



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 3085 del 19/07/2019

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto Leonardo Da Vinci (RM) – DM VIA n. 236 del 8/08/2013. Verifica di ottemperanza prescrizioni: A.3 a) , A.3 c), A.3 d), A.3 e), A.3 f) , A.4, A.5, A.6, A.8, A.14 (fase in corso d'opera), A.20 - Stralcio secondo, seconda fase attuativa “Completamento del raddoppio del la Via di rullaggio Bravo – Lotto A” (progetto 6)</p> <p>ID_VIP: 4359</p>
Proponente:	ENAC

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

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA/27314 del 03/12/2018 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot.CTVA/4279 del 03/12/2018, relativa all'avvio delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ID_VIP 4359 Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto Leonardo Da Vinci (RM) – DM VIA n. 236 del 8/08/2013. Verifica di ottemperanza prescrizioni: A.3 a) , A.3 c), A.3 d), A.3 e), A.3 f) , A.4, A.5, A.6, A.8, A.14 (fase in corso d'opera), A.20 - Stralcio secondo, seconda fase attuativa "Completamento del raddoppio della Via di rullaggio Bravo – Lotto A" (progetto 6)

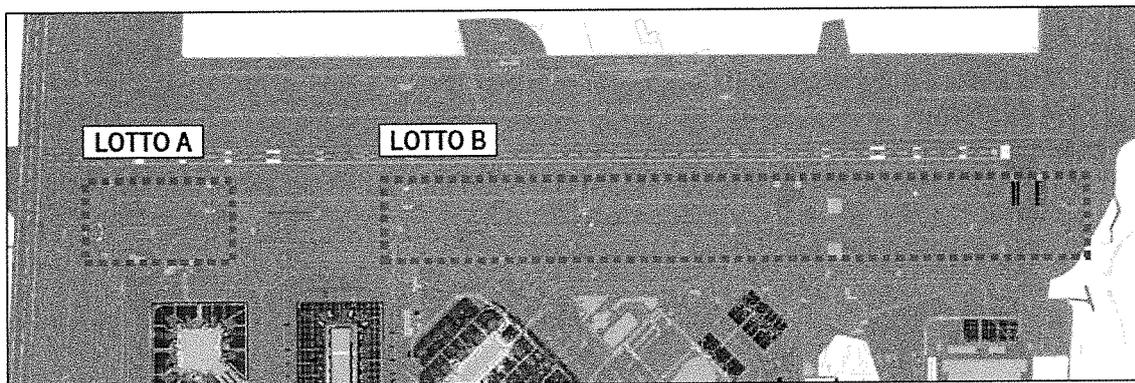
PRESO ATTO dell'entrata in vigore del DPR n. 120 del 13 giugno 2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n.133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";

CONSIDERATO, come specificato dalla DVA nella comunicazione citata in apertura, che il procedimento di verifica di ottemperanza avviato concerne l'intervento relativo al Progetto 6a – Raddoppio via di rullaggio Bravo – Lotto A.

CONSIDERATO che l'intervento relativo al Raddoppio via di rullaggio Bravo è stato suddiviso in due parti:

1. Lotto A: raddoppio Ovest;
2. Lotto B: raddoppio Est.

CONSIDERATO che la verifica di cui in atto è stata attivata dal Proponente solamente in riferimento al Lotto A del raddoppio Ovest



PRESO ATTO che relativamente al progetto su indicato il Proponente ha richiesto, la verifica di ottemperanza per le seguenti prescrizioni: A.3 lettere a), c), d), e) e f), A.4, A.5, A.6, A.8, A.14 per la fase di corso d'opera le lettere: a), b), c) e d), e A.20 del Decreto n. 236 del 8/08/2013 così come modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione trasmessa da ENAC con nota prot. 0127410-P del 20/11/2018 relativa alla realizzazione degli interventi " Progetto 6a – Raddoppio via di rullaggio Bravo – Lotto A " e costituita da:

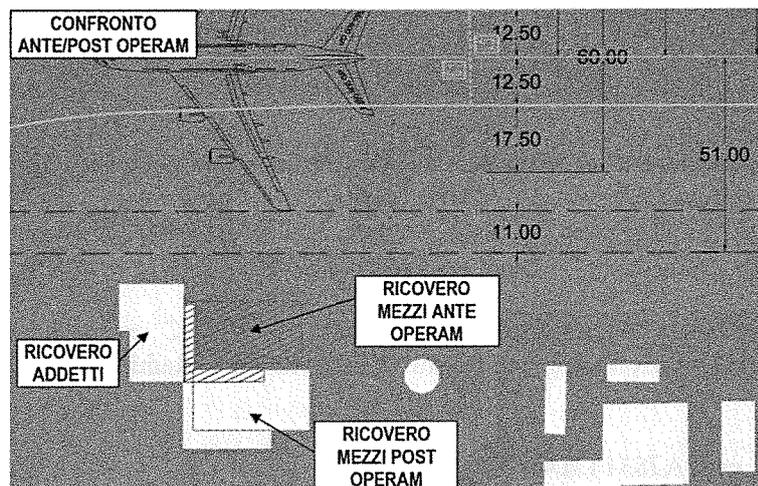
- Elenco Elaborati, cod. A783T13DGGEEGEN000-0
- Relazione di ottemperanza, cod. A783T13DGGGERGEN001-0
- Relazione tecnica della cantierizzazione, cod. A783T13DGGGERGEN002-0
- Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori, cod. A783T13DGGEDGEN0003-0
- Cantiere logistico - Schema di smaltimento e trattamento delle acque, cod. A783T13DGGEDGEN0004-0
- Relazioni degli impatti ambientali di cantiere, cod. A783T13DGGGERGEN0005-0
- Piano gestione dei materiali, cod. A783T13DGGGERGEN0006-0
- Relazione sulle aree estrattive, cod. A783T13DGGGERGEN0007-0
- Relazione sulle discariche e impianti di recupero, cod. A783T13DGGGERGEN0008-0
- Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, delle discariche e degli impianti di recupero, cod. A783T13DGGEDGEN0009-0
- Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere, cod. A783T13DGGEDGEN0010-0

- Analisi degli effetti sulla falda nella fase di cantiere e di esercizio, cod. A783T13DGGGERGEN011-0
- Estratto dei documenti significativi del progetto, cod. A783T13DGGGERGEN012-0

CONSIDERATO che l'intervento in oggetto è incentrato sul potenziamento del complesso infrastrutturale che costituisce l'area di manovra (Manoeuvring Area) dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino (Roma) e riguarda la realizzazione degli interventi che vanno sotto il nome di "Completamento del raddoppio della via di rullaggio Bravo e adeguamento strutturale del sottopasso viario". Le opere in oggetto sono inserite tra gli interventi del Contratto di Programma 2012 - 2021 Enac - ADR e, nella fattispecie, il progetto di completamento di Fiumicino Sud, partendo dai lavori di raddoppio tra i raccordi Bravo - Golf e Bravo - Foxtrot (realizzati nel 2007), prevede il completamento del passante Ovest - Est tramite la realizzazione dei tratti compresi tra la via di rullaggio Alfa ed il raccordo Bravo - Golf, nonché tra il raccordo Bravo - Foxtrot ed il raccordo Bravo - Alfa.

CONSIDERATO che il principale obiettivo del presente progetto è quello di aumentare l'efficienza operativa e capacitiva dell'area di movimento, ottimizzando i movimenti a terra degli aeromobili ed incrementando la flessibilità nella gestione dei flussi in transito, con un miglioramento della qualità del servizio offerto. A tale scopo, sul lato Ovest è stata prevista la sostituzione dell'attuale via di rullaggio Bravo con una nuova via di rullaggio Bravo di capacità "up to ACFT E" affiancata da una seconda via di rullaggio, denominata "Hotel", di capacità "up to ACTF F".

CONSIDERATO che le nuove infrastrutture previste sono contenute a Nord dalla pista di volo 07/25 e a Sud da una serie di strutture in elevazione, tra le quali la più impattante è la Sede Ovest dei Vigili del Fuoco. Per mantenere le infrastrutture di progetto il più lontano possibile dalle strutture sopra citate, è derivata la necessità di riproteggere verso sud il ricovero dei mezzi dei Vigili del Fuoco, così da ottenere lo spazio necessario per la realizzazione di un nuovo piazzale antistante l'autorimessa e liberare la Strip della futura taxiway Hotel dalla presenza dei mezzi di soccorso in sosta.



CONSIDERATO che l'intervento viene realizzato in 5 fasi, della durata di 170 giorni totali (comprensivi dei giorni di pioggia presunti):

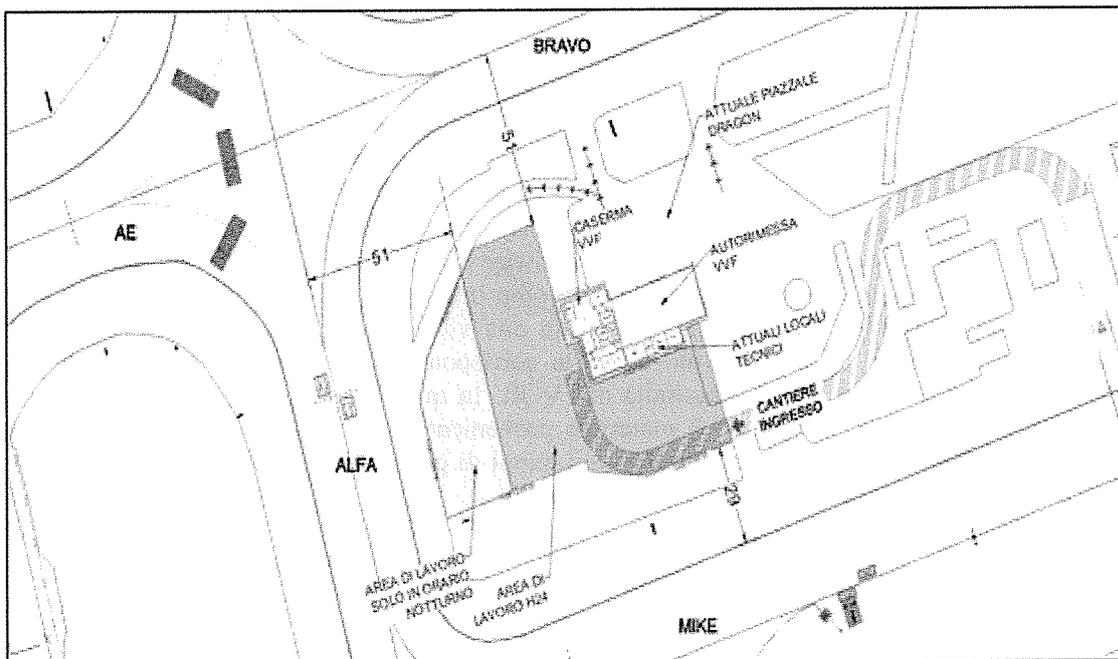
1. Fase A1
2. Fase A2
3. Fase B
4. Fase C
5. Campo prove.

La realizzazione del campo prove (quinta fase) è prevista in parallelo con la fase A1.

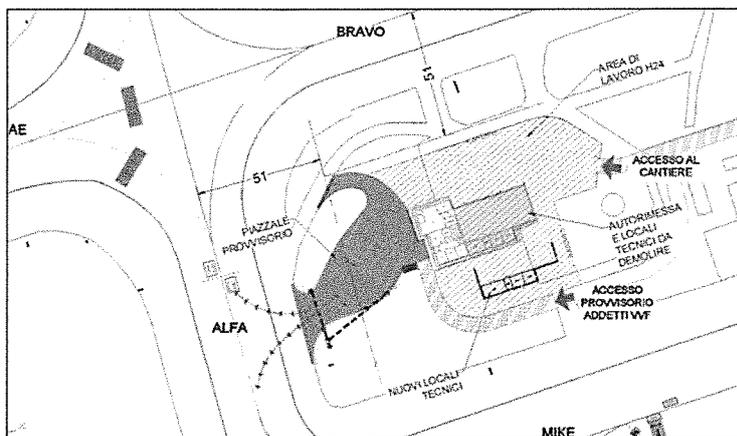
CONSIDERATO che la fase A1, che ha una durata di 57 giorni, riguarda la realizzazione dei lavori propedeutici alla riprotezione verso Sud dell'autorimessa dei Vigili del Fuoco, che rimarrà comunque

operativa nelle attuali modalità per tutta la durata dei lavori; tutte le attività verranno svolte all'interno di un'area di cantiere limitrofa alla caserma. La normale attività dello scalo non sarà condizionata, in quanto la porzione dell'area in questione più vicina alla caserma è esterna alle superfici di sicurezza delle vicine vie di rullaggio Alfa, Bravo e della taxiway Mike. La parte restante è invece interna alla Strip della via di rullaggio Alfa e le attività che ricadono al suo interno potranno essere svolte solamente in orario notturno. L'accesso al cantiere sarà garantito attraverso una viabilità realizzata appositamente. Le attività previste nella fase A1 saranno:

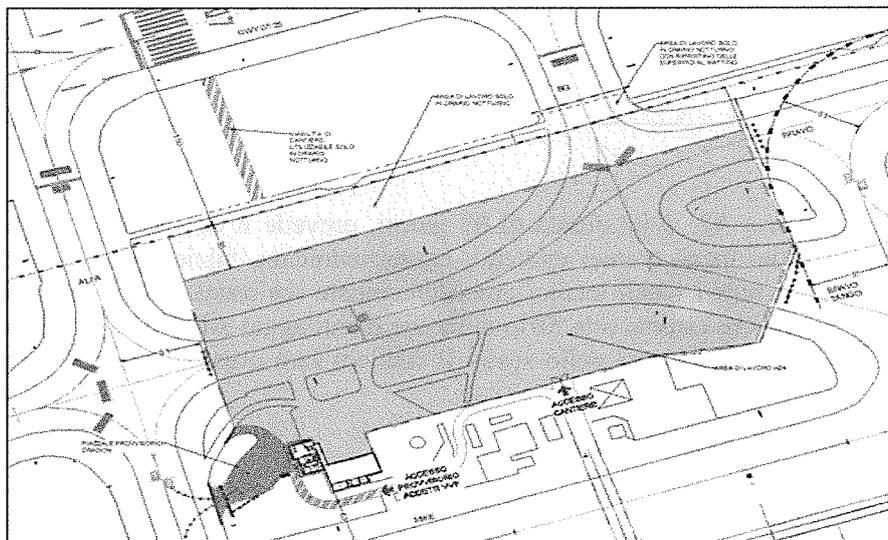
- realizzazione di un piazzale provvisorio ad ovest della caserma dei Vigili del Fuoco, di superficie pari a 1653 m² e tale da accogliere 4 dragon in sosta; i dragon saranno protetti da una struttura provvisoria temporanea, mentre la pavimentazione prevista è di tipo flessibile, con pendenza trasversale nord-sud;
- realizzazione dei nuovi locali tecnici della futura autorimessa, con annessa installazione di tutte le apparecchiature elettriche e dei sistemi meccanici presenti negli attuali locali tecnici e necessari al funzionamento della caserma.



CONSIDERATO che la fase A2, della durata di 69 giorni, prevede il completamento della demolizione dell'attuale autorimessa e dei locali tecnici esistenti; contestualmente, inizierà la costruzione della nuova autorimessa in adiacenza ai nuovi locali tecnici precedentemente realizzati. Le lavorazioni si svolgeranno all'interno di un'area di cantiere esterna alle Strip delle vie di rullaggio Alfa, Bravo e della taxiway Mike, non interferendo quindi con l'operatività dello scalo. Il cantiere sarà organizzato su 3 turni avvicendati in h24, 7 giorni su 7.

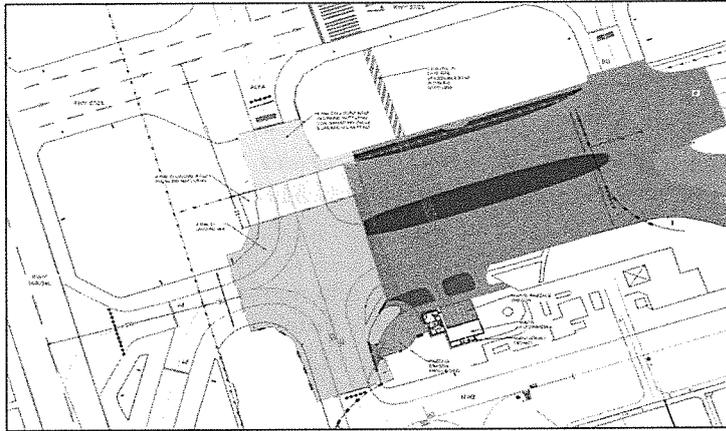


CONSIDERATO che la fase B, della durata complessiva di 84 giorni, comprende le lavorazioni relative alle infrastrutture di volo, con un'area di cantiere che interesserà l'attuale via di rullaggio Bravo, nel tratto compreso tra la taxiway Tango (esclusa) e la via di rullaggio Alfa (esclusa). L'area di cantiere terminerà ad una distanza di 51 m dall'asse della via di rullaggio Alfa e della taxiway Tango, così da consentire la completa funzionalità di queste due infrastrutture di volo. La via di rullaggio Bravo sarà interdetta solo per il tratto ricadente nell'area di lavoro, con la conseguente interdizione anche della taxiway Bravo-Tango e della taxiway Bravo-Golf, con quest'ultima che non potrà essere utilizzata per liberare la pista 25. Il cantiere sarà delimitato da recinzioni e New Jersey in corrispondenza delle aree pavimentate. Contestualmente, verrà cancellata la segnaletica orizzontale di invito alla taxiway Bravo, verranno spenti i circuiti dei segnali luminosi di asse taxiway che conducono al tratto di taxiway Bravo (da demolire) e verranno oscurate e/o modificate le tabelle luminose verticali che riportano come messaggio di destinazione la taxiway Bravo stessa. Nel corso di questa fase verrà inoltre realizzata una viabilità che, partendo dall'area di cantiere, procede verso nord, interseca la pista di volo 07/25 in corrispondenza del pettine di soglia THR 07 e si congiunge alla viabilità perimetrale in prossimità del VOR. In questo modo i mezzi di cantiere potranno raggiungere il terrapieno dove depositare il materiale proveniente dagli scavi senza dover attraversare il piazzale di sosta aeromobili, riducendo notevolmente i tempi di percorrenza. Questo percorso, intersecando la pista di volo, potrà essere sfruttato solo in orario notturno.



CONSIDERATO che la fase C ha una durata di 18 giorni e le attività di cantiere che saranno svolte interesseranno la via di rullaggio Alfa, con la riqualificazione superficiale della pavimentazione esistente, l'adeguamento alla nuova geometria dei segnali luminosi di asse taxiway. Durante la fase C saranno interdette la via di rullaggio Alfa nel tratto compreso tra il punto di attesa di pista 07/25 e la via di rullaggio Mike (esclusa), la taxiway AE di uscita pista e la RET AF della pista 34 L. Durante questa fase, saranno

possibili decolli dalla sola pista 34L ed atterraggi sulla pista 16R, data la ridotta operatività della pista di volo 16R/34L dovuta alla chiusura del nodo "via di rullaggio A – Taxiway AE – RET AF". Anche in questa fase l'area di cantiere verrà delimitata tramite recinzioni, New Jersey e luci campali rosse. L'interdizione riguarderà anche le due nuove infrastrutture realizzate nella fase precedente. Nel corso di questa fase i lavori riguarderanno aree esterne, prossime ed interne alla Strip della pista di volo 07/25 e pertanto si procederà in maniera analoga a quanto descritto per la fase B.



CONSIDERATO che la fase la realizzazione di un campo prove, la cui durata prevista è di 29 giorni ed in cui verrà simulata la configurazione della sezione trasversale che si prevede di realizzare nella porzione delle nuove infrastrutture; queste, infatti, saranno realizzate su terreni limo - argillosi, fortemente compressibili e tali da richiedere l'utilizzo di argilla espansa per contenere i cedimenti nella porzione più ad est del raddoppio. In particolare, verranno valutate le prestazioni dei materiali scelti e l'affidabilità dei modelli teorici previsionali dei cedimenti. La zona scelta per la realizzazione del campo prove è ubicata internamente al sedime aeroportuale, a nord della pista di volo 07/25 lato testata 25. Questo sito risponde alla necessità poter lavorare su un terreno con caratteristiche geotecniche quanto più simili a quelle delle aree in cui verranno realizzate le future infrastrutture e di disporre di una superficie di dimensioni tali da consentire la costruzione di una sezione rappresentativa delle future infrastrutture stesse; tutto ciò senza interferire con l'operatività dell'aeroporto.

CONSIDERATO che in considerazione della tipologia di manufatto ed in considerazione delle lavorazioni e dei progetti esecutivi definiti è possibile individuare le principali attività che si implementeranno in fase di realizzazione:

- Scavo di scotico
- Scavo di sbancamento
- Scavo di sbancamento con aggettamento delle acque
- Rinterri
- Realizzazione fondazioni
- Realizzazione di elementi strutturali in elevazione gettati in opera
- Posa in opera di elementi prefabbricati
- Trasporto materiali
- Demolizione manufatti edilizi con tecnica tradizionale
- Stoccaggio materiali provenienti dalle demolizioni
- Demolizione pavimentazione in conglomerato bituminoso
- Formazione delle sottofondazioni e fondazioni di pavimentazione
- Realizzazione pavimentazioni in conglomerato bituminoso

CONSIDERATO che le tempistiche di realizzazione dell'intervento sono schematizzabili come segue:

- Fase A: 126 gg
 - Fase A1: 57 gg;
 - Fase A2: 69 gg;
- Fase B: 84 gg;
- Fase C: 18 gg;
- Realizzazione campo prove: 29 gg.

CONSIDERATA la **prescrizione A.2** che richiede: *"Prima dell'inizio dei lavori che comportino la produzione di materiali da scavo dovrà essere presentato al MATTM, per l'approvazione, il Piano di utilizzo ai sensi dell'art. 5 di cui al DM 161/2012"*;

PRESO ATTO che il Proponente ha deciso di aderire alla nuova normativa DPR 120 del 13 giugno 2017 *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*, presentando specifica istanza e inviando l'intera documentazione necessaria ai sensi dell'articolo 24, Titolo IV del DPR 120, presso il MATTM e l'ARPA Lazio;

CONSIDERATO che il parere di compatibilità ambientale per il progetto dell'aeroporto di Fiumicino sud, al quale la presente opera si riferisce, è stato emesso nell'anno 2013 e che in tale periodo era vigente il DM 161/12 e che pertanto la prescrizione A2 si riferita a tale disposto normativo

CONSIDERATO che a differenza del DM 161/12, l'attuale norma - rappresentata dal DPR 120/17 - disciplina sia "le terre e rocce da scavo che soddisfano la definizione di sottoprodotto" (riferimento al Titolo II del DPR 120/17) a cui si riferiva espressamente il precedente DM, sia le "terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina dei rifiuti" (riferimento al Titolo IV del DPR 120/17) in conformità ai requisiti di cui all'art. 185 comma 1 lettera c) del Dlgs 152/06 e smi

CONSIDERATA la scelta del proponente di aderire alla nuova norma, si intende la prescrizione A2 non solo da riferirsi al caso dell'uso del sottoprodotto così come disciplinato dal precedente DM 161/12 ma all'intero regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo e pertanto, nonostante il progetto non preveda il ricorso al sottoprodotto, il presente parere considera la prescrizione A2 estesa anche in riferimento al Titolo IV del DPR 120/17

CONSIDERATO che con nota n. 125493 del 14/11/2018, acquisita dalla DVA il 22/11/2018, ENAC ha trasmesso documentazione contenente il "Progetto di utilizzo in sito del materiale scavato". relativo al progetto in oggetto ai sensi delle disposizioni contenute al Titolo IV, Art. 24 del DPR 120/17 e che la medesima documentazione è stata trasmessa all'Agenzia di Protezione Ambientale della Regione Lazio ai sensi dell'Art. 24, comma 5, del Decreto con nota ENAC n. 124345 del 12/11/2018

CONSIDERATO che il progetto di utilizzo in sito del materiale scavato è composto dagli elaborati di seguito indicati:

Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino RADDOPPIO VIA DE RULLAGGIO BRAVO E ADEGUAMENTO STRUTTURALE DEL SOTTOPASSO VIARIO - LOTTO A Progetto di utilizzo in sito del materiale scavato ai sensi del Titolo IV art.24 del DPR 120/2017			
Codice elaborato	Titolo elaborato	Formato documento	data emissione
A783T14 DG GE E GEN 000 0	Elenco Elaborati	A4	LUGLIO 2018
PARTE GENERALE			
A783T14 DG GE R GEN 001 0	Relazione	A4	LUGLIO 2018
INDAGINI AMBIENTALI			
A783T14 DG GE R GEN 002 0	Certificati di analisi in laboratorio ai sensi del DPR 120/2017	A4	LUGLIO 2018
A783T14 DG GE D GEN 003 0	Pianimetria delle indagini ambientali	A0 varie	LUGLIO 2018
CANTIERIZZAZIONE			
A783T14 DG GE D GEN 004 0	Siti di produzione, di deposito, di destinazione dei materiali da scavo e viabilità di cantiere	A0 varie	LUGLIO 2018
ALLEGATI			
A783T14 DG GE R GEN 005 1	Estratto dei documenti significativi del progetto	A4 + vari	LUGLIO 2018

CONSIDERATO che il progetto di utilizzo in sito del materiale scavato è composto da una descrizione delle opere da realizzare ed individua le modalità di scavo e le relative tecniche applicative distinguendo gli scavi di scotico, gli scavi di sbancamento, i rinterri e la formazione del terrapieno, contiene l'inquadramento ambientale del sito sia dal punto di vista geografico che geologico, geomorfologico ed idrogeologico, illustra il piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, indica le volumetrie sia degli scavi che delle terre riutilizzate in sito ed infine descrive la collocazione definitiva dei siti di produzione e di utilizzo delle terre stesse

CONSIDERATO che nello specifico la relazione generale del progetto di utilizzo in sito del materiale scavato dedica:

- il capitolo 2 alla descrizione delle opere da realizzare e le modalità di scavo in conformità all'articolo 24 comma 3 lettera a;
- il capitolo 3 riporta l'inquadramento ambientale del sito dal punto di vista geografico, geomorfologico, geologico ed idrogeologico, in conformità all'articolo 24 comma 3 lettera b;
- il capitolo 4 riporta il piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, descrivendo i criteri di ubicazione dei punti d'indagine, la definizione della numerosità e delle metodiche di indagine nonché dei parametri analitici, in conformità all'articolo 24 comma 3 lettera c;
- il capitolo 5 definisce le volumetrie previste in relazione alle terre e rocce da scavo da utilizzare in situ (che nel caso in specie, come meglio descritto nel capitolo stesso coincidono con la totalità di terre e rocce da scavo) in conformità all'articolo 24 comma 3 lettere d ed e ed al comma 4 lettera b punti 1 e 2;
- il capitolo 6 definisce la collocazione definitiva delle terre e rocce da scavo in conformità all'articolo 24 comma 4 lettera b punto 4

CONSIDERATO che il Progetto di Utilizzo in sito riporta in allegato:

- Rapporti di Prova delle indagini ambientali ai sensi del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. e DPR 120/2017;
- Elaborati grafici delle indagini ambientali eseguite;
- Elaborati grafici con l'ubicazione dei siti di produzione, di deposito e di destinazione dei materiali da scavo;
- Elaborati grafici sui percorsi dei mezzi e delle aree di cantiere.

CONSIDERATO che sono stati individuati due ambiti di scavo: area occupata dall'attuale via di rullaggio e area interessata dalla realizzazione del campo prove. In particolare, per quanto riguarda l'area interessata dal raddoppio della via di rullaggio Bravo – Lotto A, la campagna di indagine ha incluso la realizzazione di complessivi 17 sondaggi ambientali in area di intervento raddoppio rullaggio Bravo – Lotto A, con il prelievo di 54 campioni totali di terreno (con prof. comprese tendenzialmente tra 0,30 e 3,0 m da p.c.) nelle aree di scavo, in modo da consentire la verifica analitiche delle concentrazioni chimiche, secondo le indicazioni del DPR 120/17, poiché l'impronta degli interventi interessati dalle operazioni di scavo ricopre

u

AS

Q

7

9 di 31

u

W

A

Y

R

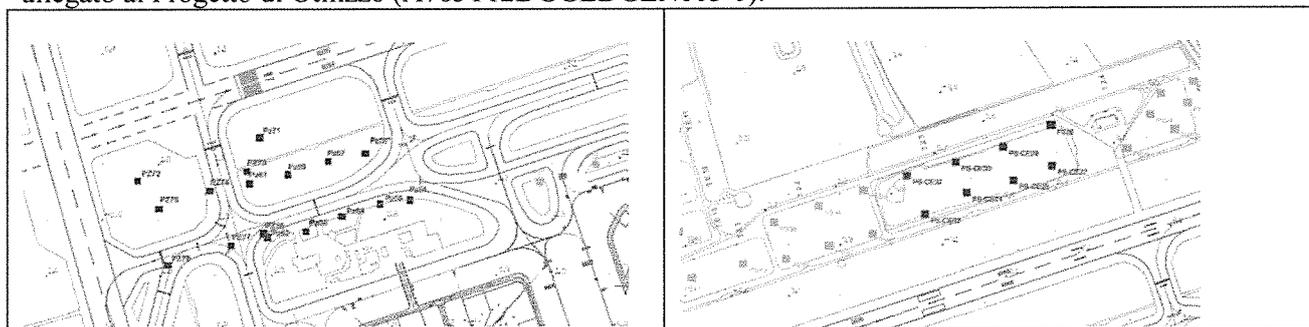
u

un'area di circa 60.000 mq. Sempre secondo tali indicazioni poiché l'impronta dell'area interessata dal campo prove ricopre un'area di circa 2.400 mq, sono stati eseguiti 3 sondaggi ambientali, con prelievo di 9 campioni totali di terreno (con prof. comprese tendenzialmente a prof. 0,30 e 3,0 m da p.c.). Sono stati raccolti 8 campioni con carotiere a mano nell'impronta del futuro rimodellamento, terrapieno T.2.3. I prelievi sono stati effettuati sia sulla parte di terreno a piano campagna per indagare lo strato superficiale, sia sulla parte già sistemata a rilevato con materiale, su cui insisterà la messa in opera del materiale (prelievi posti nell'orizzonte sino a 50 cm di profondità).

Come si evince dalla tavola A783T14DGGEDGEN003-0 allegata al Piano, la caratterizzazione ambientale dei terrapieni, ai sensi del DPR 120/17, è stata svolta nel più ampio progetto morfologico dei terrapieni delle piste 1 e 2, considerando come area di intervento l'area occupata da tutti i terrapieni coinvolti. Le indagini, nelle aree soggette ad operazioni di scavo e di riutilizzo, sono di seguito sintetizzate:

- Raddoppio Bravo – Lotto A: n. 17 sondaggi ambientali con prelievo di 54 campioni di terreno (a prof. 0,00 e 3,0 m da p.c.) nell'area occupata dall'attuale via di rullaggio e n. 3 sondaggi ambientali con prelievo di 9 campioni di terreno (a prof. 0,00 e 3,0 m da p.c.) nell'area interessata dalla realizzazione del campo prove;
- Terrapieno T.2.3: n. 8 pozzetti scavetto a mano con prelievo di 15 campioni alla profondità da p.c. di 0,15-0,50 m.

L'ubicazione planimetrica delle indagini eseguite è riportata nelle figure seguenti e nell'elaborato grafico allegato al Progetto di Utilizzo (A783T12DGGEDGEN003-0).



CONSIDERATO che rispetto all'intero progetto di mitigazione del Progetto di completamento dell'aeroporto di Fiumicino sud composto da una serie di terrapieni di rimodellamento previsti lungo le aree perimetrali nel caso in oggetto è previsto un intervento di rimodellamento costituito da un "terrapieno" denominato T.2.3 per l'uso di 14.928 m³.



CONSIDERATO che sempre per quanto riguarda il progetto di riutilizzo in sito il Proponente segnala nell'apposita documentazione presentata che la scelta dei parametri chimici considerati per la caratterizzazione dei terreni ha tenuto conto che la principale fonte di potenziale contaminazione del suolo interessato dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud possa essere rappresentata dal traffico veicolare e aeroportuale che insiste sull'infrastruttura. Pertanto, nei campioni di terreno prelevati ha ritenuto opportuno ricercare i principali metalli pesanti ed idrocarburi pesanti, con l'aggiunta dei composti aromatici e gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) per tenere conto di quanto rappresentato dalla pressione antropica

presente in sito od in aree limitrofe. Inoltre per essere più aderenti alle disposizioni normative e di sicurezza dell'ambiente è stato considerato anche il parametro Amianto. Di seguito si specifica l'elenco del set chimico scelto per i campioni di terreno suddiviso per classi analitiche:

- Composti inorganici: Arsenico (As); Cadmio (Cd); Cobalto (Co); Cromo (Cr) totale; Cromo (Cr) VI; Mercurio (Hg); Nichel (Ni); Piombo (Pb); Rame (Cu); Vanadio (V); Zinco (Zn);
- Idrocarburi: idrocarburi leggeri (C<12); idrocarburi pesanti (C>12).
- Composti aromatici: Benzene; Etilbenzene; Stirene; Toluene; xilene; (m+p)-xilene; xileni (Somma Medium Bound); Sommatoria organici aromatici.
- Idrocarburi policiclici aromatici (IPA): Benzo(a)antracene; Benzo(a)pirene; Benzo(b)fluorantene; Benzo(k)fluorantene; Benzo(g,h,i)perilene; Crisene; Dibenzo(a,e)pirene; Dibenzo(a,i)pirene; Dibenzo(a,l)pirene; Dibenzo(a,h)pirene; Dibenzo(a,h)antracene; Indeno(1,2,3-cd)pirene; Pirene; Ipa Totali.
- Amianto.

CONSIDERATO inoltre che il terreno è stato prima privato della sua frazione di particelle o materiale con diametro maggiore di 2 cm e, successivamente, le determinazioni analitiche in laboratorio sono state condotte sull'aliquota di granulometria inferiore a 2 mm. Le concentrazioni dei parametri analizzati sono state poi determinate riferendosi alla totalità dei materiali secchi, comprensiva anche dello scheletro seguendo il D.Lgs. 152/2006 (Parte Quarta, Titolo V, Allegato 2). Infine le analisi di laboratorio sui campioni sono effettuate secondo metodiche standardizzate con ricorso a laboratorio di analisi certificato ai sensi della normativa vigente in modo conforme a quanto richiesto dalla UNI CEN EN ISO 17025 (accreditamento ACCREDIA).

CONSIDERATO i risultati delle indagini condotte hanno evidenziato che la totalità dei campioni risulta avere tenori al di sotto dei limiti di CSC (Concentrazioni Soglia di Contaminazione) riferiti alla destinazione di uso industriale e commerciale indicati in colonna B della tabella 1, allegato 5 al titolo V parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e più specificamente come visibile di seguito tutti i campioni hanno riportato valori al di sotto dei limiti previsti da colonna B (colore verde nella tabella) tanto nel sito di scavo che nel sito di destinazione.

Ambito progettuale	Stigla campione	Prof (m da p.c.)	Metalli pesanti	Composti organici aromatici	Composti aromatici policiclici	Idrocarburi	Aziante
Via di Rullaggio - Lotto A	FE54 - CA1	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE54 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE55 - CA1	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE55 - CA2	1,0 - 1,7					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE55 - CA3	1,7 - 3,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE56 - CA1	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE56 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE56 - CA3	1,1 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE57 - CA1	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE57 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE58 - CA1	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE58 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE59 - CA1	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE59 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE59 - CA3	1,1 - 1,7					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE60 - CA1	1,7 - 3,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE61 - CA1	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE61 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE62 - CA1	0,3 - 3,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE62 - CA2	0,3 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE62 - CA3	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE71 - CA1	0,0 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE71 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE72 - CA1	0,0 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE72 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE73 - CA1	0,0 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE73 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE74 - CA1	0,0 - 1,0					

Via di Rullaggio - Lotto A	FE74 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE74 - CA3	2,0 - 3,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE75 - CA1	0,0 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE75 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE75 - CA3	2,0 - 2,5					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE76 - CA1	0,0 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE76 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE76 - CA3	2,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE77 - CA1	0,0 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE77 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE77 - CA3	2,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE78 - CA1	0,0 - 1,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE78 - CA2	1,0 - 2,0					
Via di Rullaggio - Lotto A	FE78 - CA3	2,0 - 2,0					

Tabelle 4-5 Sintesi dei campioni raccolti in ambito Via di Rullaggio - Lotto A ed eventuali superamenti delle CSC

Ambito progettuale	Stigla campione	Prof (m da p.c.)	Metalli pesanti	Composti organici aromatici	Composti aromatici policiclici	Idrocarburi	Aziante
Campo prove	FECP1-CA1	0,2 - 1,0					
Campo prove	FECP1-CA2	1,0 - 2,0					
Campo prove	FECP1-CA3	2,0 - 3,0					
Campo prove	FECP2-CA1	0,2 - 1,0					
Campo prove	FECP2-CA2	1,0 - 2,0					
Campo prove	FECP2-CA3	2,0 - 3,0					
Campo prove	FECP3-CA1	0,2 - 1,0					
Campo prove	FECP3-CA2	1,0 - 2,0					
Campo prove	FECP3-CA3	2,0 - 3,0					
Campo prove	FECP4-CA1	0,2 - 1,0					
Campo prove	FECP4-CA2	1,0 - 2,0					

Campo prove	FECP1-CA3	2,0 - 3,0					
Campo prove	FECP2-CA1	0,2 - 1,0					
Campo prove	FECP3-CA2	1,0 - 2,0					

Tabelle 4-6 Sintesi dei campioni raccolti in ambito Via di Rullaggio - Campi prove ed eventuali superamenti delle CSC

Ambito progettuale	Stigla campione	Prof (m da p.c.)	Metalli pesanti	Composti organici aromatici	Composti aromatici policiclici	Idrocarburi	Aziante
Terrapieno T.2.3	PS26	0,15 - 0,5					
Terrapieno T.2.3	PS - CE27	0,2 - 0,5					
Terrapieno T.2.3	PS - CE28	0,2 - 0,5					
Terrapieno T.2.3	PS - CE29	0,15 - 0,5					
Terrapieno T.2.3	PS - CE30	0,2 - 0,5					
Terrapieno T.2.3	PS - CE31	0,2 - 0,5					
Terrapieno T.2.3	PS - CE32	0,15 - 0,5					
Terrapieno T.2.3	PS - CE33	0,2 - 0,5					

Tabelle 4-7 Sintesi dei campioni raccolti presso le impronte del terrapieno di interesse ed eventuali superamenti delle CSC

CONSIDERATO che l'analisi su eluato è stata eseguita su alcuni dei prelievi, costituiti da materiali di riporto, fatti in area di scavo, in relazione al contesto omogeneo sia in termini di litologia, di morfologia e di tipologia di urbanizzazione e che il materiale è qualificato tecnicamente idoneo al riutilizzo e con i requisiti ambientali adatti.

CONSIDERATO E VALUTATO che i risultati riportati consentono di affermare che:

- data l'assenza di superamenti dei limiti di Concentrazione Soglia di Contaminazione della colonna B, tutti i piani di posa dei terrapieni sono compatibili con la destinazione d'uso nell'ambito dell'opera infrastrutturale, essendo questa assimilabile a sito a destinazione d'uso industriale/commerciale;
- tutti i materiali analizzati confermano lo stato di sito non contaminato per l'inquadramento nell'ambito dell'art. 24 del DPR 120/2017;
- il piano di posa del terrapieno T.2.3 risultano avere i requisiti di compatibilità ambientale e quindi idoneo a ricevere il materiali escavato nell'ambito dell'intervento in oggetto per il riutilizzo all'interno del sito del sedime aeroportuale;
- per tutti i materiali sono soddisfatti i requisiti di compatibilità ambientale, in relazione alla corrispondenza dei siti di utilizzo e dei siti di destinazione.

CONSIDERATO E VALUTATO che i quantitativi interessati sono di seguito indicati

Riutilizzo ai sensi del titolo IV art, 24 del DPR 120/17 (in mc)		
A	Produzione	22.976
B	Riutilizzo in rinterri	8.048
C	Riutilizzo in terrapieni	14.928
D=A-(B+C)	Esuberato	0

VALUTATO che il progetto presentato mette in risalto come essendo pari a zero il materiale di esuberato sia ampiamente rispettato il principio di sostenibilità ambientale che vuole il riutilizzo delle risorse non rinnovabili e che il presente progetto persegue tale finalità.

CONSIDERATA la prescrizione A.3, che richiede: *"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:*

a. approfondimenti puntuali di tutte le misure di mitigazione ambientale previste nello SIA;

b. dettagli con la massima attenzione, e con l'ausilio di un progetto specifico, le misure per mitigare l'impatto acustico nelle aree aperte al pubblico durante tutta la fase dei lavori. In particolare dovranno prevedersi soluzioni architettoniche temporanee che consentano un livello ottimale delle qualità dei servizi aeroportuali ai passeggeri anche durante la fase dei lavori di ristrutturazione e di restyling dei terminali;

c. contenga gli aggiornamenti relativi a: bilancio delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti i materiali che saranno utilizzati con precise indicazioni sulla quantità e sulle movimentazioni (trasporti e percorsi) e con specifico riferimento al DM 161/2012;

d. contenga gli aggiornamenti sulle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo al fine di verificare se abbiano o meno una concentrazione di inquinanti che supera i limiti di legge;

e. individui nel dettaglio le aree di stoccaggio dei materiali (terre, inerti, conglomerati) nonché gli strumenti da utilizzare per la loro protezione onde evitare sollevamento di polveri;

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";

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla **prescrizione A.3.a** il Proponente ha predisposto uno specifico approfondimento di analisi degli impatti ambientali indotti dalle realizzazioni previste (cfr. "Relazione degli impatti ambientali di cantiere" A783T13DGGGERGEN005-0). L'analisi effettuata, dopo la fase di definizione delle attività eseguite nei cantieri e dopo la caratterizzazione ambientale di dette attività, ha consentito di eseguire uno screening sulle componenti ambientali interessate dalle future realizzazioni e quindi di definire le potenziali interferenze. In particolare le componenti potenzialmente interessate dalle attività elementari necessarie, ed analizzate nel documento, sono: atmosfera, rumore e vibrazioni, ambiente idrico e suolo/sottosuolo. Di seguito i risultati dello studio:

- per quanto concerne la componente atmosfera, a seguito delle simulazioni previsionali effettuate con il modello matematico Aermot, il proponente non ha riscontrato criticità. I valori registrati a seguito dell'applicazione della metodologia del "Worst Case Scenario" sono quelli riportati in tabella (cfr. A783T13DGGGERGEN005-0) ove per fondo si intendono i valori presenti indipendentemente dall'intervento, per max simulazione i valori incrementali dovuti alla realizzazione dell'intervento e per totale l'insieme dei due precedenti valori ovvero quanto previsto nel corso d'opera non essendo prevedibili interferenze in esercizio di questi interventi. I valori complessivi sono comunque al di sotto dei limiti normativi riportati in tabella:

<i>Fondo</i>	<i>Max simulazione</i>	<i>Totale</i>	<i>Limite Normativo</i>
<i>[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	<i>[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	<i>[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	<i>[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>
26,0	4,50	30,50	50

- rumore, sempre per la fase di cantiere, si è fatto riferimento al modello di calcolo SoundPlan. I risultati delle simulazioni effettuate evidenziano come il clima acustico indotto dalle lavorazioni e dal trasporto dei materiali nelle condizioni maggiormente critiche siano tali da indurre livelli acustici contenuti al di fuori del sedime aeroportuale senza interessare alcun ricettore ubicato al di fuori del sedime dell'infrastruttura (cfr. A783T13DGGGERGEN005-0);
- per quanto riguarda la componente vibrazioni, data la tipologia di scavo effettuata con mezzi tradizionali, dati i volumi movimentati, nonché data l'assenza di ricettori sensibili nelle immediate prossimità dell'area d'intervento, non si prevedono interferenze ambientali (cfr. A783T13DGGGERGEN005-0);
- rispetto all'ambiente idrico si segnala che per tutte le lavorazioni da effettuarsi nell'ambito della realizzazione dell'intervento in esame l'unico potenziale impatto è indotto dal rischio di sversamenti accidentali. Date le caratteristiche di tali lavorazioni non si ritiene dunque necessario provvedere alla messa in opera di particolari mitigazioni, ritenendo le previste misure gestionali del cantiere sufficienti ad annullare il rischio di contaminazione dell'ambiente idrico. Inoltre, per quanto riguarda le aree occupate dai cantieri logistici, si evidenzia che le superfici sono pavimentate e le acque trattate e smaltite, come specificatamente dettagliato nella "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. A783T13DGGGERGEN002-0) e negli elaborati grafici allegati "Planimetria di insieme della cantierizzazione e layout del cantiere logistico e dei depositi provvisori" (A783T13DGGGERGEN003-0), "Cantiere logistico - Schema di smaltimento e trattamento delle acque" (A783T13DGGGERGEN004-0).

- con riferimento alla componente Suolo/sottosuolo, date le caratteristiche delle lavorazioni effettuate nella realizzazione dei progetti, il proponente non ha ritenuto necessario provvedere alla messa in opera di particolari mitigazioni, ritenendo le previste misure gestionali del cantiere sufficienti ad annullare il rischio di contaminazione del suolo (cfr. A783T13DGGGERGEN005-0);

CONSIDERATO E VALUTATO che la prescrizione A.3.b nel progetto in esame non è applicabile in quanto gli interventi in esame non interessano aree aperte al pubblico;

CONSIDERATO che con riferimento alla prescrizione A.3.c con la finalità di esplicitare al meglio la tematica dei materiali connessi con le realizzazioni in esame, sono stati predisposti più documenti così organizzati:

- Piano di gestione dei materiali (A783T13DGGGERGEN006-0) che rimanda ai seguenti:
- Relazione sulle aree estrattive (A783T13DGGGERGEN007-0),
- Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero (A783T13DGGGERGEN008-0),
- Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, discariche ed impianti di recupero (A783T13DGGGERGEN009-0),
- Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere (A783T13DGGGERGEN010-0).

CONSIDERATO che in termini generali, cioè con riferimento all'intero intervento in esame, il bilancio dei materiali è quello di seguito riportato in tabella:

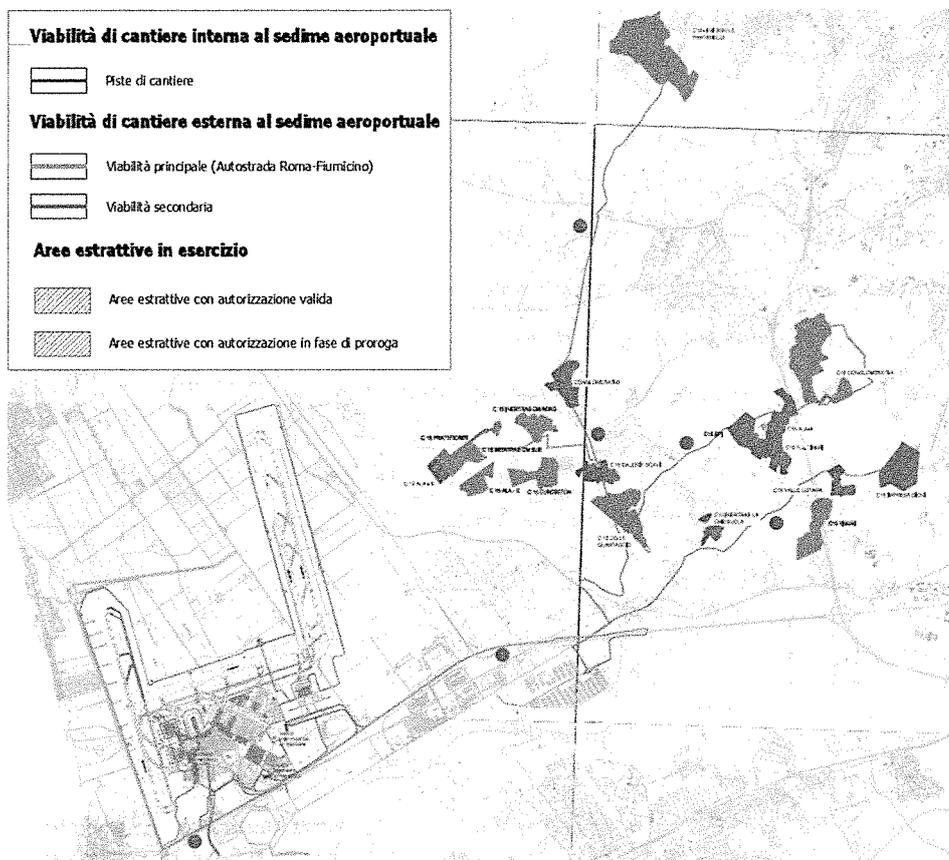
	Volume [m ³]	Descrizione
Produzione (1)	22.976	Rappresenta lo scavo sia in materiale vegetale che inerte in termini di terre e rocce
Fabbisogno (2)	26.131	Rappresenta l'ammontare complessivo dei riporti, siano essi messi a rilevato o riinterri di scavi
Riutilizzo (3)	8.048	Rappresenta la quota parte della produzione che si intende riutilizzare per la formazione di rilevati o riinterri trattate ai sensi del Titolo IV art. 24 del DPR 120/17
Riutilizzo in terrapieni (4)	14.928	Rappresenta la quota parte della produzione che si intende riutilizzare per la formazione di terrapieni trattate ai sensi del Titolo IV art. 24 del DPR 120/17
Approvvigionamento (5)	3.155-	Rappresenta la restante parte del fabbisogno che occorre reperire esternamente al progetto (5=2-1)
Recupero (6)	0	Rappresenta il materiale inerte proveniente dalla demolizione di pavimentazioni o strutture che si intende recuperare nei rilevati
Da cava (7)	3.155	Rappresenta la residua parte da approvvigionare all'esterno dell'aeroporto da cava (7=5)
Esubero (8)	0	Rappresenta la differenza fra la produzione e la parte riutilizzata

CONSIDERATO che:

- non sono previste attività di recupero di materiale;
- è previsto riutilizzo in sito ai sensi dell'art. 24 del DPR. 120/17, come sopra analizzato

- l'approvvigionamento da cava è estremamente limitato
- il conferimento in discarica è praticamente nullo;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le movimentazioni (trasporti e percorsi) dei materiali come dettagliato nell'elaborato "Planimetria delle aree estrattive e dei percorsi di cantiere" (cfr. A783T13DGGEDGEN007-0) i percorsi sono su viabilità esistente aperta al traffico. Di seguito uno stralcio del citato elaborato:



CONSIDERATA la prescrizione A.3.d che richiede un aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, che contenga gli aggiornamenti sulle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo al fine di verificare se abbiano o meno una concentrazione di inquinanti che supera i limiti di legge;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'aggiornamento delle modalità operative di caratterizzazione dei materiali provenienti da demolizioni e/o da scavo si evidenzia che:

- per le demolizioni i materiali saranno conferiti ad impianti di recupero esterni al progetto
- per le terre si ricorda che il Proponente ha predisposto la documentazione prevista alle disposizioni contenute al Titolo IV art.24 del Decreto 120/17 e pertanto l'argomento è regolato da quanto in esso disposto e non è oggetto del presente parere;

CONSIDERATO che, per quanto sopra detto, il presente parere non prende in considerazione la materia relativa alle terre e rocce di scavo in quanto gestite ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/17 e che dai documenti progettuali a supporto della presente verifica di ottemperanza si evince che i materiali interessati da demolizioni come anche le terre escavate non riutilizzate ai sensi del DPR 120/17 sono conferite ad appositi impianti di recupero e secondariamente in discarica;

CONSIDERATA la prescrizione A.3.e che richiede un aggiornamento sui sistemi di cantierizzazione, che individui nel dettaglio le aree di stoccaggio dei materiali (terre, inerti, conglomerati) nonché gli strumenti da utilizzare per la loro protezione onde evitare sollevamento di polveri;

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.3.e:

- è stata predisposta la specifica documentazione di approfondimento "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. A783T13DGGGERGEN002-0) ed i relativi elaborati grafici (cfr. A783T13DGGEDGEN0003-0 e A783T13DGGEDGEN0004-0);
- da tale documentazione si evince che nell'ambito del progetto, all'interno del sito di produzione, è stato individuato un sito di deposito delle terre in conformità a quanto previsto dall'articolo 24, comma 4, lettera b, punto 3 del DPR 120/2017. La scelta di destinare un'area del sito di produzione a deposito intermedio nasce dalla necessità di ottimizzare le operazioni di trasporto presso l'area di rimodellamento; infatti, le operazioni di scavo diurne avverranno nelle ore, mentre il trasporto a terrapieno avverrà di notte, nella fascia di non operatività delle piste di volo, per permettere ai camion di attraversare la pista 07/25, ottimizzando il percorso. La viabilità dei mezzi di conferimento delle terre dall'area di produzione all'area di deposito temporaneo e dall'area di deposito temporaneo all'area di rimodellamento è esclusivamente interna al perimetro doganale
- il deposito provvisorio dei terreni è previsto nell'area relativa all'impronta del terrapieno T.2.3;
- il deposito provvisorio dei materiali da demolizione, costituiti dai conglomerati bituminosi costituenti le pavimentazioni, è previsto all'interno dell'area di lavoro; in tale area, attualmente pavimentata e soggetta a lavori di rifacimento della pavimentazione, è previsto sia sempre presente una parte impermeabilizzata e con il sistema di smaltimento che convoglia l'acqua al sistema di trattamento complessivo dell'aeroporto;
- per quanto riguarda l'area di lavoro sono stati condotti specifici studi di impatto, di cui si è già detto in riferimento alla prescrizione a.3.a;

CONSIDERATA la prescrizione A.3.f che richiede di individuare le caratteristiche dei siti di cave e discariche del materiale, nonché dei percorsi effettuati dai mezzi di cantiere, specificando le interferenze generate dai mezzi stessi;

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.3.f sono individuate le quantità di materiale che viene impiegato per lo smantellamento e la realizzazione delle pavimentazioni della via di rullaggio secondo lo schema di seguito indicato riducendo al minimo il materiale in esubero e conseguentemente gli approvvigionamenti anche per gli inerti

		Misto granulare [mc]	Conglomerati bituminosi [mc]	Misti [mc]	Conglomerati cementizi [mc]	Totale [mc]
Fabbisogno		15.731	13.997	5.043	0	34.753
Demolizione		8.252	6.942	0	0	15.194
Recupero	CLS	0	0	0	0	14.118
	CB	0	1.529	0	0	
	M	0	4.218	0	0	
	MG	7.996	375	0	0	
Esubero		256	820	0	0	1.076
Approv. da cava		7.342	12.468	825	0	20.635

CONSIDERATO inoltre che è previsto lo smaltimento a discarica di materiale di tipo C&D (materiale da costruzione e demolizione) derivante dalla demolizione dell'edificio di ricovero mezzi VVF esistente, che sarà opportunamente smaltito a discarica autorizzata secondo le indicazioni di seguito riportate

CONSIDERATO E VALUTATO che la documentazione illustra che:

- sono stati predisposti degli specifici approfondimenti sulle cave e sulle discariche utilizzabili per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali.
- in relazione al destino del materiale da smaltire in discariche ed eventuali impianti di recupero che potrebbero essere in grado di accogliere il materiale inerte residuo, nell'ottica di favorire il recupero di materiale in una scala più vasta di quella relativa al singolo intervento e quindi limitare il ricorso a materiale vergine. Tali temi sono trattati nei seguenti documenti:
 - Relazione sulle aree estrattive, cod. A783T13DGGGERGEN007-0
 - Relazione sulle discariche e impianti di recupero, cod. A783T13DGGGERGEN008-0
 - Planimetria con ubicazione delle aree estrattive, delle discariche e degli impianti di recupero, cod. A783T13DGGEDGEN0009-0
- per quanto riguarda lo smaltimento, sono state individuate le discariche più prossime all'area aeroportuale, sufficienti ad accogliere i materiali di risulta (cfr. "Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero" cfr. A783T13DGGGERGEN008-0), come da tabella seguente:

Codice	Distanza [km]	Comune	Autoriz.	Tipologia	Materiale	Azienda
DRM001	5-10	Roma	Semplificata	Discarica	Discarica inerti	SOGEKO
DRM002	10-20	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cerchio Chiuso Muratella
DRM003	10-20	Roma	Esistente	Discarica	Discarica inerti	MCCUBO SRL
DRM004	20-30	Roma	Semplificata	Discarica	Discarica inerti	Cortac
DRM005	20-30	Roma	Esistente	Discarica	Discarica inerti	Quattro A
DRM006	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ambiente Roma Ovest
DRM007	20-30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Ecologica 2000
DRM008	>30	Roma	Ordinaria	Discarica	Discarica inerti	Cave Casilina
DRM009	10-20	Roma	AIA	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	E.Giovi
DRM010	20-30	Roma	AIA	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	Adrastea
DRM011	20-30	Albano	Esistente	Discarica	Discarica rifiuti non pericolosi	Pontina ambiente

Inoltre sono indicate le seguenti discariche di inerti (D1, come da classificazione ai sensi dell'allegato A alla Parte IV del D.Lgs. 152/06 e smi) del Gruppo SEIPA s.r.l.:

- via di Porta Medaglia 131 – 00134 Roma RM, capienza circa 1.000 mc,
 - via della Selvotta 51/a – 00134 Roma RM, capienza circa 800.000 mc,
 - via Laurentina km 11+200 00134 Roma RM, capienza circa 500.000 mc (in allestimento);
- sono fornite le indicazioni circa impianti di recupero presenti sul territorio da preferire al conferimento in discarica, tali impianti sono quelli riportati in tabella:

Codice	Distanza [Km]	Comune	Autorizzazione	Tipologia	Materiale	Azienda
RRM001	10-20	Roma	Esistente	Recupero	Recupero inerti	Recin
RRM002	20-30	Pomezia	Semplificata	Recupero	Recupero inerti	Ecologica
RRM003	>30	Roma	Esistente	Recupero	Recupero inerti	Consorzio Sociale Rolando Innocenti Scs
RRM004	20-30	Roma	AIA	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Metro C
RRM005	20-30	Roma	Semplificata	Recupero	Recupero rifiuti non pericolosi	Intec spa

- per quanto riguarda le cave sono state considerate quelle attive ed ufficialmente riconosciute dalla Regione Lazio che, a differenza di altre regioni, consente il ricorso al mercato locale (cfr. "Relazione sulle aree estrattive") e queste sono state individuate, da Piano Stralcio delle attività estrattive per il bacino del Rio Galeria – Magliana, le seguenti:

Denominazione	Volumi residui a giugno 2013	Scadenza autorizzazione	In fase di proroga
C15 ALA A	135.151	19/02/2013	si
C15 ALA B	291.235	19/02/2013	si
C15 Epi	712.439	19/02/2013	si
C15 Eurobeton Monti del Lumacaro	1.602.678	11/11/2014	-
C15 Eurobeton2 Podere S.Claudio	1.027.218	07/10/2019	-
C15 Conglomerati	161.007	08/04/2013	si
C15 Fratelli Tiberi	648.363	19/02/2013	si
C15 Galeria Scavi	390.458	19/02/2013	si
C15 Galeria Scavi Colle Quartaccio	2.376.976	30/06/2021	-

Denominazione	Volumi residui a giugno 2013	Scadenza autorizzazione	In fase di proroga
C15 Impresa Giovi	625.652	19/02/2013	si
C15 Inertras Castel Malnome nord	345.289	04/03/2021	-
C15 Inertras Castel Malnome sud	683.434	06/07/2017	-
C15 Inertras La Chiesuola	270.782	10/05/2016	-
C15 Prati Fioriti	222.373	31/10/2013	si
C15 Tiberi	1.958.146	27/07/2016	-
C15 Valle Lupara	34.317	19/02/2013	si
C18 Esi 2000 Le Pantanelle	3.130.931	06/05/2019	-

- sono inoltre state individuate le viabilità interessate dai mezzi di cantiere per l'approvvigionamento e lo smaltimento e dalle stime effettuate sui traffici indotti si è dedotto che per tutti i progetti anche per la situazione più critica, i volumi di traffico sono trascurabili sia rispetto alla viabilità principale, sia rispetto a viabilità secondarie (cfr. A783T13DGGEDGEN0009-0 ;
- qualora nelle successive fasi vi dovessero essere aggiornamenti e/o ottimizzazioni alle scelte operate in questa fase progettuale, le stesse dovranno essere rese note, anche mediante l'implementazione del sistema di monitoraggio relativo ai singoli interventi;

CONSIDERATA la prescrizione A.4: *“Per ogni lotto funzionale, dovrà essere comunicata al MATTM, alla Regione Lazio, all'ARPA Lazio, al MIBAC e alle Soprintendenze la data di inizio lavori con una relazione che attesti l'avvenuta ottemperanza delle prescrizioni del presente parere.”;*

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.4 il Proponente segnala che l'istanza presentata svolge il ruolo richiesto dalla prescrizione per quanto riguarda le competenze del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Per quanto riguarda gli altri soggetti a cui deve pervenire l'informativa ovvero la Regione Lazio, l'ARPA Lazio, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale il Proponente stesso invia apposita nota che riporta, solo per completezza informativa, gli argomenti sviluppati in questa documentazione a testimonianza dell'avvenuta ottemperanza.

CONSIDERATA la prescrizione A.5: *“Dovrà essere predisposto un aggiornamento, specifico per ogni lotto funzionale, della relazione geologica e geotecnica, con specifiche tecniche e localizzazioni puntuali, che in particolare tenga conto della caratterizzazione dei terreni sui quali si realizzeranno le strutture previste dal progetto. Tale prescrizione dovrà essere posta in verifica di ottemperanza al MATTM.”;*

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.5 sono stati realizzati due tipologie di studi. Il primo, mediante studi e approfondimenti di carattere generale, ha perseguito l'obiettivo di creare un'unica cornice di contesto per l'intero ambito del progetto di completamento dell'aeroporto di Fiumicino Sud, all'interno della quale poter sviluppare i singoli studi di ogni lotto funzionale ed essere certi di fornire un'unitarietà di interpretazione ed una coerenza complessiva. Il secondo tipo di studi sono i veri e propri aggiornamenti specifici per ogni lotto funzionale ed in particolare per il “Progetto 6a – Raddoppio via

di rullaggio Bravo - Lotto A" sulla base di indagini geotecniche specialistiche, sono stati approfonditi i seguenti argomenti:

- geologia e geomorfologia con riferimento ad un quadro geologico e geomorfologico generale nonché all'assetto locale, alla litostratigrafia dell'area, alla presenza del gas nel sottosuolo e alla subsidenza;
- idrogeologia riferita al quadro generale e locale, ai complessi idrogeologici, alla verifica con il Piano di Assetto Idrogeologico, al reticolo idrografico e reti scolanti e alla piezometria per lo stato delle acque sotterranee;
- sismicità del territorio con riferimento sia alla sismicità storica che alla pericolosità e alla classificazione sismica, nonché alla microzonizzazione e alle classi di rischio nell'area di studio;

CONSIDERATO E VALUTATO che dette relazioni sono state poste alla base delle verifiche di ottemperanza come desumibile dall'Elenco Elaborati, cod. A783T13DGGEEGEN0000-0 e specificamente nell'Estratto dei documenti significativi del progetto codice A783T13 DG GE D GEN 012 0.

CONSIDERATA la prescrizione A.6: "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/odi 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";

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.6 il Proponente ha fornito elementi per un esame in due parti in quanto una afferisce al tema al monitoraggio della falda preventivo alla fase di cantiere ed uno che riguarda l'interazione delle realizzazioni con la falda stessa. La prescrizione, nella prima parte, richiede l'installazione preventiva di piezometri di monitoraggio. Per quanto riguarda le aree di stretta pertinenza progettuale, le tabelle inserite nella Relazione Geologica ed Idrogeologica (cfr. A783T13DGGEDGEN012-0) illustrano i risultati delle misure effettuate in foro nel corso delle campagne geognostiche, fra cui i livelli piezometrici stabilizzati misurati nelle perforazioni di progetto, ed oggetto di monitoraggio periodico. Dall'analisi dei dati si desume una falda freatica superficiale, contenuta nei depositi appartenenti al complesso delle sabbie dunari, posta a circa -2.5 -4 m da p.c., (-1 - 2.5 m circa sotto il livello medio mare), con un deflusso delle acque sotterranee diretto verso W. Oltre alla falda freatica suddetta, in profondità, si individua una seconda falda confinata di scarsa rilevanza progettuale, contenuta nei depositi granulari posti a 70 m di profondità e appartenenti al Complesso C4 dei depositi fluvio palustri.

CONSIDERATO E VALUTATO che per quanto attiene alla parte 6b della stessa prescrizione è stata effettuata un'analisi di dettaglio relativa alle eventuali alterazioni della falda derivanti da attività di cantiere o dalla presenza dell'opera durante la fase di vita utile. Lo studio, per cui è stato redatto lo specifico elaborato "Analisi degli effetti sulla falda nella fase di cantiere e di esercizio" A783T13DGGGERGEN011-0, ha evidenziato che non esistono interferenze significative sulla falda durante la fase di esercizio in quanto l'opera non costituisce un elemento di barriera e non è previsto alcun emungimento in fase di esercizio. E' stata inoltre effettuata l'analisi relativa alle fasi di cantiere. In particolare, quanto emerge da tale documento, nonché dalla Relazione Geologica ed Idrogeologica, riportata nell'"Estratto dei documenti significativi del progetto" A783T13DGGEDGEN012-0 è come la falda interessata all'emungimento nelle fasi di scavo dei cantieri temporanei è quella superficiale, relativa all'acquifero freatico contenuto nelle sabbie litorali. In particolare, la quota della falda nella zona oggetto degli interventi, subisce delle oscillazioni comprese tra 1 m e 1.5 m, ponendosi ad una profondità media da p.c. attorno a 2.5 m; la

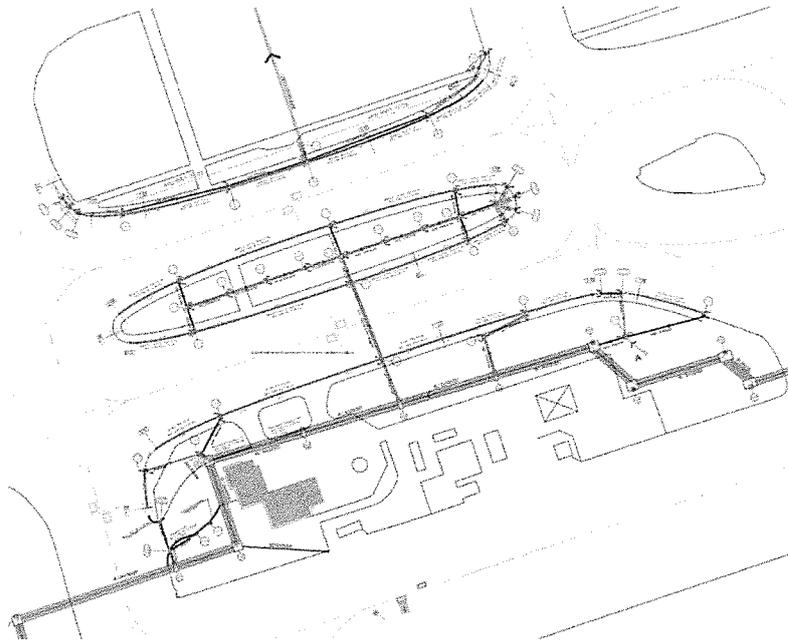
superficie freatica può quindi essere collocata ad una quota assoluta pari a circa -1.5 m rispetto al livello medio mare. Si tratta quindi di un acquifero libero, unico, superficiale, sostenuto dalla formazione argillosa fluvio lacustre, il cui tetto, nella zona più prossima alle opere di progetto, si rinviene ad una profondità media di circa 20 m di profondità. La presenza dell'acquifero superficiale, all'interno di terreni prevalentemente sabbiosi, mediamente permeabili in relazione alle dimensioni medie dei vuoti tra le particelle di terreno, rende necessari alcuni apprestamenti al fine di rendere agevoli le operazioni di scavo. La circolazione delle acque sotterranee presenta un lieve gradiente di deflusso che indirizza la falda verso le idrovore di Maccarese-Focene, con quote ben al di sotto di quelle del mare. Da tali considerazioni emerge la possibilità che gli scavi condotti nell'area del sedime aeroportuale e dintorni, che vanno ad intercettare la superficie freatica, possono essere interessati da venute d'acqua; Per assicurare il mantenimento delle condizioni minime di sicurezza all'interno dello scavo e per consentire di eseguire i lavori senza la presenza dell'acqua, si rende necessario deprimere localmente la falda. La tecnica di emungimento di maggiore successo nelle condizioni illustrate fin qui, in termini di risultati, facilità di utilizzo ed economia di installazione è quella del sistema wellpoint. Rimandando alla citata relazione "Analisi degli effetti sulla falda nella fase di cantiere e di esercizio" A783T13DGGGERGEN011-0 per gli approfondimenti specifici relativi al sistema wellpoint ed alla metodologia di analisi dei suoi effetti, nella presente relazione si vogliono richiamare le conclusioni del citato studio. In particolare lo studio afferma che non sussistono potenziali impatti significativi sulla falda sia durante le fasi di cantiere (temporanee) e si segnalano le seguenti evidenze:

- lievi e locali variazioni di falda in ragione delle portate emunte e delle caratteristiche dell'acquifero;
- alterazioni marginali e velocemente reversibili al termine delle operazioni di aggottamento in virtù dei brevi tempi di ricarica caratteristici dell'acquifero in esame;
- variazioni marginali del bilancio idrologico dell'area, tali da escludere fenomeni di depauperamento della falda;
- le acque emunte saranno convogliate nel sistema di scarico a mare autorizzato dalla Provincia di cui dispone il sedime aeroportuale.

CONSIDERATA la prescrizione A.8: *"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";*

CONSIDERATO E VALUTATO che con riferimento alla prescrizione A.8: la prescrizione è affrontata dal Proponente distinguendo fra due diversi settori di attività, volti, rispettivamente, alla tutela delle risorse idriche (quindi superficiali e profonde) connesse alla presenza e all'esercizio dell'aeroporto e alla stessa finalità durante le attività di lavorazione per la realizzazione dei progetti;

- per quanto riguarda il sistema di prevenzione delle risorse idriche in fase di esercizio:
In particolare il nuovo sistema di drenaggio sarà costituito da canalette prefabbricate munite di griglia in ghisa sferoidale di classe F900 che corrono lungo tutta la pavimentazione delle due nuove vie di rullaggio. La posizione delle nuove canalette è stata individuata in relazione alla configurazione altimetrica delle infrastrutture.



Con riferimento alla descrizione dei singoli elementi ("Estratto dei documenti significativi del progetto A783T13DGGEDGEN012-0") il Proponente evidenzia che le acque raccolte dalle canalette saranno convogliate all'interno delle tubazioni principali tramite condotte di diametro interno 500mm o 1000mm. Entrambi i collettori principali in cui vengono recapitate le acque meteoriche dal nuovo sistema di drenaggio dell'area di intervento confluiscono nell'idrovora di Focene tramite il canale delle Vergini e quello di Coccia di Morto. Il dimensionamento di tutto il sistema di drenaggio è stato effettuato attraverso l'utilizzo di un apposito software di calcolo (Infoworks ICM) che ha consentito la modellazione della rete idrauliche, anche in condizioni complesse quali quella dell'Aeroporto di Fiumicino, nonché di condurre delle verifiche anche in condizioni di moto vario. Il modello è stato implementato con lo scopo di determinare le modalità di funzionamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche considerando eventi pluviometrici caratterizzati da determinati tempi di ritorno, al fine di identificarne le possibili criticità funzionali e verificare che gli interventi previsti dal piano di sviluppo dell'aeroporto siano adeguati al sistema di smaltimento delle acque meteoriche. Dal punto di vista qualitativo, le acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate delle vie di rullaggio Bravo e Hotel, pur non necessitando di un apposito trattamento dato che studi internazionali ed esperienze pregresse dell'aeroporto di Fiumicino evidenziano la sostanziale assenza (concentrazioni dieci o cento volte minori di quelle limite consentite dalla normativa) di sostanze potenzialmente inquinanti rilevabile nei deflussi provenienti da tali infrastrutture (si tratta soprattutto di composti prodotti dagli scarichi dei motori, dalla abrasione degli pneumatici e dall'uso dei freni nelle fasi di partenza o di atterraggio) e assenza di sostanze fuoriuscite occasionalmente durante lo svolgimento di alcune attività specifiche (basso rischio ambientale), sono comunque soggette a trattamento. Infatti, il nuovo collettore nord confluisce all'interno del nuovo disoleatore ovest, attualmente in corso di realizzazione e il sistema pista 2 confluisce all'interno del disoleatore dedicato. Tutti questi impianti sono disoleatori in continuo e, pertanto, in grado di trattare l'intero flusso idrico dando maggiori garanzie nei confronti di eventuali oli minerali e sostanze inquinanti presenti sulle pavimentazioni e trasportati dalle acque meteoriche.

• in riferimento al sistema di prevenzione delle risorse idriche in fase di costruzione:

- si evidenzia che durante le fasi di costruzione sono previsti dei cantieri operativi sul luogo di realizzazione per i quali non si prevede alcuna possibilità di contaminazione delle risorse idriche e un cantiere logistico ove avvengono le lavorazioni;
- per quanto riguarda il cantiere operativo è previsto l'emungimento temporaneo durante le fasi di scavo quando la profondità delle lavorazioni supera la profondità di 1,5 - 2,5 m che è la quota della falda freatica. Per lo scarico delle acque emunte durante le fasi di scavo le

- condotte temporanee recapiteranno le acque in una vasca per la sedimentazione/laminazione. Dalla vasca si recapiterà nella condotta con scarico a mare autorizzata;
- per quanto riguarda le acque del cantiere logistico, sono previste reti idrauliche con appositi sistemi di trattamento, come specificato nell'elaborato "Relazione tecnica della cantierizzazione" (cfr. A783T13DGGERGEN002-0): le origini delle acque sono relative a: acque meteoriche di dilavamento dei piazzali dei cantieri e scarichi civili. Per le acque meteoriche di dilavamento e gli scarichi civili sono state previste reti di raccolta e convogliamento separate. Le acque meteoriche vengono scaricate all'interno della rete aeroportuale delle acque bianche dotata di impianto di trattamento (impianto di sedimentazione e disoleazione che tratta in continuo tutti contributi provenienti dai piazzali), mentre le acque relative agli scarichi civili, prima di venir recapitate nel medesimo sistema fognario, vengono depurate mediante un impianto provvisorio a fanghi attivi;

CONSIDERATO E VALUTATO che alla luce di quanto esposto si può affermare che non sussistono potenziali impatti significativi sulla falda sia durante le fasi di cantiere (temporanee) sia durante le fasi di esercizio (permanenti) delle opere in oggetto. Nel dettaglio, relativamente alla fase di cantiere, si segnalano le seguenti evidenze:

- lievi e locali variazioni di falda in ragione delle portate emunte e delle caratteristiche dell'acquifero;
- alterazioni marginali e velocemente reversibili al termine delle operazioni di aggottamento in virtù dei brevi tempi di ricarica caratteristici dell'acquifero in esame;
- variazioni marginali del bilancio idrologico dell'area, tali da escludere fenomeni di depauperamento della falda;
- le acque emunte saranno convogliate nel sistema di scarico a mare autorizzato dalla Provincia di cui dispone il sedime aeroportuale.

CONSIDERATA la prescrizione A.14: " Entro un anno dalla emanazione del Decreto VIA n. 0000236 del 8 agosto 2013, dovrà essere predisposto uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale rivolto a tutte le componenti ambientali da monitorare che analizzi separatamente le fasi di: ante operam, in corso d'opera e post operam, e che definisca accuratamente le tecniche di monitoraggio, le modalità di misura, la cadenza dei rilievi e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti. Tali monitoraggi dovranno in particolare riguardare(....).";

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- si possono distinguere due diverse casistiche nell'esame del Monitoraggio Ambientale: l'ante e post operam, da una parte e la fase di costruzione dall'altra;
- per quanto riguarda l'ante ed il post operam si rimanda alle opportune valutazioni relative alla prescrizione 14, intesa in senso generale ed applicata all'intero progetto di Completamento di Fiumicino Sud, come indicato nella RGPO citata;
- per quanto riguarda la fase di cantierizzazione nello studio redatto dal titolo "Relazione degli impatti di cantiere" (cfr. A783T13DGGERGEN005-0), sono stati esaminati gli eventuali fenomeni di criticità rispetto ai casi di maggiore attenzione che si potrebbero riscontrare durante la fase di costruzione dei singoli interventi e, qualora individuati, si sono descritti gli interventi di mitigazione o contenimento dell'impatto. Il Proponente sottolinea che in nessun caso si dovrebbero avere effetti persistenti che siano non coerenti con le norme di settore. In ogni caso nell'eventualità in cui le attività di costruzione possono indurre delle particolari attenzioni il Proponente ha ritenuto opportuno associare a dette situazioni, per quelle componenti specifiche e per i periodi di attività limitati alla fase specifica della lavorazione, delle campagne di controllo mediante monitoraggi;
- in dettaglio, il sistema di controllo in fase di costruzione per l'intervento in esame prevede:
 - per la componente atmosfera non risulta essere necessario definire un sistema di monitoraggio da adottare durante la fase di realizzazione dell'opera; dalle simulazioni effettuate

infatti i valori delle concentrazioni degli inquinanti diffusi in atmosfera risultano essere inferiori ai limiti stabiliti dalla normativa;

○ per la componente suolo e la componente ambiente idrico superficiale, non si ritiene necessario individuare un sistema di monitoraggio da impiegare durante lo svolgimento degli interventi di realizzazione dell'opera;

○ per la componente rumore, non essendo presenti ricettori abitativi e/o sensibili interessati dalle lavorazioni in oggetto, non si ritiene necessario implementare un sistema di monitoraggio durante le lavorazioni, essendo queste ultime realizzate principalmente all'interno del sedime aeroportuale;

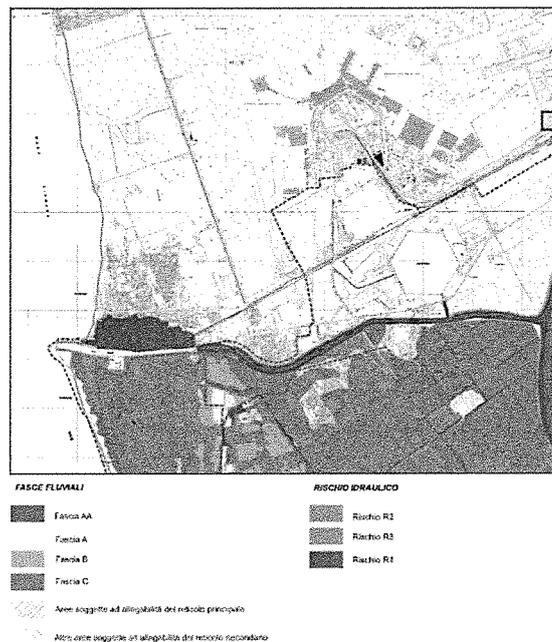
○ per la componente ambiente idrico sotterraneo al fine di monitorare più precisamente le massime oscillazioni di falda nei dintorni delle opere di progetto, e poter predisporre le opportune opere di mitigazione in relazione ai possibili effetti indotti sull'ambiente idrico sotterraneo, sono state previste campagne freaticometriche stagionali, sia nei pressi delle opere di progetto sia lungo l'intero sedime dell'area aeroportuale, unitamente ad analisi chimico fisico di qualità e caratteristiche delle acque di falda e dei canali perimetrali. In particolare, oltre alla rete dei piezometri esistenti, sono stati previsti ulteriori verticali piezometriche, al fine di ricoprire in maniera omogenea anche la parte del sedime aeroportuale ad oggi più scoperta, e poter controllare le possibili variazioni della superficie freaticometrica in relazione ad eventuali fasi di drenaggio o emungimento legate alle opere di cantierizzazione;

CONSIDERATA la prescrizione A.20: *"Al fine di confermare la non interferenza del progetto con le aree di competenza dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere il Proponente dovrà trasmettere alla suddetta Autorità lo stralcio, estratto dalla successiva fase progettuale, comprendente tutti gli interventi che possano ricadere e/ o influenzare gli ambiti di competenza della suddetta Autorità. Inoltre gli approfondimenti delle soluzioni idrauliche di cui alle precedenti prescrizioni 8, 9, 10, 11 dovranno tener conto di quanto indicato nell'allegato A delle Norme tecniche di attuazione del PS5 - Piano di Bacino stralcio per il tratto metropolitano del Tevere dal Castel Giubileo alla foce ed in particolare "Criteri per la gestione delle risorse idriche". Tale prescrizione dovrà essere posta in verifica di ottemperanza al MATTM dopo la verifica tecnico-scientifica della suddetta Autorità"*;

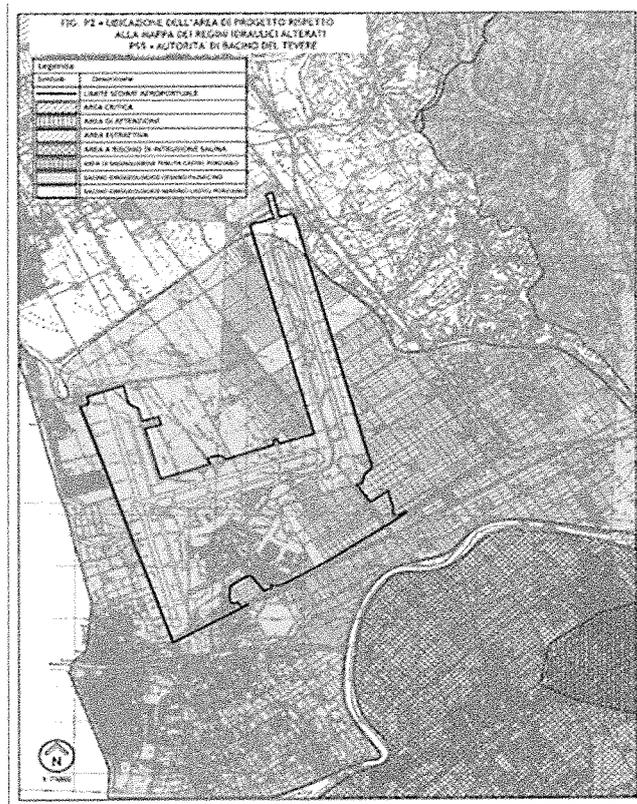
CONSIDERATO E VALUTATO che rispetto al Piano di Bacino la zona d'interesse ricade quasi interamente all'interno del territorio di competenza dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere, ad esclusione di una porzione limitata del sedime aeroportuale (l'estremità settentrionale della Pista 3), che insiste sul territorio di pertinenza dell'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio. Il Piano stralcio di Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, ai sensi dell'art. 65, c. 8 del D.Lgs. n. 152/2006, è lo strumento di piano conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del sistema delle acque superficiali e sotterranee e i corridoi fluviali dell'intero bacino idrografico sulla base delle caratteristiche fisico-ambientali del bacino stesso. Ad oggi è stato approvato dall'Autorità di Bacino del Tevere, con Decreto Segretariale n.58 del 22 dicembre 2016, il Piano Stralcio 6. E' opportuno evidenziare che tale Piano stralcio, pur se immediatamente efficace con forza di variante del PAI, non si applica al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) di Fiumicino Sud in precedenza approvato. In coerenza a quanto definito dall'art.47, co.1 delle NTA del PAI questo prevede che per le aree disciplinate dall'art.28, come quelle interessate dal PSA, <<sono fatti i salvi i piani attuativi e quelli di lottizzazione per i quali alla data di entrata in vigore del presente Piano stralcio siano state stipulate le relative convenzioni ma le restanti realizzazioni nell'ambito dei suddetti piani, ivi compreso il rilascio dei singoli permessi a costruire, sono soggette al parere preventivo dell'Autorità competente alla tutela del vincolo>>. Il PSA ha valenza di piano attuativo e non richiede la sottoscrizione di convenzioni come nel caso delle lottizzazioni; non sono inoltre previste verifiche a valle dello stesso per la sua realizzazione e pertanto non è richiesta l'acquisizione del parere di autorità preposte al vincolo. Stante quanto sopra riportato si può concludere che il PS6 non prevede nuove valutazioni e non richiede quindi il coinvolgimento dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere. Le valutazioni condotte, pertanto, sono state effettuate analizzando la documentazione precedente al PS6.

CONSIDERATO E VALUTATO che l'area d'interesse ricade nel territorio in cui è stato redatto il Piano stralcio per area Specifica, PS5, tratto metropolitano del fiume Tevere da Castel Giubileo alla foce, approvato con DPCM del 3/5/2009. Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico elaborato dall'Autorità dei Bacini regionali del Lazio (in attuazione del D.Lgs. 152/06 e approvato con DCR Lazio n. 17 del 04/04/2012) affronta la problematica relativa alla difesa del suolo, di difesa dei versanti e di regimazione idraulica. Il Piano riporta le situazioni di pericolo d'inondazione stimate ai sensi del DPCM 29/09/1998 dall'Autorità tramite indagini o segnalazioni locali nell'ambito del territorio di propria competenza.

CONSIDERATO E VALUTATO che non applicandosi il PS6 al piano di sviluppo aeroportuale precedentemente approvato, è stato necessario effettuare le valutazioni in relazioni ai Piani Stralcio precedenti. In particolare, le figure riportate di seguito restituiscono la localizzazione dell'ambito aeroportuale all'interno delle mappe tematiche proposte dai tre strumenti di Piano per l'ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa rischio e fasce fluviali (PAI - AdB Tevere aggiornamento - 2014 – Tavola P5-Cf) nonché per l'ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa dei regimi idraulici alterati (PS5).



Ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa rischio e fasce fluviali (PAI - AdB Tevere aggiornamento - 2014 – Tavola P5-Cf)



Ubicazione dell'area di progetto rispetto alla mappa dei regimi idraulici alterati (PS5)

CONSIDERATO E VALUTATO che dalle informazioni così come riportate dal Proponente si evince che il sedime aeroportuale non interferisce con aree perimetrali per il pericolo di inondazione e aree a rischio di danni a cose o persone. L'area del sedime aeroportuale ricade nel sottobacino idrogeologico n.5 Cesano-Fiumicino in un'area interessata dall'Acquifero Costiero (così come delimitati nella Tav. A2 Bi). Inoltre si evince che il sedime aeroportuale:

- non ricade su "aree critiche" o "aree di attenzione" relativamente alle caratteristiche dell'acquifero e alle problematiche di depauperamento della risorsa idrica;
- non ricade su aree a "rischio di intrusione salina".

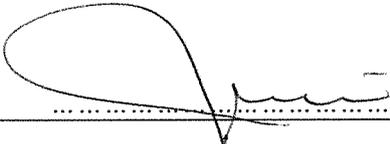
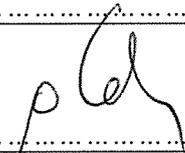
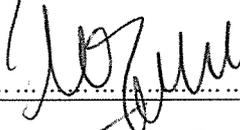
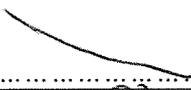
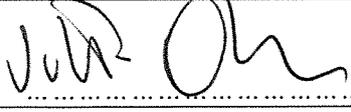
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

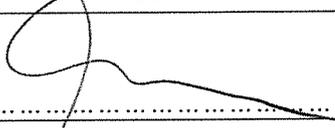
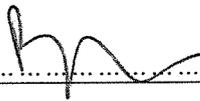
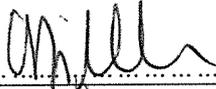
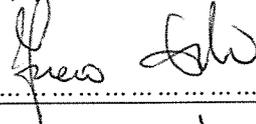
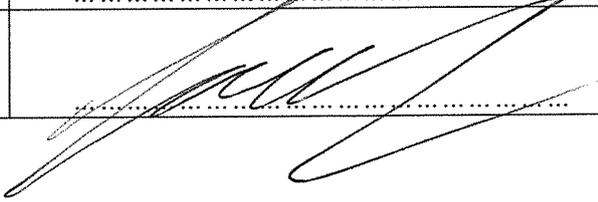
ESPRIME

Per gli interventi relativi al Progetto di completamento di Fiumicino Sud – Aeroporto Leonardo da Vinci - "Progetto 6a – Raddoppio via di rullaggio Bravo – Lotto A" - Verifica delle prescrizioni A.2, A.3 lettere a), c), d), e) e f), A.4, A.5, A.6, A.8, A.14 per la fase di corso d'opera le lettere: a), b), c) e d), e A.20 del Decreto n. 236 del 8/08/2013 modificato dal D.M. 304 del 11/12/2014:

- prescrizione A2: ottemperata
- prescrizione A3:
 - lettera c) – ottemperata;
 - lettera d) - ottemperata;
 - lettere a), e), f): ottemperate con le seguenti condizioni:

- si ritiene necessario che il proponente implementi il sistema di archiviazione dei dati di monitoraggio con una sezione dedicata alla fase di costruzione per tutti gli interventi relativi al progetto di completamento dell'aeroporto di Fiumicino Sud e che in essa, intervento per intervento, siano riportatigli elementi conoscitivi relativi alle attività svolte che hanno ripercussioni sulla tutela ambientale e i riscontri alle indicazioni dettate dalle verifiche di ottemperanza;
 - il sistema di archiviazione dati della fase di costruzione dovrà riguardare anche i siti di approvvigionamento e pertanto dovrà contenere la denominazione dei siti di cava e i relativi quantitativi realmente movimentati; analogamente dovrà essere indicato il sito di discarica in cui saranno eventualmente smaltite le terre scavate che risultano residuali delle lavorazioni e i relativi quantitativi;
 - qualora in sede di attuazione venissero assunte ottimizzazioni alle attività previste dal progetto esecutivo il proponente dovrà comunicare dette modifiche mediante l'implementazione del sistema di archiviazione dei dati di costruzione, dando conto dell'ottimizzazione ambientale conseguita;
- Prescrizione A.4: ottemperata;
 - prescrizione A.5: ottemperata;
 - prescrizione A.6: ottemperata;
 - prescrizioni A.8: :ottemperata;
 - prescrizione A14:ottemperata;
 - prescrizione A.20: ottemperata.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE

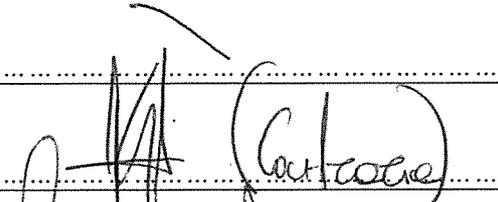
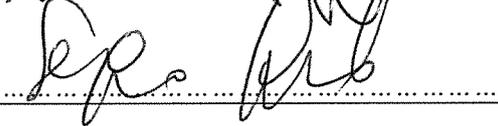
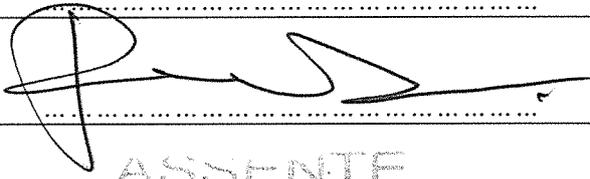
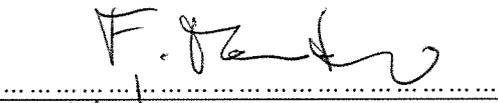
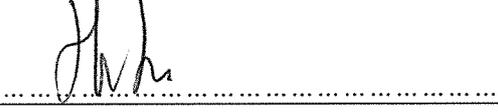
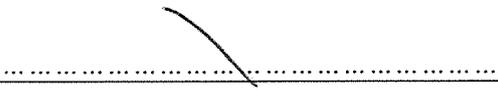
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	Contrario (Handwritten signature)
Prof. Carlo Collivignarelli	Carlo (Handwritten signature)
Dott. Siro Corezzi	Contrario (Handwritten signature)
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	

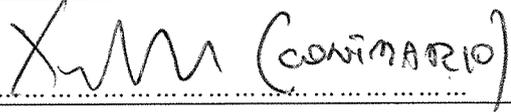
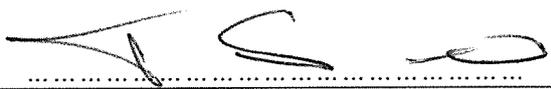
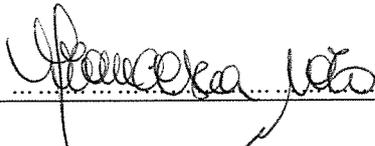
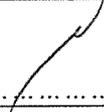
b

2

✓



Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	

Avv. Xavier Santiapichi	 (CONTRARIO)
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	R. In (CONTRARIO)

