

**DIREZIONE REGIONALE VALUTAZIONI AMBIENTALI E BONIFICHE  
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE**

<b>Progetto</b>	Da Vinci Design Center - Lotto LI4 Piano Particolareggiato n.4 Le Vignole
<b>Proponente</b>	ELLE I4 S.r.l.
<b>Ubicazione</b>	Provincia di Roma Comune di Fiumicino

**Registro elenco progetti n. 13/2017 V.I.A.**

**Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23,  
parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.**

**ISTRUTTORIA TECNICO-AMMINISTRATIVA**

<b>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</b> Arch. Paola Pelone _____	<b>IL DIRETTORE</b> Arch. Demetrio Carini _____
<b>MA</b> _____	

Preso atto che, come previsto all'art. 23, comma 1, parte II del suindicato D.L. in data 10/02/2017 il sig.re Claudio Filesi in qualità di legale rappresentante della Società ELLE 14 s.r.l. ha depositato presso l' Area V.I.A., nonché presso la Città Metropolitana di Roma e il Comune di Fiumicino, gli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale e ha provveduto alle misure di pubblicità pubblicando sul quotidiano "Il Tempo" l'annuncio di avvenuto deposito, ai sensi dell'art. 24, comma 2, parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. in quanto l'intervento rientra nelle categorie progettuali di cui all'All. IV comma 7b parcheggi superiori a 500 posti.

Il progetto e lo studio di cui sopra sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 13/2017 dell'elenco.

Nel termine di 60 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico, ai sensi dell'art. 24, comma 4, parte II del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.;

Nei termini di cui agli art.24, comma 4 e art.25, comma 3, parte II, del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i., non sono pervenute osservazioni.

Esaminati gli elaborati trasmessi a seguire:

- Studio impatto ambientale
- Copia della sintesi non tecnica
- Progetto

Considerato che, per il proseguo dell'istruttoria e la completa definizione degli elementi necessari all'espressione del giudizio di compatibilità ambientale, sono stati richiesti chiarimenti sulla documentazione in sede di riunione tecnica del 20/04/2017 e del 22/05/2017 con i progettisti e i redattori dello studio d'impatto ambientale.

Considerata la nota acquisita con prot.n°229926 del 08/05/2017 e la nota del 14/06/2017 prot.n°301214 con la quale la Società proponente ha trasmesso una copia del progetto aggiornato con le richieste degli interessati per il rilascio di autorizzazione unica.

Esaminati gli elaborati trasmessi a seguire:

- Relazione illustrativa delle integrazioni a seguito della riunione del 20/04/2017
- Tav.VIA-03 accessibilità al Da Vinci Design Centre
- Tav.2.4bis P.T.P.R.-Beni paesaggistici tav. B
- VIA-01 percorsi pedonali
- VIA-02 planimetria mitigazioni e compensazioni
- Nota esplicativa a firma del dott. Dr. Enrico Calvario e la delibera del Comune di Fiumicino n° 18 del 31/3/2005

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

### **Quadro programmatico**

#### **Sistemi dei beni paesaggistici individuati nel PTPR**

*L'area dell'intervento di Progetto non ricade in aree f) parchi e riserve naturali; né interferisce con le aree m) di interesse archeologico, né con i canali e relative fasce di rispetto.*

#### **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)**

*L'area dell'intervento di Progetto ricade all'interno del Sistema insediativo funzionale esistente da completare, di cui al Titolo V delle norme di piano, artt. Da 61 a 74, pertanto risulta compatibile con gli indirizzi di piano.*

*L'area dell'intervento di Progetto non ricade nelle aree delle Componenti Primaria e Secondaria della Rete*

Ecologica Provinciale.

L'intervento di Progetto, ricadendo all'interno del Parco intercomunale di funzioni strategiche metropolitane direttrice Roma/Fiumicino, risulta coerente con le indicazioni di piano.

### **Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI)**

A seguito delle attività svolte, l'Autorità di Bacino del fiume Tevere ha accolto recentemente la proposta di riduzione del vincolo idraulico mediante pubblicazione del Decreto n. 58/2016 del 22 Dicembre 2016

Mediante questo decreto l'Autorità di Bacino ha proceduto alla ridefinizione delle aree allagabili nella zona focale del fiume Tevere, corsi d'acqua secondari e rete canali di bonifica nel territorio di Roma Capitale e Comune di Fiumicino. L'area d'intervento non ricade all'interno di zone soggette a pericolosità o rischio idraulico da sovralluvionamento.

### **Piano Regolatore Generale**

L'intervento di progetto ricade nella zona dei servizi di interesse generale e locale, sottozona di PRG individuata come F3a: "Servizi privati con funzione di polarità urbana e/o di supporto al sistema insediativo esistente, da realizzarsi attraverso attuazione diretta".

L'intervento in oggetto è infatti compreso all'interno del Piano Particolareggiato N. 4 (PP4) assistito da convenzione urbanistica all'interno del Quadrante Ovest dell'Area Metropolitana Romana

### **La riserva Naturale statale**

Con la deliberazione del n. 9 del 2/02/2006, il Consiglio Comunale di Fiumicino ha richiesto la ripermimetrazione della Riserva statale del Litorale Romano, proponendo l'esclusione del cosiddetto "quadrante ovest" dell'area metropolitana romana, adiacente all'Aeroporto di Fiumicino e la contestuale inclusione nella Riserva, quale misura di compensazione ambientale, di due aree di cui una situata a nord tra il confine della riserva stessa e il confine amministrativo del Comune e l'altra situata oltre l'Autostrada Roma-Civitavecchia, nella zona di Breccia, Cavalle e Tre Cannelle.

Dopo un lungo iter procedurale, con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 0000311 del 24/10/2013, Non ricadendo l'area dell'intervento di Progetto all'interno della perimetrazione della Riserva, si ritiene superfluo riportare le indicazioni del Piano di Gestione della stessa.

### **Vincoli**

L'ambito territoriale interessato dalla realizzazione delle opere di Progetto non è soggetto a vincolo idrogeologico ai sensi del Titolo I del R.D. n.3267/1923. Sull'area destinata alle opere in Progetto insiste un vincolo aeronautico, che definisce le scale delle altezze degli edifici in costruzione, in funzione a seconda della distanza dalle piste di atterraggio; a questo proposito, si evidenzia che per le altezze previste per gli edifici in oggetto, molto al disotto dei limiti consentiti, l'opera prevista non è soggetta a questo tipo di vincolo.

### **Quadro progettuale**

#### **Ubicazione del Progetto**

Le opere e gli interventi di progetto fanno parte del Lotto fondiario I4 (L I4) del Piano Particolareggiato n.4 e sono esclusivamente compresi all'interno del perimetro del succitato Piano Particolareggiato n.4

Durante il percorso approvativo si è assistito alla drastica riduzione delle volumetrie edilizie previste nel Progetto, passando dai precedenti 64.000 mq di SLP (Superficie Lorda Pavimenti) agli attuali 22.000 mq.

#### **Parcheggi**

Il complesso degli edifici poc'anzi illustrato è distribuito su n. 3 aree all'interno del Lotto I4 che sono integrate da un sistema di viabilità pubblica e parcheggi pubblici. Sono inoltre previsti spazi per parcheggi privati per i clienti posti nelle aree prospicienti gli ingressi principali e spazi per parcheggi privati, carichi/scarico nelle aree retrostanti gli edifici ed a servizio delle attività. Nei parcheggi e negli spazi esterni sono previsti percorsi e spazi di sosta per un mezzo di trasporto collettivo privato (trenino su gomme).

DESCRIZIONE	SUPERFICIE mq	POSTI AUTO n°
<b>Parcheggio privato</b>		
parcheggio PK1	10.582,00	289,00
Area di scarico merci edificio A	3.450,00	
Parcheggio PK2	8.031,00	223,00
Area scarico merci edifici B-C-D	2.500,00	
Parcheggio PK3	1.495,00	34,00
Area scarico merci edificio E	2.000,00	
<b>TOTALE</b>	<b>28.058,00</b>	<b>546,00</b>
<b>Parcheggio pubblico</b>		
Parcheggio 4.1	12.000,00	310,00
Parcheggio 4.2	2.100,00	83,00
Parcheggio 8.2	3.500,00	100,00
Parcheggio 8.3	2.100,00	59,00
Viabilità	8.200,00	
<b>TOTALE</b>	<b>27.900,00</b>	<b>552,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>55.958,00</b>	<b>1.098,00</b>

### **Descrizione dell'iniziativa commerciale**

*Il complesso degli 5 edifici pubblici è distribuito su tre distinte aree fondiarie ubicate nel lotto 14 integrate da un sistema di viabilità pubblica e di parcheggi pubblici. Sono altresì previsti per ciascuna area fondiaria spazi privati per i clienti posti nelle aree prospicienti agli ingressi principali e spazi per parcheggi ad uso personale nonché carico e scarico delle merci a servizio delle attività nelle aree retrostanti ciascun edificio.*

*Tra i vari esercizi non sussistono in alcun caso accessi comuni, né collegamenti diretti. Si tratta in pratica di un numero esiguo di attività commerciali singolarmente configurate come grande o media struttura di vendita operanti esclusivamente nel settore non alimentare. L'insediamento che verrà complessivamente realizzato non potrà qualificarsi come centro commerciale sia in quanto non concepito come struttura fisico funzionale organizzativa unitariamente sia in quanto non dotato delle caratteristiche tecniche indispensabili al riguardo.*

### **Riutilizzo e smaltimento di terre e rocce da scavo**

Non si prevede alcun riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi. Infatti, tutti i materiali provenienti dagli scavi, in quantitativi significativamente limitati dalla scelta progettuale di eliminare i piani interrati, saranno conferiti a discarica.

### **Progetto di valorizzazione archeologica**

Nell'ambito delle opere previste in Progetto è inserito un progetto di valorizzazione archeologica riguardante la ricostruzione di una noria e la valorizzazione del canale e delle vasche collegate alle saline romane. In particolare una prima stesura del progetto di valorizzazione delle preesistenze archeologiche previsto nel comparto L14 ha già beneficiato di un primo parere favorevole da parte della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia (comunicazione Prot. 5068 data 9 Luglio 2007).

Successivamente è stato ottenuto un secondo parere favorevole relativo ad un'integrazione del precedente progetto, integrazione relativa allo studio ricostruttivo della noria (comunicazione della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma – Sede di Ostia in data 31 Dicembre 2009, Prot. OD 38424).

Più recentemente, una variante del progetto di valorizzazione archeologica conseguente alla redistribuzione degli edifici previsti nel Progetto di L14 ha ricevuto ennesimo parere favorevole da parte della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale (comunicazione in data Dicembre 2009, Prot. MIBAC – SABAP – RM – MET 0011506).

### **Studio trasportistico**

Il Progetto è corredato da Studio Trasportistico redatto nel Novembre 2015 e successivamente revisionato nel Gennaio 2016

Detto Studio Trasportistico ha proceduto alla verifica delle condizioni di deflusso veicolare sul reticolo viario interessato dalle nuove correnti di traffico generate dall'entrata in esercizio del comparto L14.

Le stime, che sono state condotte tenendo conto anche delle massime punte di traffico coincidenti con i week end delle feste natalizie, non hanno evidenziato elementi di particolare criticità.

Gli esiti di questo studio hanno inoltre mostrato la compatibilità dei nuovi flussi di traffico generati dal Progetto con il reticolo viario esistente. Va inoltre considerato che nell'estate del 2016 l'accesso al comparto L14 per le correnti di traffico provenienti da Roma lungo l'autostrada Roma – Fiumicino è stato ulteriormente facilitato attraverso l'entrata in funzione di un'uscita diretta dalle corsie autostradali, permettendo agli utenti in arrivo al comparto L14 di evitare di percorrere parte della Via Portuense.

### **Cantierizzazione**

Le attività di cantiere si svolgeranno all'interno del sedime di Progetto e, pertanto, non è prevista l'apertura di altre aree di cantiere né di nuove piste di transito temporaneo di mezzi d'opera all'esterno del succitato sedime. Il traffico dei mezzi d'opera si svolgerà esclusivamente sul reticolo viario già esistente avendo cura di non interferire negativamente sulle correnti di traffico.

Tra l'altro, durante la fase di costruzione della rotatoria posta sul tronco sud di Via Corona Boreale si avrà cura di mantenere l'agibilità a senso unico da parte del traffico veicolare occupando una corsia per volta.

Non sono previsti riutilizzi di materiale proveniente dagli scavi e tutti i materiali di risulta saranno conferiti a discarica. Lo smaltimento dei rifiuti prodotti avverrà nel rispetto delle norme vigenti.

### **Quadro ambientale**

#### **Atmosfera**

#### **Conclusioni**

Lo stato attuale della qualità dell'aria è desumibile, come già indicato nel relativo paragrafo, facendo riferimento a campagne di monitoraggio con mezzo mobile effettuate in via degli Orti e Via della Scafa a circa 5-6 km di distanza dal sito di progetto e ubicate in ambito prettamente urbano.

Ulteriori informazioni sono ricavabili dalla stazione fissa di monitoraggio di Malagrotta posta a 8 km dall'area di Progetto.

Diversamente, nella stazione di monitoraggio ARPA “Malagrotta”, distante circa 8 km dal sito di progetto, ma posizionata in un contesto urbano più simile all’area in esame, non si rilevano evidenti criticità.

Il confronto tra i valori di concentrazione simulati mediante modello e i rispettivi limiti di legge, pur assumendo carattere orientativo in riferimento alle specifiche condizioni di applicazione del modello, non evidenzia elementi di criticità e permette di confermare la scarsa significatività degli impatti associabili al proposto intervento in entrambi gli orizzonti temporali di studio (2020, 2030).

Le concentrazioni aggiuntive dovute al proposto intervento risultano, inoltre, scarsamente significative rispetto alle emissioni delle restanti correnti di traffico, soprattutto sui tronchi della viabilità principale, Autostrada Roma - Fiumicino, Via Portuense, etc..

Infatti si sono utilizzati i valori di traffico relativi allo Studio Trasportistico nella versione redatta nell’ipotesi di mancata fruibilità degli accessi autostradali al comparto LI4

Ipotesi, questa, che aggrava sensibilmente, rispetto alle condizioni attuali che prevedono la completa fruibilità dei suddetti accessi autostradali al comparto LI4, il carico di emissioni in atmosfera nei confronti dei ricettori individuati, generalmente ubicati nelle adiacenze della Via Portuense.

Le simulazioni svolte hanno inoltre compreso il “caso peggiore” (Worst Case – WC) corrispondente alla situazione teorica (e quindi non applicabile alle condizioni meteorologiche dell’area di studio) tale da determinare, in base ad algoritmi propri del modello, il massimo valore delle concentrazioni di inquinanti presso i ricettori.

Anche in queste condizioni “peggiori” non si sono evidenziati elementi di criticità per la componente.

Il Progetto risulta, inoltre, in linea con quanto già previsto dai vigenti strumenti di pianificazione del territorio, strumenti il cui percorso approvativo non ha mostrato elementi d’incompatibilità con i vigenti piani di tutela della qualità dell’aria.

#### **Ambiente idrico**

Nella fattispecie, la pericolosità è legata soprattutto all’eventuale spandimento di sostanze inquinanti/pericolose sui piazzali e sulla viabilità e al successivo dilavamento nei canali di drenaggio.

Tale pericolosità, comunque, appare relativamente bassa considerata anche la mancata presenza abituale di mezzi adibiti al trasporto di sostanze inquinanti/pericolose e la bassa velocità dei veicoli.

Tale pericolosità risulta sostanzialmente confinata alla perdita di oli lubrificanti dagli organi meccanici dei veicoli ed al rilascio di particelle di gomma e particolato in atmosfera nei limiti della normalità per tipologie insediative similari.

Per quanto attiene, inoltre, il valore della risorsa idrica va considerato che il suo valore intrinseco è relativo alla destinazione d’uso della risorsa idrica. Nell’area in esame non sono presenti pozzi e/o captazioni per uso idropotabile di significativa importanza; mentre gli emungimenti sono sostanzialmente a scopo agricolo e zootecnico. Il progetto prevede l’integrale raccolta e trattamento a norma di legge sia delle acque reflue provenienti dalle attività ospitate nel comparto LI4 sia delle acque meteoriche di dilavamento delle coperture e dei piazzali

#### **Fase di cantiere**

Alcuni effetti negativi a carico della componente ambiente idrico potrebbero potenzialmente registrarsi in fase di realizzazione dell’opera. Non si prevede comunque l’apertura di piste di cantiere al di fuori del sedime del comparto LI4 in prossimità dei canali stessi, in quanto si potrà convenientemente utilizzare per l’accesso alle aree di cantiere il reticolo viario esistente.

Dovranno essere pertanto accuratamente predisposti idonei presidi volti alla rimozione dei solidi grossolani prima del conferimento delle acque di dilavamento meteorico alla rete dei canali di bonifica.

Durante le fasi di costruzione delle opere la falda superficiale risulta particolarmente esposta a rischio d’inquinamento in quanto è localizzata a scarsissima profondità dal piano campagna.

In particolare, le maggiori criticità sono legate agli scavi per le fondazioni e per la posa delle canalizzazioni lungo i piazzali e la viabilità interna, nonché a tutte le attività che riducono il sottile strato di protezione della falda, mettendo potenzialmente in comunicazione diretta la superficie con la tavola d’acqua.

Per quanto riguarda le misure mitigatrici degli impatti, le principali operazioni di cantiere dovranno svolgersi, qualora possibile, a sufficiente distanza dai canali, prevedendo, se necessario, vasche trappola per l'intercettazione almeno delle frazioni più grossolane del trasporto solido dilavato dalle aree di cantiere. Relativamente alle acque sotterranee gli impatti prevedibili sono a carico principalmente delle acque di falda superficiale ed in particolare consistono nel rischio di inquinamento ad opera delle acque piovane di dilavamento dei piazzali di cantiere.

Si dovrà pertanto provvedere all'attenta e continua ispezione delle aree di cantiere prevedendo apposite provvidenze per il mantenimento della pulizia ed il corretto stoccaggio dei materiali suscettibili di rilascio di sostanze inquinanti.

### **Individuazione e valutazione degli effetti del Progetto su flora vegetazione e fauna**

Per quanto riguarda strettamente l'area di Progetto, la vegetazione è dominata in massima parte da cenosi di tipo ruderale caratterizzate da un basso grado di naturalità e di scarso interesse naturalistico.

L'ambito strettamente oggetto dell'intervento di progetto si presenta comunque come quello di minore interesse nel contesto per quel che riguarda gli uccelli acquatici.

Le indicazioni ENAC, contenute nell'accordo di programma indicato nella delibera del Comune di Fiumicino n° 18 del 31/3/2005, volte a "evitare la frequentazione dei volatili" nell'area ai fini della sicurezza del volo, sono tali da sconsigliare fortemente l'ipotesi di prevedere, quale azione di compensazione per la perdita di habitat potenziale, la ricostituzione ex novo di una zona umida idonea alla sosta per gli uccelli acquatici, all'interno dell'area di progetto o in aree limitrofe.

### **Misure mitigatrici degli impatti**

Sono state inoltre operate specifiche scelte progettuali ed individuate apposite provvidenze atte a limitare/mitigare gli impatti ambientali delle opere con particolare riferimento al risparmio energetico ed al miglioramento dei servizi di accoglienza alla clientela.

Tra queste si ricordano le seguenti:

Previsione di un impianto di produzione di energia da fonti rinnovabili di potenza pari a circa 380 Kw di picco.

Previsione di apposite infrastrutture per agevolare la mobilità interna della clientela con effetti benefici oltreché sulla componente sociale anche nei riguardi del contenimento dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera e di rumore. Oltre alla suddivisione dei percorsi pedonali e carrabili e ad apposite dotazioni di posti auto per disabili, si prevedono in particolare corsie dedicate e piazzole di fermata per un mezzo di trasporto privato collettivo su gomma (tipo shuttle bus o trenino) a servizio della clientela per gli spostamenti interni all'area di Progetto e nelle aree limitrofe.

Previsione di un'area "gioco bimbi" esterna attrezzata con giochi e spazi di intrattenimento per bambini da ubicare nell'area antistante l'edificio E.

Dotazione di alberature a verde nei parcheggi dimensionata in conformità all'art. 19 della Legge Regionale 33 del 18/11/1999, in quanto superiore alle richieste di alberature previste dalle NTA del Piano Particolareggiato. Sono in particolare previsti:

o Un albero ogni 60 mq. di parcheggio; o Superficie a verde destinata alle piantumazioni pari al 30 % della superficie degli stalli. o Tipologie alberature e sistemazioni a verde conformi alle indicazioni 47 della NTA del Piano Particolareggiato.

Sistema di accumulo e riutilizzo delle acque meteoriche. Al fine di favorire la riduzione del consumo di acqua potabile il Progetto, in conformità all'art. 80 del R.E, prevede un sistema di accumulo e recupero delle acque piovane, raccolte dalle coperture degli edifici e dalle coperture delle pensiline e destinate all'irrigazione del verde ed eventuale pulizia dei piazzali.

Attenzione alle interferenze del traffico in fase di cantiere rispetto ai flussi attuali verso i centri commerciali vicini prevedendo speciali accortezze soprattutto nelle ore di punta (che fortunatamente sono collocate nei week end e nelle ore del tardo pomeriggio, periodi di usuale fermo dei cantieri). In particolare

*durante la fase di costruzione della rotatoria posta sul tronco sud di Via Corona Boreale si avrà cura di mantenere l'agibilità a senso unico da parte del traffico veicolare occupando una corsia per volta.*

#### Le fasce di mitigazione dei retri

*Le barriere verdi svolgono un importantissimo ruolo ambientale, contribuendo in modo significativo all'inserimento paesaggistico ed ecosistemico delle infrastrutture, poiché concepite mediante un processo analitico valutativo dei luoghi.*

*La realizzazione di barriere ecologiche lungo le linee di comunicazione consente di ottenere una riduzione degli impatti negativi legati alla produzione di rumore e polveri; la qualità della loro realizzazione svolge un ruolo ecologico anche nei confronti dell'ecomosaico complessivo.*

*La vegetazione scelta per queste fasce è plurispecifica ed è composta da alberi di prima e seconda grandezza, autoctoni e che richiedono poca manutenzione (Acer campestre, Melia azedarach, Quercus ilex e Tilia cordata).*

#### Gli alberi nei parcheggi

*Il numero degli esemplari arborei previsti all'interno dei parcheggi si è conformato 226 alle quantità richieste dal Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino (ossia 1 albero ogni 60 mq di parcheggio).*

*Le specie scelte comprendono l'Amelanchier Lamarkii e la Lagerstroemia indica entrambi piccoli alberi da fiore colorati poco spoglianti e che non producono frutti in modo da evitare l'imbrattamento delle auto che si parcheggiano sotto la loro chioma.*

*Nello stesso tempo presentano il vantaggio di offrire ombra in estate e non ostacolare il soleggiamento durante inverno grazie allo sfoltimento della chioma.*

*Il loro numero e la loro posizione in filari fitti permette di non interrompere il corridoio ecologico creato già con la fascia alberata nei retri.*

*Inoltre, gli alberi sono inseriti in una fascia di prato larga di 1 m così da ricreare, insieme al parcheggio rinverdito con il prato armato tipo Lunix, una sorta di prato continuo che rompe la monotonia dell'asfalto.*

#### Il verde ornamentale

*Per verde ornamentale s'intende tutta la vegetazione che ha scopo decorativo e che non interferisce con le restanti opere/infrastrutture di Progetto ma si inserisce perfettamente nel suo design.*

*Le vasche di arbusti, posizionate ad intervalli regolari e tali da non ostruire il percorso dei pedoni provenienti dal parcheggio e diretti alle aree commerciali, contengono all'interno arbusti della macchia mediterranea, autoctoni e che richiedono poca manutenzione (Lavandula spica, Gaura, Rosmarinus officinalis, Helicrysum stoechas, Myrtus communis, Buxus baccata, Arbutus unedo).*

*Il materiale usato per le vasche è l'acciaio corten con inserti in legno per le sedute. Le vasche sono alte 50 cm e presentano una baulatura in modo da dare un movimento morbido alla vegetazione e non apparire monotone nella scansione. Alle fermate del trenino posto a servizio dell'utenza pedonale sono state inserite delle aree sedute con alberi di Punica granatum in griglia allo scopo di permettere un gradevole ombreggiamento delle panchine.*

*La scelta dell'albero di melograno rimanda alle tradizioni dell'antica Roma, infatti faceva parte della vegetazione che cresceva rigogliosa nei giardini romani dell'epoca.*

#### Schermo visuale nei confronti delle percezioni attingibili dalle aree esterne al comparto LI 4

*L'impianto vegetazionale è stato concepito anche allo scopo di offrire un'efficace schermatura visuale nei confronti dei frequentatori delle aree circostanti il sedime del Progetto.*

Considerato che l'ambito territoriale in corrispondenza del quale è prevista la realizzazione delle opere di Progetto si colloca lungo la fascia del territorio regionale in adiacenza alla diramazione dei due tronchi autostradali rispettivamente a servizio dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino (autostrada A91) e del settore.

Considerato che le opere e gli interventi di progetto fanno parte del Lotto fondiario I4 (L I4) del Piano Particolareggiato n.4 e sono esclusivamente compresi all'interno del perimetro del succitato Piano Particolareggiato n.4.

Le opere relative ai restanti Lotti fondiari del PP 4 sono state in parte realizzate (attualmente già realizzato e operante il comparto L15 comprendente l'area del parco Da Vinci) e pertanto l'area occupata dalle opere di Progetto è già accessibile e fruibile attraverso le infrastrutture viarie poste a servizio del PP 4 e dei Lotti fondiari già realizzati.

Considerato che come si evince dalla cronologia riportata nello S.I.A.:

- con deliberazione n.14 del 25 febbraio 2003 il Consiglio Comunale di Fiumicino ha adottato in variante al PRG vigente il Piano Particolareggiato N. 4 assistito da convenzione urbanistica ricompreso all'interno del Quadrante ovest dell'Area Metropolitana Romana;
- in data 27 febbraio e 14 luglio 2004 si è svolta la Conferenza di Servizi che si è conclusa con parere favorevole acquisendo tutte le indicazioni, osservazioni e prescrizioni dettate dagli Enti e Amministrazioni intervenuti in Conferenza;
- con prot. 56436 del 06.04.2004 è stata acquisita dalla Regione Lazio, Dipartimento del Territorio Area Valutazione Impatto Ambientale, la pronuncia favorevole di compatibilità ambientale sul Piano Particolareggiato e sui relativi progetti delle opere di urbanizzazione;
- il citato Piano Particolareggiato è stato approvato con Accordo di Programma ex art. 34 d.lgs. 267/2000, sottoscritto in data 18 marzo 2005 dal Presidente della Regione Lazio e dal Sindaco del Comune di Fiumicino;
- con successiva deliberazione consiliare n.18 del 31/03/05 è stata ratificata la adesione del Sindaco all'Accordo di Programma ai sensi del comma 5 art.34 D.lgs 267/2000;
- in data 28 luglio 2005 a rogito del Notaio Maurizio Misurale rep. N. 168853 è stata stipulata la convenzione urbanistica tra l'Amministrazione Comunale e le società Euroaedifica srl e La Vignolina srl, proprietarie delle aree ricadenti all'interno del perimetro del Piano;
- il nuovo PRG del Comune di Fiumicino, approvato con deliberazione di GRL 162/06 ha recepito la destinazione urbanistica del Piano Particolareggiato;
- ai sensi dell'art. 17 della Convenzione Urbanistica l'attuazione della stessa avviene mediante due subcomprensori, approvati dalla Giunta Comunale con delibera 140/2005, dei quali il I° comprende i lotti L I4 ed L I5 e le opere pubbliche a questi associate;
- in sede di Conferenza di Servizi la Soprintendenza Archeologica di Ostia ha richiesto l'esecuzione di sondaggi al fine di valutare la consistenza di eventuali resti archeologici;
- a seguito dei sondaggi eseguiti, la Soprintendenza Archeologica di Ostia ha impartito prescrizioni di tutela e valorizzazione dei resti archeologici individuati per cui si è resa necessaria una modifica piano volumetrica, successivamente approvata con DD n.127 del 27.09.2006, al fine di
- recepire le prescrizioni della Soprintendenza ed inserire aree destinate a servizi pubblici, sottostazione Enel ed impianto di depurazione;
- con prot.54494 del 30.07.2007 la Euroaedifica srl ha presentato una modifica al progetto planovolumetrico nella quale è stata rimodulata la distribuzione delle aree pubbliche; modifica approvata con DCG 132/2007;
- con prot.17899 del 08.09.2011 La Vignolina srl ha presentato una modifica al progetto planovolumetrico per recepire ulteriori prescrizioni della Soprintendenza Archeologica di



REGIONE  
LAZIO

Ostia (prot.5500 del 04.09.2008) e rimodulare le aree verdi, nell'ambito del II° Subcomprensorio; approvata con DGC 48 del 11.05.2011.

Osservato che l'area di progetto è interclusa da viabilità esistente ed è situata in un contesto già urbanizzato.

Considerato che come riportato e dichiarato nella documentazione trasmessa e nello SIA, l'area oggetto dell'intervento non risulta ricadere in aree vincolate paesaggisticamente tav. B del PTPR e risulta esterna al confine della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

Il Piano Particolareggiato N. 4 ha già ricevuto parere favorevole da parte della Soprintendenza archeologica competente; parere favorevole successivamente esteso al Progetto delle opere comprese nel comparto L14. Il suddetto parere è condizionato dalla realizzazione di un progetto di valorizzazione archeologica di elementi testimoniali consistenti in resti di canalizzazioni idrauliche di epoca romana;

Visto quindi il parere del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio nota prot.n° 11506 del 2016 con il quale conferma i pareri precedentemente rilasciati per la modifica al progetto di valorizzazione archeologica.

Avendo considerato che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, a firma dell'Ing. Marfoli che ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio ai sensi del D.P.R. 28/12/2000 n°45, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Avendo considerato che gli elaborati progettuali e il SIA, ai fini del presente giudizio di compatibilità ambientale, sono coerenti con quanto indicato nell'Allegato VII, del D.Lgs. 4/2008 e avendo valutato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti.

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'Allegato VII, parte II del D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. n.4/2008, **si esprime giudizio di compatibilità ambientale positivo alle seguenti condizioni:**

1. Il progetto sia realizzato secondo quanto previsto negli elaborati consegnati alla scrivente Area VIA e recepire integralmente le indicazioni contenute nella relazione di VIA e integrazioni, relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale;
2. Il proponente dovrà garantire e rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza approvati dalle autorità competenti;
3. La realizzazione delle infrastrutture viarie previste dal progetto, sia come opere private che come opere pubbliche, dovrà precedere la realizzazione delle altre opere al fine di ridurre l'impatto che il nuovo insediamento crea con gli attuali flussi di traffico considerando che nell'area vasta esaminata sono in atto altri processi di trasformazione urbana;
4. In fase di cantierizzazione dovranno essere assicurati percorsi alternativi e le movimentazione dei mezzi pesanti come pure eventuali trasporti eccezionali dovranno essere concentrati soprattutto nelle ore notturne per non incidere sulla viabilità ordinaria e



diurna soprattutto prestando particolare attenzione alle interferenze del traffico in fase di cantiere rispetto ai flussi attuali verso i centri commerciali vicini prevedendo speciali accortezze soprattutto nelle ore di punta (impianti semaforici mobili, etc).

5. Si dovrà assicurare ed agevolare una mobilità interna attraverso corsie dedicate e piazzole di fermata per mezzi di trasporto privato collettivo su gomma (tipo shuttle bus o trenino) a servizio della clientela per gli spostamenti interni all'area di Progetto e nelle aree limitrofe (l'intera area del parco Da Vinci) anche ai fini del contenimento dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera e di rumore.
6. Si dovrà garantire altresì il collegamento pedonale protetto all'interno dell'intero parco da Vinci.
7. In fase di esercizio si dovrà garantire la sicurezza e la fluidità degli spostamenti veicolari e pedonali attraverso azioni e sistemi idonei al fine di limitare situazioni di criticità soprattutto nelle ore di punta e nel week-end.
8. Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:

-al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dovranno essere realizzate opere di arredo urbano con piantumazioni di specie autoctone per una superficie totale almeno pari al 30% della superficie complessiva degli stalli, detta indicazione è ovviamente riferibile alle sole aree di parcheggio a raso;

-dovranno essere adottate pavimentazioni impermeabili oppure in alternativa la parte sottostante la pavimentazione superficiale di progetto, se prevista di tipo permeabile, dovrà essere impermeabilizzata;

-al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...) prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche

-dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;

-le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;

-la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;

-dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti;

-dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti tecnologici opportuni per garantire la migliore gestione dell'impianto e soprattutto la sicurezza personale degli utenti (segnaletica a messaggio variabile, telecamere antistupro etc.).

Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole – parcheggi) devono essere:

-di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;

-di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;

-per quelle finalizzate a costituire la parte alta della barriera o delle formazioni arboree, devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 3 metri dal colletto;

-di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale



dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.

9. La realizzazione delle opere previste nel Piano in oggetto dovrà essere effettuata nel rispetto delle Norme di attuazione per il Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria, del Piano della Tutela delle Acque regionale e del Piano comunale della zonizzazione acustica, nonché delle norme regionali relative all'inquinamento luminoso, individuando le misure di mitigazione al fine di ridurre gli impatti.
10. Al fine di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici e di contenere i consumi energetici dell'intervento in oggetto, nonché per promuovere l'utilizzo delle fonti rinnovabili, il progetto dovrà essere redatto e realizzato nel rispetto degli obiettivi di qualità individuati dalla Direttiva 2002/91/CE, dal D.Lgs n.192/2005, come modificato dal D.Lgs n.311/2006, e dalla Legge Regionale n. 6/2008 relativa all'architettura sostenibile e alla bioedilizia.
11. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (innaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività edilizia). Altresì si dovranno collocare eventuali aree temporaneamente adibite alla gestione del cantiere (deposito veicoli, ricovero attrezzi, ecc.) lontano dalle aree vincolate.
12. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava;
13. Come riportato nello SIA in fase di cantiere per quel che riguarda le azioni di scoticamento del terreno, dovranno essere effettuate da settembre a febbraio per evitare eventuali disturbi alle specie di avifauna acquatica che frequentano le zone umide circostanti.
14. Come previsto nello SIA il proponente dovrà provvedere ad un monitoraggio sullo stato dell'ambiente, attraverso l'utilizzo di dati accertati e di un sistema di indicatori ambientali, verificando l'efficacia delle misure di mitigazione previste nello SIA per individuare eventuali impatti ambientali non previsti o di entità superiore rispetto alle previsioni al fine di programmare le opportune misure correttive per la loro gestione/risoluzione e al fine di individuare un corretto modello di ecogestione dell'area.
15. Dovranno essere acquisite tutte le autorizzazioni, concessioni, intese, licenze, pareri, nullaosta e assensi comunque denominati preordinati alla realizzazione del progetto, con particolare riferimento alle disposizioni di cui al D.Lgs. n. 152/2006, e s.m.i..
16. Eventuali modifiche o estensioni riguardanti l'impianto in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al Dlgs n. 152/2006 e s.m.i., conformemente a quanto disposto dall'allegato IV, punto 8, lettera t) del citato decreto.

La relazione istruttoria è costituita da n° 12 pagine.

Il presente provvedimento è emanato in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii..