeroportuale è stato oggetto di campagne di monitoraggio freaticometrico e di qualità delle acque sotterranee, eseguiti con frequenza periodica stagionale o

semestrale. I monitoraggi hanno interessato complessivamente alcune decine di piezometri, variamente distribuiti nelle diverse aree. Inoltre, come riportato nell'elaborato "Analisi degli effetti sulla falda nella fase di cantiere e di esercizio" (cod. A783T24DGGERGEN011-0), è stata implementata, in coerenza con il Piano di Monitoraggio Ambientale generale sopra richiamato, una rete di monitoraggio sia delle acque superficiali sia delle acque sotterranee. In particolare, quest'ultima è costituita da 19 piezometri, uniformemente distribuiti all'interno del sedime aeroportuale, per poter controllare le possibili variazioni della superficie freaticometrica in relazione ad eventuali fasi di drenaggio o emungimento legate alle opere previste nel Progetto di completamento. Per la caratterizzazione della falda freatica dell'area di progetto sono stati, pertanto, utilizzati i dati derivanti da tali campagne di monitoraggio.

Negli estratti planimetrici in formato A3 allegati al presente documento si riporta l'ubicazione dei 19 piezometri della rete di monitoraggio delle acque sotterranee unitamente alla proposta di una ulteriore verticale piezometrica da predisporre in fase di cantierizzazione per un monitoraggio dedicato alle singole lavorazioni relative al progetto in esame.

4.3 Ottemperanza alla prescrizione A.8

Come evidenziato nei capitoli precedenti, dall'analisi del precedente parere di ottemperanza, emerge la necessità di verificare il sistema di trattamento delle acque di cantiere.

Ripercorrendo quanto presentato nella Relazione Tecnica di Cantierizzazione (cod. elab. A783T24DGGGERGEN0002-1), cui si rimanda per maggiori dettagli, si evidenzia di seguito l'area di riferimento della prescrizione, ossia l'area relativa al cantiere logistico, situata in prossimità dell'intervento.

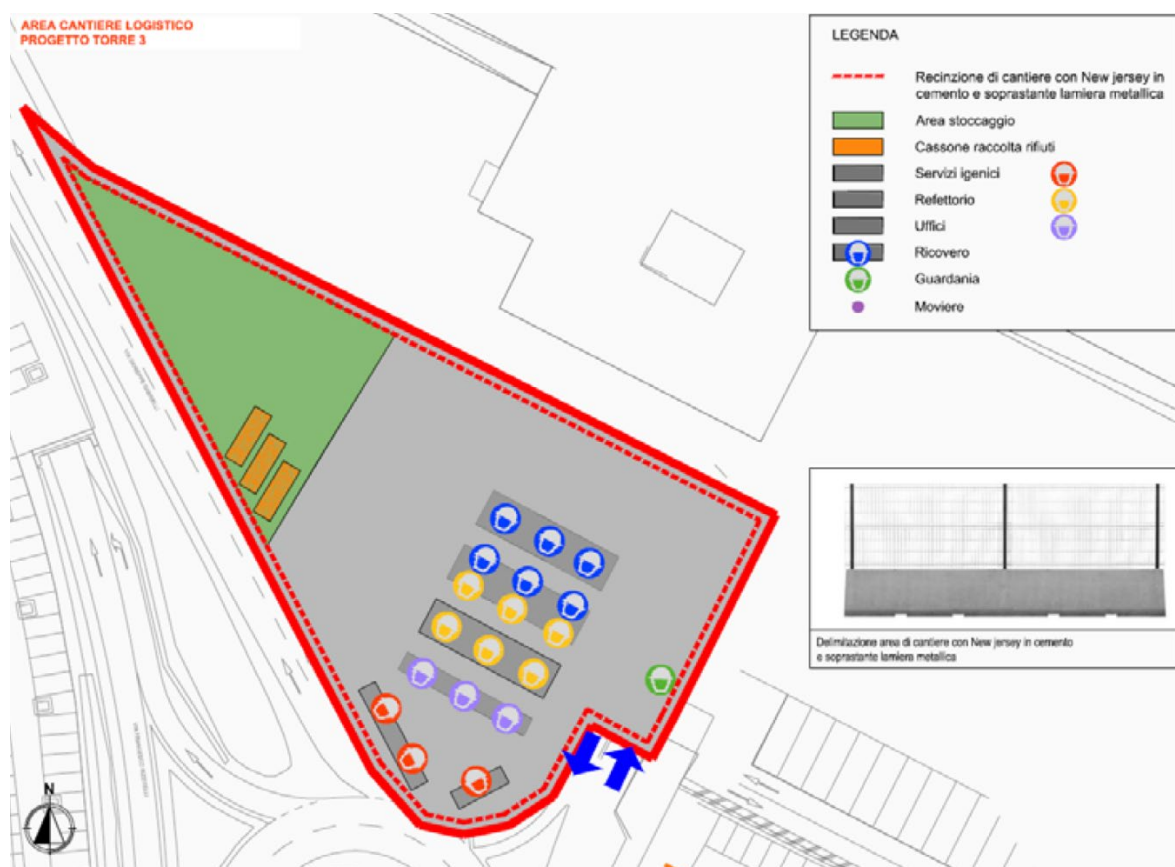


Figura 4-2 Layout dell'area di cantiere logistico

Tale area risulta, allo stato attuale, già pavimentata e dotata di un sistema di raccolta delle acque meteoriche.

E' inoltre opportuno evidenziare come tale area oggi sia utilizzata quale area di parcheggio/stoccaggio dei materiali per l'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale come mostrato nella figura sottostante.

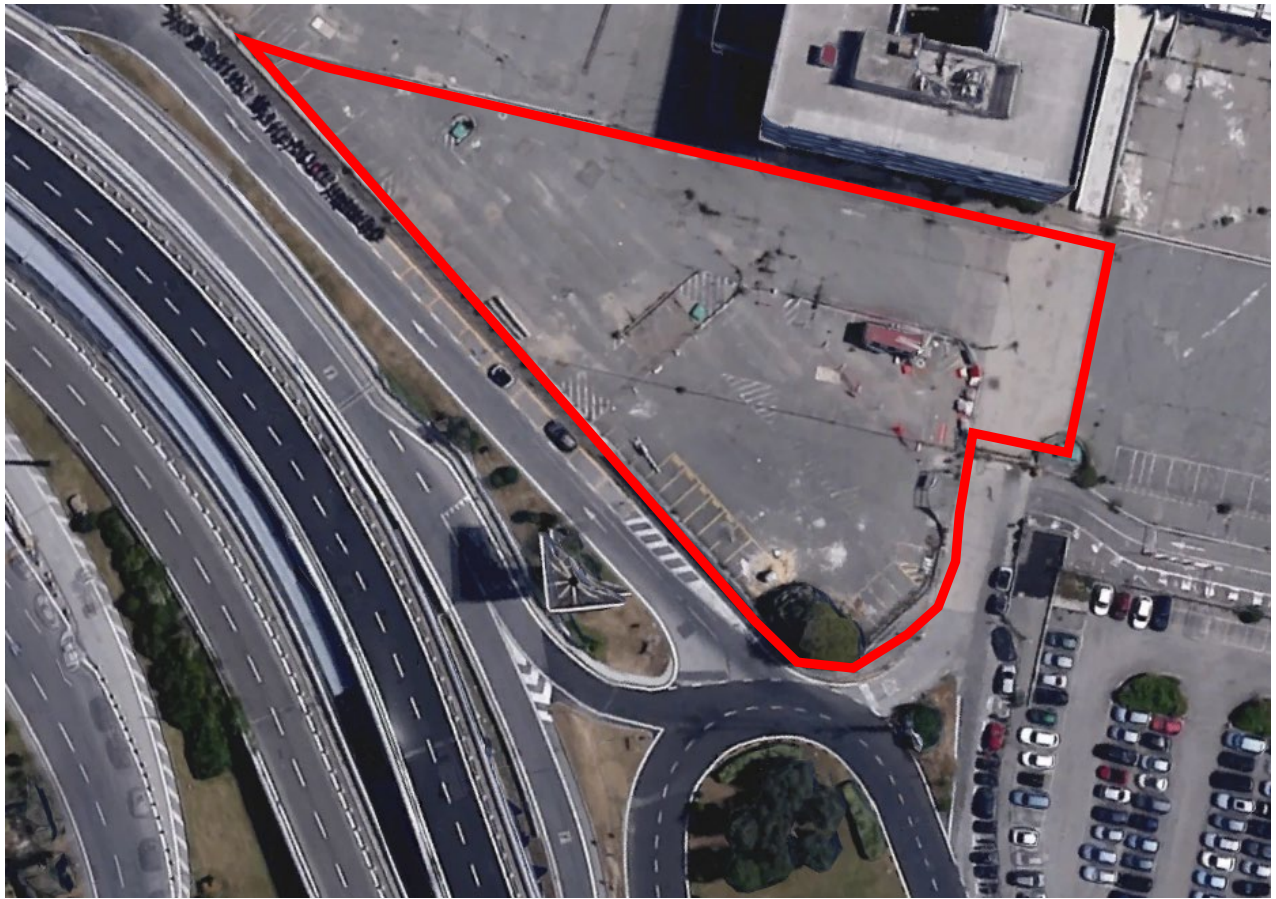


Figura 4-3 Area del cantiere logistico allo stato attuale - ortofoto

Pertanto, non cambiando la natura delle attività ad oggi in essere sull'area e non essendo, inoltre, previste lavorazioni particolari al di fuori dello stoccaggio e del transito/sosta dei mezzi di cantiere, assimilabili di fatto all'attuale funzionamento dell'area, ci si attende lo stesso carico inquinante correlato alla normale attività del deposito logistico, pienamente gestibile e trattabile mediante gli elementi dimensionali e la rete già in essere ed autorizzati.

Allegato

Planimetrie di ubicazione del piezometro aggiuntivo

Legenda

Elementi di contesto

-  Confine aeroportuale
-  Corsi d'acqua naturali
-  Canali esterni artificiali
-  Canali interni al sedime
-  Collettori interni al sedime
-  Pista di volo
-  Fiume Tevere
-  Vasche di calma
-  Direzione flusso

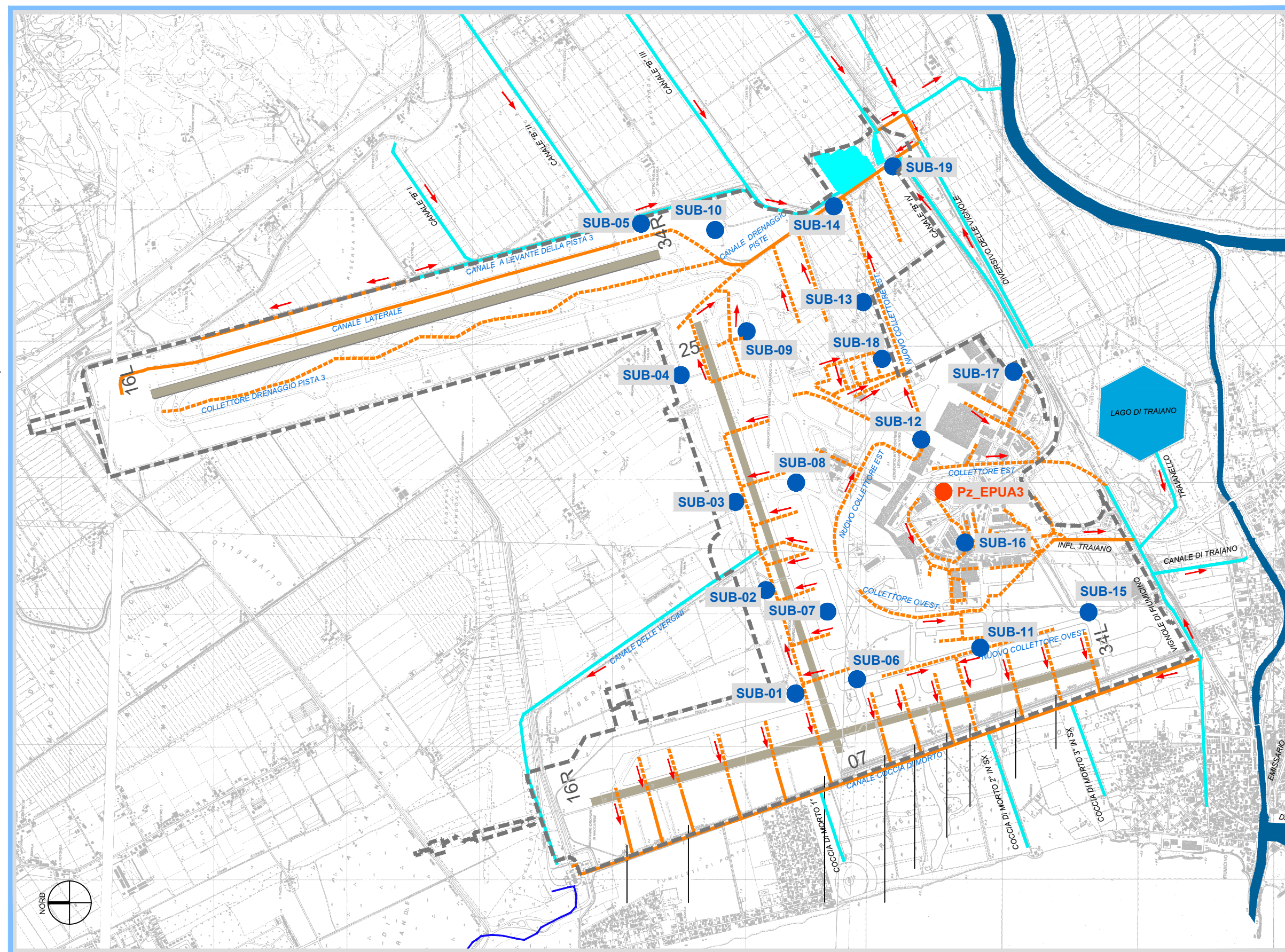
Piezometri

-  Nuovo piezometro per il monitoraggio in fase di cantiere
-  Punti di monitoraggio delle acque sotterranee PMA

Cod
punto

Pz-XX

SUB-XX



Planimetria di ubicazione del piezometro aggiuntivo in raffronto alla rete dei piezometri del PMA approvato

Scala 1:30.000

Data: Luglio2021

Legenda

Elementi di contesto

- Perimetro cantiere operativo
- Perimetro cantiere logistico

Piezometri

- Nuovo piezometro per il monitoraggio in fase di cantiere

Cod
punto

Pz-XX

