



**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, TRANSIZIONE ENERGETICA
E CICLO DEI RIFIUTI**

AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	Intervento di Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – Zona F3b del PRG del Comune di Fiumicino (RM), nella configurazione approvata con Determinazione Dirigenziale n. 69 del 30 marzo 2022 – Rinnovo dell’efficacia temporale del provvedimento di V.I.A., nel Comune di Fiumicino, Provincia di Roma, in località Riserva del Capannone.
Proponente	Società SOCESFIN S.r.l. e Società Agricola FCO S.r.l.
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Fiumicino Località: Riserva del Capannone.

Registro elenco progetti n. 005/2026

**Pronuncia di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.
ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006.**

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone	IL DIRIGENTE <i>ad interim</i> Ing. Ferdinando Maria Leone
ISTRUTTORE: Geom. Roberto Cappella	IL DIRETTORE Ing. Wanda D’Ercole

Attivazione della procedura

Le Proponenti Società SOCESFIN S.r.l. e Società Agricola FCO S.r.l. in data 19/01/2026 (protocollo di acquisizione n. 44283 in pari data), hanno inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del combinato disposto dell'art. 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e del D.M. n. 52/2015.

L'opera in esame è individuata, nell'istanza presentata dal Proponente, tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera b), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e pertanto è sottoposta a procedura di Verifica sull'applicabilità della V.I.A.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 005/2026 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

Identificazione Elaborato	Nome del file PDF
ISTANZA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.I.A. (Rev.3.5_27_marzo_2025)	Istanza di verifica di assoggettabilità a V.I.A.
Allegato A: Dichiarazione sostitutiva di atto notorio a firma del professionista firmatario dello Studio Preliminare Ambientale	Allegato A
Allegato B: Dichiarazione attestante il valore dell'opera a firma del proponente	Allegato B
Allegato C: Avviso Pubblico	Allegato C
Allegato D: Elenco degli Enti e delle Amministrazioni coinvolti nella procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale	Allegato D
Dichiarazione autocertificata del proponente sulla titolarità alla presentazione dell'istanza	Dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà
Dichiarazione del proponente circa la disponibilità a recepire eventuali prescrizioni vincolanti volte ad evitare impatti ambientali significativi e negativi che determinerebbero il rinvio alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale	Dichiarazione del Proponente
CERTIFICATO DI DESTINAZIONE URBANISTICA attestante la conformità dell'opera alle previsioni pianificatorie e della destinazione dei suoli, nonché la verifica se le aree interessate dal progetto siano state percorse o danneggiate dal fuoco	Copia_DocPrincipale_CDU_Fg_726_part_6 Copia_DocPrincipale_CDU_Fg_732_part_21 Copia_DocPrincipale_CDU_Fg_732_part_39
CERTIFICAZIONE DI ASSENZA DEGLI USI CIVICI da parte delle Amministrazioni Comunali interessate dal progetto, redatta ai sensi dell'art. 3 comma 3 della L.R. 1/86	Copia_Allegato1_usi_civici0000 Copia_DocPrincipale_modello modello usi_civici0000



ONERI ISTRUTTORI: Originale della ricevuta del versamento effettuato su c/c bancario intestato alla Regione Lazio (codice IBAN IT03M0200805255000400000292)	bonifico Regione Lazio
STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE , redatto in conformità all'Allegato IV bis del d.lgs. 152/2006 e secondo quanto indicato nel punto 3.6 della D.G.R. n. 884/2022	SPA_FINALE_18.01.2026
ALLEGATI TECNICI	
a. Documentazione fotografica e simulazioni	a. Documentazione fotografica e simulazioni
b. Elaborati di progetto	
b.1 PPE 3-5_ELAVORATI GRAFICI DELLA PROPOSTA_Marzo 2022	b.1 PPE 3-5_ELAVORATI GRAFICI DELLA PROPOSTA_MARZO 2022_compressed
b.2 PPE 3-5_RELAZIONE DESCRITTIVA_Marzo 2022	b.2 PPE 3-5_RELAZIONE DESCRITTIVA_MARZO 2022
b.3 Organizzazione funzionale del Piano Particolareggiato	b3. Organizzazione funzionale del PPE
b.4 Principali opere idrauliche e sezioni stradali	b4. Principali opere idrauliche e sezioni stradali
c. Norme Tecniche di Attuazione del PPE	c. NTA_PP 3-5
ALLEGATI SPECIALISTICI	
Relazione generale idrologica-idraulica	IDR.A.1
Elaborati grafici idraulici	ELAVORATI GRAFICI IDR
Relazione geotecnica generale	GTN.A.1
Relazione di calcolo piazzali scatolari	GTN.A.2
Utilizzo e gestione delle terre da scavo e cave	GTN.A.3
Relazione Paesaggistica	PP 3-5_RELAZIONE PAESAGGISTICA_Gennaio 2026
SIP (Studio di Inserimento Paesaggistico)	PP 3-5_SIP_GENNAIO 2026
Analisi Trasportistica	Relazione trasportistica_PP3-5 Fiumicino_Rev1
Relazione Acustica	Relazione Acustica_2026
Relazione Atmosfera/qualità dell'aria	Relazione Atmosfera_Qualità dell'aria_Gennaio 2026
Relazione Geologica e di Modellazione Sismica	GEO03_2026_Relazione Geologica_PP3-5+ALLEGATI_REV02
Indagine Vegetazionale	Indagine vegetazionale e relazione di progetto FIUMICINO 15.01.2025

Studio di Compatibilità Aeronautica - Definizione Requisiti Illuminazione	RT20 007 - Città di Fiumicino PP 3-5 – Definizione dei Requisiti di illuminazione Ed 1.0
Studio di Compatibilità Aeronautica – Verifiche d’Abbagliamento	RT20 007 - Città di Fiumicino PP 3-5 – Studio Aeronautico Abbagliamento Ed 1.0
Analisi problematiche di <i>bird-strike</i> - Indicazioni Mitigative	Attrattività Avifauna Vailog Le Vignole Fiumicino_new
FASCICOLO DEI PARERI	FASCICOLO DEI PARERI

Con nota prot. n. 66525 del 22/01/2026, è stata data comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati dell’avvenuta pubblicazione sul sito web di questa Autorità dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo del progetto, a norma dell’art. 19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/06.

Le Amministrazioni e gli Enti Territoriali potenzialmente interessati, individuati dalla Proponente e/o riconfermati/integrati dalla competente Area V.I.A. sono i seguenti:

- ❖ Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia Belle Arti Paesaggio per l’Area Metropolitana di Roma e per la Provincia di Rieti;
- ❖ AUBAC – Autorità di Bacino, Distrettuale Appennino Centrale;
- ❖ Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- ❖ Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Area Infrastrutture Viarie e Aeroportuali;
- ❖ Regione Lazio, Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e patrimonio, Area Autorità Idraulica Regionale;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV –Pianificazione strategica e governo del territorio, Servizio 1 “Pianificazione territoriale, urbanistica e attuazione del PTPG”;
- ❖ Consorzio di Bonifica Litorale Nord;
- ❖ Città di Fiumicino, Area Strategia del Territorio;
- ❖ Città di Fiumicino, Area Tutela Ambientale;
- ❖ Città di Fiumicino, Area Edilizia e TPL;
- ❖ Città di Fiumicino, Area Lavori Pubblici e manutenzioni – Centrale Unica di Gara – PNRR;
- ❖ Aeroporti di Roma S.p.A. - Gestore Aeroportuale;
- ❖ ENAC - Ente Nazionale per l’Aviazione Civile, Direzione Pianificazione e Progetti;
- ❖ ENAV S.p.A. - Ente Nazionale di Assistenza al Volo;
- ❖ ANAS S.p.A. - Compartimento di Roma.

Nel termine di 30 giorni, di cui al comma 4, dell’art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 sono pervenute le seguenti osservazioni:

- La Città Metropolitana di Roma Capitale, HUB II Sostenibilità Territoriale, Dipartimento IV – Pianificazione strategica e Governo del territorio, Servizio 1 “Pianificazione territoriale, urbanistica e attuazione del PTPG”, con nota prot. n. 25179 del 03/02/2026, acquisita a mezzo



PEC con prot. n. 109218 in pari data, ha comunicato *“Atteso che l'intervento in oggetto non comporta variante urbanistica, visto l'art. 3, comma 8 delle Nda del P.T.P.G, l'espressione del parere di compatibilità, di cui all'art. 20 comma 5 del D.lgs. 267/2000 e all'art. 4 comma 1 lett. c della LR 14/99, non è richiesta”*.

- La Regione Lazio, Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Autorità Idraulica Regionale, con nota prot. n. 130177 del 06/02/2026, ha inviato una comunicazione riguardante l'intervento in oggetto specificando che *“...l'Area scrivente interviene nel procedimento di cui in oggetto nella seconda fase procedurale, al fine di valutare la compatibilità idraulica del progetto, qualora lo stesso interferisca con le aste principali di competenza regionale, individuate con D.G.R. n. 5079/99”*.
- L' ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Direzione Territoriale Lazio, con nota prot. n. 21428 del 09/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 134803 in pari data, ha comunicato che *“...Per le richieste di parere-nulla osta relative ad ostacoli o pericoli alla navigazione aerea, questa Direzione provvede a comunicare agli interessati la determinazione finale sulla compatibilità aeronautica degli impianti e costruzioni che possono costituire ostacolo e/o pericolo alla navigazione a completamento dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 709 e 711 del Codice della Navigazione, solo dopo aver ricevuto i risultati della ricognizione tecnica di ENAV, volta ad identificare possibili interazioni con le procedure strumentali di volo, i sistemi di radionavigazione e le superfici di delimitazione ostacoli di cui al Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, fatte salve le competenze dell'Aeronautica Militare. Pertanto, al fine dell'ottenimento del parere-nulla osta, è necessario che il Proponente attivi la procedura descritta nel Protocollo Tecnico pubblicato sul sito dell'Ente www.enac.gov.it alla sezione “Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea”, inviando alla scrivente Direzione la documentazione necessaria e avviando, contestualmente, analoga procedura con ENAV, anche al fine di consentire gli adempimenti previsti dall'applicazione dell'Annesso 15 ICAO, da ottenersi con i tempi previsti dalla procedura pubblicata...”*.
- AUBAC - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Area Pianificazione e Gestione del Rischio Idraulico, con nota prot. n. 2053 del 13/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 158642 in pari data, ha comunicato che *“... ai soli fini dell'assoggettabilità a VIA, per la valutazione dell'impatto sulle pertinenti componenti ambientali la coerenza dell'intervento con gli strumenti della pianificazione di bacino idrografico e distrettuale rimane correlata alla compatibilità del progetto con il quadro complessivo risultante dalle indicazioni, raccomandazioni e condizioni...”* puntualmente indicate nella suddetta nota.
- Il Comune di Fiumicino, Area Ambiente e Riserva - Strategia del Territorio e Progettazione – Project Financing – Fondi Strutturali/Settore Strategia del Territorio e Progettazione - Project Financing – Fondi Strutturali, con nota prot. n. 34116 del 20/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 188662 in pari data, ha comunicato che *“...ai soli fini dell'assoggettabilità a VIA, per la valutazione dell'impatto sulle pertinenti componenti ambientali e la coerenza dell'intervento con gli strumenti della pianificazione urbanistica, rimane correlata alla compatibilità del progetto con il quadro complessivo risultante dalle indicazioni, raccomandazioni e alle condizioni delle procedure urbanistiche [...] elencate. Inoltre, si ribadisce che il contributo e reso ai soli fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui al d.lgs. n.152/2006 e non sostituisce gli atti autorizzativi e/o i pareri di competenza di questa Amministrazione Comunale qualora espressamente previsti dalla*



pianificazione urbanistica o dalla normativa vigente”.

- Aeroporti di Roma S.p.A., con nota prot. n. 3614 del 20/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 189288 del 20/02/2026, ha formulato osservazioni sull'intervento in esame specificando che *“...si intende riscontrare all'interno di questa nota i primi rilievi concernenti le tematiche di compatibilità con le operazioni e i temi di safety aeroportuale, e si richiede di programmare nei tempi più brevi possibili un confronto per valutare eventuali temi di compatibilità con le attività di sviluppo e programmazione di concerto con ENAC e con il Comune di Fiumicino. Nel merito delle prime considerazioni legate a safety e operazioni, si evidenzia la necessità dell'iter di compatibilità con superfici di delimitazione ostacoli, procedure di volo e interferenza elettromagnetica del Piano Particolareggiato presso gli Enti Competenti”.*

Oltre il termine di cui al comma 4, dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 è pervenuta la seguente osservazione:

- Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 3030 del 24/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 200271 in pari data, ha confermato il parere favorevole espresso con prot. n. 2391 del 16/02/2021, alle medesime condizioni e prescrizioni.

Con nota prot. n. 225689 del 02/03/2026, l'Area V.I.A. ha chiesto alla Proponente di ottemperare alle richieste formulate dalle suddette Amministrazioni ed Enti coinvolti nel procedimento, fornendo esaustiva documentazione integrativa, ai sensi dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/06.

Le Proponenti Società SOCESFIN S.r.l. e Società AGRICOLA FCO S.r.l. con nota del 16/04/2026, acquisita a mezzo PEC con protocollo n. 407071 del 17/04/2026, hanno trasmesso la seguente documentazione integrativa:

- Documentazione integrativa e chiarimenti ai sensi dell'art. 19, comma 6 del D.Lgs. n. 152/06 – rev. 00.

Con nota prot. n. 411373 del 17/04/2026, l'Area V.I.A. ha dato comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati del deposito della documentazione integrativa ed ha altresì comunicato la tempistica di adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A. a norma dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/06.

A seguito della trasmissione della documentazione integrativa, sono pervenuti i seguenti pareri/osservazioni:

- La Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 450450 del 29/04/2026, ha comunicato che *“... nei limiti delle competenze paesaggistiche della Direzione regionale di appartenenza, ritiene di poter **confermare** le valutazioni e le conclusioni già espresse nel **parere n. 932797 del 30/10/2020** anche alla luce dell'approvazione del PTPR intervenuta con DCR 5/2021, che non modifica la disciplina di tutela dei beni paesaggistici con i quali la proposta interferisce”.* Detto parere di cui alla nota prot. n. 932797 del 30/10/2020, è stato trasmesso in allegato;
- Il Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio,



Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma e per la Provincia di Rieti, con nota prot. n. 9582-P del 11/05/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 493158 del 12/05/2026, ha comunicato che "... Considerato il parere paesaggistico di competenza già espresso con nota ns. prot. n. 21611-P del 28/09/2020; Considerati i pareri di competenza archeologica già espressi dallo Scrivente ufficio, in ultimo con nota ns prot. n. 4020-P del 20/02/2024; Tutto quanto sopra esposto, questo Ufficio, per quanto di sua competenza, **conferma** le valutazioni e le conclusioni già espresse nel **parere ns prot. n. 21611-P del 28/09/2020** e nel **parere ns prot. n. 4020-P del 20/02/2024**" allegati alla suddetta nota.

- Aeroporti di Roma S.p.A., con nota prot. n. 9777 del 15/05/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 513171 in pari data, ha comunicato che "...In ragione della prossimità dell'area al sedime aeroportuale, si ritiene opportuno richiamare l'attenzione sulla necessità che i futuri sviluppi del Piano siano accompagnati da adeguati approfondimenti integrati, da svolgersi anche mediante specifici tavoli di lavoro, in stretto coordinamento con ENAC, ENAV e le ulteriori Autorità eventualmente competenti. Tale impostazione risulta peraltro coerente con quanto espressamente rappresentato dallo stesso Proponente nel documento [...], nel quale viene evidenziata "la necessità di considerare la programmazione delle opere di accessibilità previste nell'ambito delle attività di sviluppo e di garantire un assetto di pianificazione territoriale integrato e sostenibile". Si precisa infine che il presente Parere positivo è reso ai soli fini del rinnovo dell'efficacia del provvedimento di non assoggettabilità a VIA e non sostituisce in alcun modo gli ulteriori atti autorizzativi di competenza della Scrivente che dovrà essere necessariamente coinvolta nei successivi procedimenti inerenti il Piano."

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.

Il progetto in esame riguarda l'intervento di Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – Zona F3b del PRG del Comune di Fiumicino (RM), Provincia di Roma, in località Riserva del Capannone, nella configurazione approvata con Determinazione Dirigenziale n. 69 del 30 marzo 2022.

Tale configurazione:

- *mantiene inalterata la capacità edificatoria complessiva già valutata nei procedimenti precedenti;*
- *non comporta incremento del consumo di suolo né ampliamento del perimetro di trasformazione;*
- *non introduce nuove categorie di opere o interventi rilevanti ai fini della VIA;*
- *recepisce prescrizioni settoriali, in particolare in materia di sicurezza aeroportuale e grado di affollamento, senza incidere sul quadro ambientale di riferimento.*

Il progetto sottoposto a verifica rappresenta quindi l'esito finale di un procedimento unitario avviato nel 2020 e già valutato positivamente sotto il profilo ambientale, senza discontinuità sostanziali rispetto al quadro esaminato in sede regionale.

Inquadramento procedurale

Il Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 è stato approvato mediante Accordo di Programma nel 2005 ed è stato successivamente aggiornato e rivisitato nel tempo, fino all'approvazione della configurazione urbanisticamente vigente con la Determinazione Dirigenziale n. 69 del 30 marzo 2022.

Sotto il profilo autorizzativo ambientale, il Piano è stato originariamente interessato da una procedura di



Valutazione di Impatto Ambientale¹ conclusa favorevolmente nel 2004.

Il procedimento viene ripreso nel 2020 con la presentazione dell'istanza di aggiornamento e revisione delle previsioni plano-volumetriche del Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5, ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettere e) ed f), della Legge Regionale Lazio n. 36/1987.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 80 del 4 agosto 2020, il Comune di Fiumicino ha disposto l'attivazione della Conferenza di Servizi istruttoria, finalizzata all'esame della proposta e all'acquisizione dei pareri delle Amministrazioni competenti.

La Conferenza di Servizi si è conclusa con esito favorevole mediante Determinazione Dirigenziale comunale n. 858 del 16 febbraio 2021, che ha formalizzato l'acquisizione dei pareri in materia urbanistica, ambientale, paesaggistica, archeologica, idraulica, trasportistica e aeronautica.

Parallelamente all'iter comunale, la Regione Lazio ha esaminato il progetto ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e, con Determinazione Dirigenziale n. G00291 del 18 gennaio 2021, ha stabilito che le modifiche progettuali non rientrano nelle categorie di cui all'art. 6, commi 6 e 7, della Parte Seconda del medesimo decreto, escludendo pertanto il progetto dalle procedure di valutazione di compatibilità ambientale.

Nel 2022, con Determinazione Dirigenziale n. 69 del 30 marzo 2022, dell'Area Strategia del Territorio della Città di Fiumicino, è stata approvata la configurazione definitiva del Piano, recependo le prescrizioni settoriali nel frattempo intervenute e facendo espressamente salvi gli esiti del provvedimento regionale del 2021, senza introdurre modifiche al quadro ambientale già valutato.

Il quadro amministrativo di riferimento risulta pertanto definito e stabile, non essendo intervenute modifiche alla classificazione urbanistica dell'area né variazioni del perimetro del comparto, ma esclusivamente affinamenti dell'assetto planivolumetrico e funzionale, già valutati nell'ambito dei procedimenti precedenti.

Stato di attuazione dell'intervento

Alla data di redazione del presente Studio Preliminare Ambientale, il Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b non risulta oggetto di attuazione.

Non sono stati avviati lavori né risultano realizzate opere di urbanizzazione, edificazioni, movimenti di terra, cantierizzazioni o altre trasformazioni fisiche del suolo riconducibili alle previsioni del Piano. L'area interessata si presenta pertanto in una condizione sostanzialmente invariata rispetto allo stato dei luoghi considerato nell'ambito dei precedenti procedimenti di valutazione ambientale.

Tale condizione è coerente con l'andamento dell'iter amministrativo e con la natura delle modifiche pianificatorie intervenute nel tempo. Nelle fasi successive all'approvazione del PPE e, in particolare, nel corso dei procedimenti di aggiornamento e revisione delle previsioni plano-volumetriche, il Piano è rimasto in una fase di progressiva definizione e consolidamento del quadro pianificatorio, procedurale e settoriale, che non ha consentito il maturare delle condizioni tecnico-amministrative necessarie all'avvio degli interventi attuativi.

L'assenza di opere non è pertanto riconducibile a una sospensione dell'attività pianificatoria, bensì alla necessità di completare e coordinare una pluralità di adempimenti, con specifico riferimento:

- all'aggiornamento dell'assetto planivolumetrico;*
- al recepimento delle prescrizioni settoriali intervenute nel tempo;*

¹ Provvedimento Prot. N. D2/18913 del 08.02.2005 (Intervento denominato: "Realizzazione del Piano Particolareggiato n. 3-5" progetto sito nel Comune di Fiumicino in località Riserva del Capannone. – Registro elenco progetti n. 159/2004) - Area V.I.A., Regione Lazio, con espressione di un giudizio positivo di compatibilità ambientale, reso ai sensi del DPR 12 aprile 1996.



– al coordinamento con i procedimenti ambientali e urbanistici connessi.

Non risultano intervenuti cambiamenti significativi del contesto territoriale, urbanistico o ambientale tali da modificare il quadro di riferimento già esaminato nelle precedenti fasi istruttorie.

Il procedimento in corso si colloca in una fase esclusivamente pianificatoria e amministrativa, antecedente a qualsiasi trasformazione fisica del territorio, consentendo una valutazione anticipata e completa degli effetti potenziali del Piano prima dell'avvio degli interventi attuativi.

Rapporti con altri procedimenti di valutazione ambientale

Il progetto è stato oggetto, nel corso del tempo, di valutazioni ambientali plurime, coerenti e coordinate, tutte concluse con esito favorevole.

La [...] procedura, [...], è finalizzata a confermare valutazioni ambientali già espresse, tuttora valide e coerenti con l'assetto pianificatorio vigente.

In particolare, la Determinazione Regionale n. G00291 del 18 gennaio 2021 ha valutato favorevolmente un assetto progettuale che (nella configurazione approvata con la Determinazione Dirigenziale n. 69 del 30 marzo 2022, caratterizzata dalla inalterata capacità edificatoria complessiva, senza alcun incremento del consumo di suolo, che non propone nuove categorie di opere o interventi rilevanti ai fini della VIA e recepisce le prescrizioni settoriali con particolare riferimento alle materie della sicurezza aeroportuale e al grado di affollamento), costituisce il riferimento ambientale di base del procedimento.

Gli adeguamenti successivamente introdotti, [...], derivano infatti dall'adeguamento del Piano alle prescrizioni e alle condizioni formulate dai diversi enti coinvolti nell'ambito della Conferenza di Servizi e non comportano alterazioni degli equilibri ambientali già valutati.

Tali adeguamenti non incidono sui principali fattori di pressione ambientale (consumo di suolo, movimenti di terra, gestione delle acque, emissioni, clima acustico), né introducono nuove tipologie di impatto rispetto a quelle già esaminate in sede regionale.

Nell'ambito dei procedimenti comunali e regionali connessi sono stati acquisiti i pareri delle Amministrazioni competenti in materia ambientale, paesaggistica, archeologica, idraulica, trasportistica, infrastrutturale e aeronautica, nonché gli atti di assenso comunque denominati degli enti coinvolti.

L'elenco completo e analitico dei pareri, unitamente ai relativi atti e provvedimenti, è raccolto nel "Fascicolo dei Pareri", allegato [...] e parte integrante della documentazione istruttoria.

Alla luce di quanto sopra, la presente istanza non determina sovrapposizioni o duplicazioni valutative e si configura quale procedimento ricognitivo e confermativo, pienamente coerente con i principi di semplificazione, proporzionalità e non aggravamento del procedimento amministrativo.

Il complesso degli atti, dei pareri e delle valutazioni richiamati costituisce il quadro di riferimento istruttorio per la presente verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale.

Elenco dei pareri acquisiti

– **Città di Fiumicino - Area Strategia del Territorio**

- Determinazione Dirigenziale N. 24 del 16.02.2021(Registro Generale Determinazioni N. 858 del 16.02.2021): Conclusione dei lavori della conferenza di servizi istruttoria convocata ai sensi dell'art. 14 c.1. della legge 241/90. Acquisizione in atti dei pareri;
- Determinazione Dirigenziale N. 159 del 27.07.2021 (Registro Generale Determinazioni N. 3871 del 27.07.2021): Approvazione dell'aggiornamento delle previsioni piano volumetriche, riconducibile alle fattispecie dell'art. 1bis della legge regionale 36/8, relativo alla viabilità



interna e al parcheggio del lotto L11, oltre che all'espressione del parere della competente Soprintendenza in ordine ad alcuni ritrovamenti emersi in sede di sondaggi dell'area.

- Determinazione Dirigenziale N. 69 del 30.03.2022 (Registro Generale Determinazioni N. 1739 del 30.03.2022): aggiornamento PPE int. 3-5 zona Ff3b di PRG - Attuazione delle prescrizioni ENAC relative alla proposta, di revisione del grado di affollamento, presentata dalla Socesfin S.r.l. e dalla Agricola FCO S.r.l.
- **Città di Fiumicino**
 - Deliberazione di Giunta Comunale N. 19 del 18.02.2021: Approvazione delle modifiche al Planivolumetrico del PPE int. 3 e 5 della zona F3b del PRG.
- **Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, la provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale**
 - Nota Prot. 21611-P del 28.09.2020 (Prot. Comune di Fiumicino n. 127369 del 29/09/2020);
 - Nota Prot. 28955-P del 22.12.2020;
 - Nota Prot. 21266-P del 29.01.2021 (Prot. Comune di Fiumicino n. 14465 del 29/01/2021).
- **Ministero della Cultura - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, e per la provincia di Rieti**
 - Nota Prot. MIC SABAP –MET-RM Class. 34.43.04/43.92/2021;
 - Nota Prot. 6125-P del 19.05.2021 (Prot. Comune di Fiumicino n. 74528 del 20/05/2021);
 - Nota Prot. 9066-P del 08.07.2021 (Prot. Comune di Fiumicino n. 104650 del 13/07/2021);
 - Nota Prot. 17653-P del 19.11.2021;
 - Nota Prot. 7895-P del 13.04.2023.
- **ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**
 - Nota Prot. 130773 del 05/10/2020;
 - Nota Prot. 177614 del 30/12/2020;
 - Nota Prot. 20378 del 10/02/2021;
 - Nota Prot. 69767 del 12/05/2021;
 - Nota Prot. 200088 del 26/11/2021;
 - Nota Prot. 22922 del 24/02/2022.
- **Regione Lazio**
 - Ufficio Rappresentante Unico e Ricostruzione, Conferenze di servizi nota prot. 102908 del 07/08/2020;
 - Direzione Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale Paesistica ed Urbanistica nota prot. 147004 del 02/11/2020;
 - Direzione Infrastrutture e Mobilità nota prot. 111691 del 02/09/2020;
 - Direzione Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti nota prot. 8450 del 20/01/2021.
- **Città Metropolitana di Roma Capitale – Dip.to VI Pianificazione strategica generale – Servizio 1**
 - Nota Prot. 158234 del 05/11/2020 (Prot. Comune di Fiumicino n. 18732 del 08/02/2021).
- **C.B.T.A.R. – Consorzio Bonifica Tevere ed Agro Romano**



- Nota Prot. 23555 del 16/02/2021.
- **Gestore Aeroportuale – Aeroporti di Roma S.p.A.**
 - Nota Prot. 148409 del 03/11/2020;
 - Nota Prot. 18685 del 08/02/2021;
 - Nota Prot. 23250 del 16/02/2021.
- **ACEA ACQUA – Direzione Operazioni Investimenti e Ingegneria della Manutenzione – Acea ATO 2 SpA**
 - Nota Prot. 602444 del 20/10/2020.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Pianificazione territoriale e urbanistica vigente

Il Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b è localizzato nel territorio del Comune di Fiumicino ed è ricompreso nel vigente Piano Regolatore Generale comunale.

Il PRG classifica l'area come F3b – Servizi privati con funzione di polarità urbana e/o di supporto al sistema insediativo esistente, prevedendone l'attuazione mediante pianificazione attuativa, in conformità alle Norme Tecniche di Attuazione. Tale destinazione costituisce l'esito di una scelta pianificatoria strutturale, consolidata nel tempo, finalizzata alla localizzazione di funzioni non residenziali di rango sovralocale in un ambito caratterizzato da elevata accessibilità infrastrutturale e prossimità al sistema aeroportuale.

Il PPE n. 3-5 è stato approvato nel 2005 mediante Accordo di Programma tra il Comune di Fiumicino e la Regione Lazio, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000, e ratificato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 21 del 9 maggio 2005. Il Piano ha disciplinato la trasformazione di un'area precedentemente a destinazione agricola in ambito per servizi privati non residenziali, in coerenza con il quadro pianificatorio generale comunale, allora in fase di definizione e successivamente approvato.

Il Piano si inserisce all'interno del più ampio ambito territoriale comunemente denominato Quadrante Ovest, compreso tra il sedime aeroportuale "Leonardo da Vinci", le infrastrutture autostradali A91 e A12 e il sistema insediativo di margine del Comune di Roma. In tale ambito il PRG ha previsto un insieme coordinato di strumenti urbanistici attuativi, concepiti in modo unitario per ospitare funzioni non residenziali e per garantire il contestuale potenziamento delle opere di urbanizzazione, in particolare del sistema della viabilità.

Le successive attività di aggiornamento e revisione del PPE n. 3-5, sviluppate nel rispetto della L.R. Lazio n. 36/1987, hanno mantenuto invariati la destinazione urbanistica, il dimensionamento complessivo, gli indici urbanistici e la dotazione di aree per servizi pubblici e di uso pubblico.

Le modifiche hanno riguardato esclusivamente l'assetto planivolumetrico e funzionale, attraverso una redistribuzione delle potenzialità edificatorie all'interno dei lotti fondiari. Tali modifiche non introducono elementi di discontinuità rispetto alle previsioni originarie del Piano né alterano il quadro pianificatorio di riferimento.

Pianificazione sovraordinata e di settore

Il PPE n. 3-5 è stato verificato in rapporto agli strumenti di pianificazione sovraordinata e di settore, con particolare riferimento a:

- Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino;
- Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR);
- Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;



- Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG);
- Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Rischio Aeroporto "Leonardo Da Vinci" di Fiumicino;
- Mappe di Vincolo di cui al Codice della Navigazione;
- Classificazione acustica del territorio comunale.

Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino

L'area di intervento ricade nel cosiddetto Quadrante Ovest di Roma, all'interno del Comune di Fiumicino. Dal punto di vista amministrativo e urbanistico, l'area è classificata dal vigente PRG al Capo VII in "Zona F – Attrezzature di interesse collettivo".

Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale di Fiumicino, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 162 del 31.03.2006, individuano il Piano Particolareggiato nell'Art. 64.3 - Sottozona F3b: Servizi privati con funzione di polarità urbana e/o di supporto al sistema insediativo esistente da realizzarsi attraverso pianificazione attuativa.

La sottozona F3b comprende le aree a prevalente funzione non residenziale, commerciali, culturali, ricreative, ricettive e fieristiche in zona periurbana o extraurbana.

Ciascuna località di nuovo impianto e/o trasformazione è contrassegnata da apposito numero identificativo corrispondente alla zona in cui è sita. L'attuazione avviene tramite strumento urbanistico attuativo con gli indici urbanistici riportati per ogni singolo intervento.

L'area è contrassegnata come Intervento n. 65 - Piscina Gagliarda – PPE n° 3-5, il cui l'indice di utilizzazione territoriale per la redazione del piano attuativo, comprensivo dei volumi esistenti, è: I_{ut} (indice di utilizzazione territoriale) non residenziale = 0,4 mq/mq. Per tale intervento, la cui attuazione è subordinata alla cessione gratuita all'Amministrazione Comunale delle aree necessarie alla realizzazione della viabilità di collegamento tra Via Corona Boreale e la viabilità aeroportuale, sono consentiti i seguenti usi: U2/1 U2/2 U2/3 U2/4 U2/5, U2/7, U2/9, U2/11, U2/13, U2/14, U2/15.

Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)

Con riferimento al PTPR, definitivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 5 del 21 aprile 2021, l'area del Piano è caratterizzata come di seguito descritto.

La Tavola A del PTPR (Sistemi ed ambiti del paesaggio) individua due ambiti di paesaggio caratterizzanti il sito di studio:

Sistema del Paesaggio Agrario

- Paesaggio Agrario di Valore, riguardante la porzione sud-ovest del Piano che risulterà interessata prevalentemente da sistemazioni a verde pubblico;
- Paesaggio Agrario di Continuità: che investe la quasi totalità della superficie del Piano;

Sistema del Paesaggio Insediativo

- Paesaggio degli Insediamenti Urbani, che riguarda una modesta porzione situata a sud-est dell'area di intervento, attualmente caratterizzata da edifici destinati a uffici aziendali.

Dalla lettura della Tavola B di PTPR si evidenzia la presenza di Beni Paesaggistici inerenti le aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 134, comma 1, lettera b) e del comma 1 dell'art. 142 del Codice dei beni

² Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore di Fiumicino: Capo V - Usi del territorio Art. 32 – Criteri generali relativi agli usi del territorio

culturali e del paesaggio di cui al Decreto legislativo 42 del 2004, individuate all'art. 9 delle NTA del PTPR approvato, consistenti prevalentemente in:

m) zone di interesse archeologico.

Tuttavia, oltre all'individuazione del bene tutelato per legge sopra richiamato, l'area in cui è localizzato il PPE N. 3-5 è inserita tra le "Aree di tipo 2 – Aree di interesse archeologico o di rispetto", come indicato nelle "Osservazioni al PRG di Fiumicino" (nota SBAO prot. 10730 del 18.12.2001), per le quali è richiesta l'esecuzione di indagini archeologiche preventive. Per coerenza con il ventaglio dei beni paesaggistici segnalati (PTPR e osservazioni al PRG della SBAO), è possibile considerare che il vincolo archeologico riguardi due ambiti distinti, entrambi concorrenti a individuare gli aspetti di tutela individuati e descritti nell'art. 41 delle NTA del PTPR e nell'art. 13 della LR 24/98, riguardanti la protezione delle aree di interesse archeologico.

I due ambiti sono i seguenti:

a. Il primo riguarda la presenza sulla Tavola B del PTPR di una modesta porzione localizzata sul versante nord-est del perimetro del Piano, interessata prevalentemente dalla fascia di rispetto di protezione linee di interesse archeologico, così individuata:

ID Regione Lazio: ml_0361

Nome: 20 – Canalizzazione di epoca romana

Fonte: SBAO

Vincolo: linee_archeo e relativa fascia di rispetto archeologica

b. Il secondo ambito, non rintracciabile nella cartografia del PTPR, riguarda le già richiamate "Osservazioni al PRG di Fiumicino" (nota SBAO prot. 10730 del 18.12.2001) con le quali il Piano risulta ricadere nelle "Aree di tipo 2 – Aree di interesse archeologico o di rispetto". A tale proposito si registra che l'intera area è stata già interessata da una vasta campagna di indagini archeologiche (condotta fra il 2006 e il 2007), sotto la direzione della "Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia", consistente nell'esecuzione di trincee con mezzo meccanico a interasse di m. 10 l'una dall'altra, raggiungendo la profondità degli strati archeologicamente sterili (limi azzurri). Le indagini hanno riguardato altresì, ove indicato e prescritto dalla competente Soprintendenza: splateamenti, scavi localizzati e saggi stratigrafici. Tenuto conto che alcune delle azioni contenute nelle prescrizioni disposte dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia non furono integralmente completate, i Proponenti hanno completato, di concerto con la competente Soprintendenza la campagna di indagini archeologiche. Le attività hanno riguardato specifiche zone, identificate sulla base delle planimetrie delle aree di scavo, predisposte dall'archeologo incaricato dai Proponenti, di concerto con il Funzionario Responsabile per la Tutela Archeologica, in coerenza con il parere MBAC-SBA-OSAN n. 6254 del 10.09.2007 e con successive disposizioni derivanti dall'avanzamento della campagna di scavo. Le evidenze di dettaglio delle attività in sito e i relativi pareri, il cui esito ha confermato la compatibilità delle proposte di progetto, sono contenuti nel Fascicolo dei Pareri, allegato allo Studio Preliminare Ambientale, di cui fa parte l'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA.

La Tavola C di PTPR classifica l'area all'interno del Parchi Archeologici e Culturali, ai sensi dell'Art. 31 ter della Legge Regionale 24/1998.

L'area di intervento è compresa nell'ambito PAC 001 – Parchi Archeologici e Culturali, individuato dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) della Regione Lazio ai sensi dell'art. 31-ter della L.R. 24/1998.

[...]



Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

La ripermimetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, approvata con Decreto Ministeriale n. 311 del 24 ottobre 2013, ha ridefinito l'estensione territoriale dell'area protetta, escludendo espressamente le porzioni di territorio oggi ricomprese nel perimetro del Piano Particolareggiato Esecutivo in esame.

Come rappresentato nella Tavola 5 allegata al citato Decreto Ministeriale, recante la Perimetrazione e Zonazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, l'area oggetto del PPE risulta esterna ai limiti aggiornati della Riserva.

Alla luce di tale ripermimetrazione, l'ambito di intervento non risulta attualmente incluso nel perimetro della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, come formalmente definito dagli elaborati cartografici ufficiali allegati al D.M. n. 311 del 24.10.2013.

Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)

Per quanto concerne il Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1 del 18 gennaio 2010 e oggi di competenza della Città Metropolitana di Roma Capitale, l'area interessata dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 ricade all'interno del Parco delle Funzioni Strategiche Metropolitane PSM.2 – direttrice Roma/Fiumicino.

Tale ambito è individuato dal PTPG come settore territoriale destinato all'insediamento di funzioni direzionali, produttive, di servizio avanzato e ricettive, in relazione alla presenza del sistema aeroportuale e alle principali infrastrutture di collegamento di livello metropolitano e regionale. Il PPE n. 3-5 si inserisce pertanto all'interno del quadro di assetto territoriale delineato dal PTPG per il Quadrante Ovest, caratterizzato dalla concentrazione di funzioni a scala sovracomunale e dalla strutturazione dei rapporti funzionali tra i diversi comparti insediativi e infrastrutturali.

Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Ai fini dell'inquadramento programmatico nel sistema della pianificazione di bacino, l'area interessata dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 è ricompresa all'interno degli elaborati cartografici predisposti dalle autorità competenti in materia di difesa del suolo e gestione del rischio idraulico, che costituiscono il riferimento normativo e conoscitivo per la disciplina delle trasformazioni territoriali.

In particolare, l'area del PPE risulta individuata in tre distinti livelli cartografici, riferiti a strumenti vigenti e in corso di aggiornamento, elaborati nell'ambito della pianificazione di bacino:

- nello stralcio del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), come aggiornato con Decreto Segretariale n. 42 del 2019, che definisce il quadro di riferimento per la pericolosità e il rischio idraulico a scala di bacino;
- nello stralcio delle Mappe delle Aree in Salvaguardia, approvate con aggiornamento del 20 dicembre 2019, predisposte ai fini dell'applicazione delle misure di tutela e salvaguardia del territorio nelle more dell'aggiornamento complessivo degli strumenti di pianificazione;
- nel Progetto di Piano di Assetto Idraulico Distrettuale, con specifico riferimento alle Mappe dell'assetto idraulico adottate dalla Conferenza Istituzionale Permanente nella seduta del 31 luglio 2025, nell'ambito delle attività di aggiornamento e armonizzazione della pianificazione di bacino a scala distrettuale.

L'insieme di tali elaborati definisce il quadro programmatico di riferimento per l'inquadramento dell'area sotto il profilo idraulico, fornendo gli elementi conoscitivi e normativi utili alla lettura delle condizioni territoriali e al coordinamento delle previsioni del Piano con la pianificazione di settore vigente e in itinere, a livello di bacino e di distretto idrografico.



Piano di Rischio Aeroporto “Leonardo Da Vinci” di Fiumicino

L'area interessata dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 ricade in larga parte all'interno delle zone di tutela aeroportuale individuate dalla normativa di settore, con riferimento al Codice della Navigazione e al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

Tali disposizioni introducono specifici strumenti di pianificazione finalizzati a garantire la sicurezza delle operazioni di volo e a disciplinare l'uso del territorio nelle aree limitrofe agli scali aeroportuali.

Il Piano di rischio aeroportuale articola il territorio in quattro distinte zone di tutela (A, B, C e D), differenziate in funzione del livello di rischio e delle condizioni di compatibilità delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie.

Ciascuna zona individua criteri e limiti per le destinazioni d'uso ammissibili e per il carico antropico, con particolare riferimento alla localizzazione di funzioni residenziali e non residenziali, nonché di attività caratterizzate da elevato affollamento o dalla presenza di obiettivi sensibili. In tutte le zone di tutela è inoltre richiamata l'esigenza di evitare insediamenti e attività potenzialmente critici sotto il profilo della sicurezza aeroportuale.

Nel territorio del Comune di Fiumicino è stato adottato il Piano di Rischio dell'Aeroporto “Leonardo da Vinci”, redatto ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione.

Il Piano è corredato da una specifica Relazione tecnico-amministrativa e metodologica operativa, che definisce il quadro di riferimento per l'interpretazione delle zone di tutela e le modalità di verifica da applicare agli strumenti urbanistici, agli interventi edilizi, alle opere pubbliche e alle attività produttive ricadenti nell'intorno aeroportuale.

Mappe di Vincolo di cui al Codice della Navigazione

L'area interessata dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 ricade nell'ambito di applicazione delle Mappe di vincolo relative agli ostacoli e ai pericoli per la navigazione aerea, predisposte ai sensi dell'art. 707, commi 1, 2, 3 e 4, del Codice della Navigazione.

Tali mappe costituiscono parte integrante del quadro normativo e pianificatorio di riferimento per le aree limitrofe agli aeroporti e definiscono le limitazioni e le condizioni da considerare nella pianificazione urbanistica e nella trasformazione del territorio, al fine di garantire la sicurezza delle operazioni di volo. Il sistema di riferimento cartografico è rappresentato dalle cartografie del quadro di unione con le superfici di inviluppo, approvate da ENAC con protocollo n. 0082425/IOP del 10 luglio 2013, che individuano le superfici di limitazione ostacoli (Obstacle Limitation Surfaces – OLS) e le relative quote massime ammissibili. Tali elaborati consentono di individuare, a scala territoriale, gli elementi e i vincoli da considerare nella definizione degli assetti insediativi e delle altezze degli interventi edilizi. Dall'esame delle cartografie emerge che il Piano interessa, in particolare nelle porzioni nord-orientali e sud-occidentali dell'ambito, le superfici di avvicinamento e di transizione, che rappresentano ambiti sensibili sotto il profilo della sicurezza della navigazione aerea. Le altezze delle superfici sono calcolate in funzione della quota della soglia pista più bassa dell'Aeroporto Leonardo da Vinci, individuata nella pista 34C, con elevazione pari a 1,1 m sul livello del mare, come riportato nella Relazione – Mappe di Vincolo Ostacoli e Pericoli alla Navigazione Aerea (marzo 2013).

L'inquadramento dell'area all'interno delle suddette superfici di vincolo definisce il contesto normativo e conoscitivo di riferimento per la pianificazione del comparto, in relazione alle condizioni di sicurezza aeroportuale e alle interazioni tra il sistema insediativo e l'infrastruttura aeroportuale.



Classificazione acustica del territorio comunale

In base alla zonizzazione acustica del territorio comunale, approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 74 del 6 dicembre 2005, ai sensi della Legge quadro n. 447/1995 sull'inquinamento acustico, l'area interessata dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 ricade in zona acustica IV, corrispondente ad ambiti caratterizzati da intensa attività umana, con prevalenza di funzioni produttive, direzionali e di servizio.

Con riferimento alla pertinenza acustica infrastrutturale aeroportuale, la cartografia di settore evidenzia una limitata sovrapposizione tra il bordo sud-occidentale dell'area di Piano e le curve isofoniche relative alla fascia aeroportuale $60 < LVA < 65$, riconducibili all'operatività dell'Aeroporto Leonardo da Vinci.

Tale interferenza interessa una limitata porzione circoscritta dell'edificio a destinazione produttiva previsto dal Piano nel lotto L11.

Le restanti parti dell'ambito di intervento e gli altri edifici previsti dal Piano non risultano interessati da interferenze di natura acustica riconducibili alla pertinenza aeroportuale, sulla base della cartografia acustica comunale e delle mappe di riferimento disponibili.

Coerenza con gli strumenti di tutela ambientale

La coerenza del PPE n. 3-5 con gli strumenti di tutela ambientale è stata verificata alla luce del quadro normativo vigente e delle valutazioni già svolte nei procedimenti precedenti.

L'area del Piano non interferisce direttamente con aree naturali protette o siti della Rete Natura 2000.

In particolare, a seguito della ripermimetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, sancita con Decreto Ministeriale del 24 ottobre 2013, le aree ricomprese nel PPE risultano escluse dal perimetro della Riserva, ferma restando l'attenzione progettuale per gli elementi di naturalità residui e per le sistemazioni a verde.

Le previsioni del Piano sono state concepite in modo da garantire un equilibrio tra superfici edificate, aree a verde e infrastrutture, in coerenza con gli indirizzi di tutela e valorizzazione del paesaggio agrario e del sistema insediativo esistente. Le analisi svolte negli elaborati specialistici confermano la compatibilità delle trasformazioni previste con i valori ambientali e paesaggistici del contesto.

Regimi vincolistici, tutele e prescrizioni

Sull'area interessata dal PPE n. 3-5 non insistono vincoli diretti di natura paesaggistica o ambientale tali da precludere o limitare in modo sostanziale l'attuazione delle previsioni di Piano, ferma restando l'applicazione delle disposizioni di tutela previste dalla normativa vigente.

Sono tuttavia presenti segnalazioni di interesse archeologico, che hanno comportato l'esecuzione di indagini archeologiche preventive, svolte sotto la direzione della competente Soprintendenza, in conformità alle procedure previste dalla normativa di settore.

Tali attività hanno condotto al rilascio dei necessari pareri favorevoli e nulla osta, corredati da prescrizioni puntuali da osservare in fase attuativa, senza introdurre vincoli generalizzati o limitazioni estese all'intero comparto di intervento.

Il "Fascicolo dei Pareri" raccoglie, fra gli altri, gli atti della Soprintendenza e la documentazione istruttoria correlata, che definiscono le prescrizioni operative da adottare nella fase esecutiva degli interventi e le modalità di gestione delle eventuali interferenze con il patrimonio archeologico.

Il quadro vincolistico risulta pertanto compiutamente istruito e compatibile con le previsioni del Piano, che si colloca in coerenza con il sistema delle tutele vigenti e con gli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato.



Rapporti con altri strumenti di pianificazione e programmazione

Interferenze con piani e programmi vigenti

Il PPE n. 3-5 si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato dalla presenza di altri strumenti urbanistici attuativi ricompresi nel Quadrante Ovest, pianificati in modo coordinato nell'ambito del vigente PRG. Tali strumenti non determinano interferenze o sovrapposizioni pianificatorie, in quanto concepiti unitariamente e accompagnati dalla previsione di opere di urbanizzazione di carattere comprensoriale.

Coerenza con gli obiettivi ambientali rilevanti

Le previsioni del Piano risultano coerenti con gli obiettivi ambientali rilevanti, in quanto, a parità di perimetro e di destinazioni urbanistiche già approvate, non determinano incremento del consumo di suolo né introducono nuove pressioni ambientali rispetto al quadro pianificatorio vigente. Il Piano contribuisce al rafforzamento del sistema infrastrutturale previsto dal PRG per il Quadrante Ovest, in particolare mediante opere viarie strategiche, in diretta attuazione delle previsioni pianificatorie generali.

Effetti cumulativi pianificatori

Alla luce della pianificazione coordinata del Quadrante Ovest e della contestuale previsione di un sistema organico di opere di urbanizzazione, non emergono elementi tali da far ritenere la presenza di effetti cumulativi pianificatori significativi derivanti dall'attuazione del PPE n. 3-5. Il presente inquadramento costituisce pertanto il riferimento territoriale e infrastrutturale per l'analisi delle componenti ambientali e delle pressioni di contesto sviluppata nei capitoli successivi.

Sintesi e considerazioni di insieme

Il quadro di riferimento programmatico [...] evidenzia come il Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b si inserisca in un contesto pianificatorio strutturato e consolidato, nel quale le previsioni urbanistiche e infrastrutturali sono state definite attraverso un disegno unitario e coordinato a scala comunale e sovracomunale.

Il PPE n. 3-5 è parte integrante del più ampio ambito territoriale comunemente definito Quadrante Ovest del Comune di Fiumicino, un settore di territorio strategico, caratterizzato dalla presenza del sistema aeroportuale “Leonardo da Vinci”, dalle principali infrastrutture di mobilità regionale e nazionale e da un insieme articolato di piani urbanistici attuativi.

In tale ambito, la pianificazione comunale ha previsto la localizzazione di funzioni non residenziali di rango sovralocale, accompagnando le trasformazioni insediative con la contestuale previsione di opere di urbanizzazione di carattere comprensoriale, in particolare infrastrutture viarie, dimensionate per garantire la sostenibilità complessiva del sistema.

La presenza di altri piani particolareggiati nel Quadrante Ovest non configura pertanto una condizione di interferenza o di sommatoria non governata di interventi, bensì rappresenta l'esito di una pianificazione coordinata, nella quale i diversi strumenti attuativi concorrono a un assetto territoriale unitario e funzionalmente integrato. In questo quadro, il PPE n. 3-5 non assume il ruolo di elemento isolato o aggiuntivo, ma si configura come componente strutturale del disegno pianificatorio complessivo.

Particolarmente significativo, ai fini della valutazione di coerenza programmatica e ambientale, è il contributo diretto del PPE n. 3-5 alla realizzazione di opere infrastrutturali strategiche previste dal vigente PRG, quali il raddoppio di Via della Corona Boreale e la viabilità di collegamento tra la stessa e il sedime aeroportuale. Tali interventi, oltre a rispondere alle esigenze funzionali del singolo comparto, rivestono un ruolo determinante per l'intero Quadrante Ovest, concorrendo al miglioramento dell'accessibilità, alla distribuzione dei flussi di traffico e alla riduzione del rischio di sovraccarichi localizzati.



Sotto il profilo della pianificazione sovraordinata, il Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 risulta coerente con gli indirizzi del Piano Territoriale Provinciale Generale, che individua il Quadrante Ovest all'interno del Parco delle Funzioni Strategiche Metropolitane PSM.2 – direttrice Roma/Fiumicino, quale ambito destinato alla localizzazione di funzioni di rilevanza metropolitana.

In tale contesto, le funzioni previste dal Piano si inseriscono nella strategia di sviluppo metropolitano orientata alla concentrazione di servizi avanzati, attività direzionali e produttive, in coerenza con il sistema infrastrutturale esistente e di progetto e con il ruolo strategico attribuito a questo settore del territorio comunale.

Il quadro dei vincoli e delle tutele risulta anch'esso compiutamente istruito e gestibile, essendo limitato a specifiche segnalazioni di interesse archeologico già oggetto di approfondimenti, indagini preventive e pareri favorevoli delle competenti Soprintendenze, senza incidenza sulla struttura complessiva del Piano. Non emergono, inoltre, interferenze dirette con aree sottoposte a tutela ambientale o paesaggistica di livello sovracomunale.

Alla luce di quanto sopra, il PPE n. 3-5 si colloca in un quadro programmatico stabile e coerente, che si caratterizza per:

- piena coerenza con la pianificazione comunale vigente;
- integrazione funzionale con la pianificazione sovraordinata e di area vasta;
- assenza di interferenze pianificatorie e di effetti cumulativi significativi;
- contributo diretto al rafforzamento delle opere di urbanizzazione e delle infrastrutture previste dal PRG.

Tali elementi confermano che la presente verifica di assoggettabilità a VIA si inserisce in un contesto pianificatorio già definito e consolidato e le previsioni del Piano non evidenziano criticità aggiuntive di rilievo programmatico o ambientale nel quadro pianificatorio e normativo vigente.

Il Piano risulta pertanto coerente con gli obiettivi di sostenibilità e con il quadro normativo di riferimento, costituendo il quadro programmatico e pianificatorio di riferimento ai fini della presente verifica di assoggettabilità a VIA. [...]

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Obiettivi e finalità del Piano

Il Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b persegue un insieme articolato di obiettivi urbanistici, funzionali e infrastrutturali, coerenti con le strategie di sviluppo delineate dal vigente Piano Regolatore Generale per il Quadrante Ovest del Comune di Fiumicino e con il ruolo strategico attribuito a tale ambito territoriale dalla pianificazione sovraordinata.

Obiettivo primario del Piano è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'assetto urbanistico del comparto, attraverso una riorganizzazione delle previsioni planivolumetriche già approvate, finalizzata a migliorare la funzionalità complessiva dell'insediamento, la qualità degli spazi e l'integrazione con il contesto infrastrutturale esistente e di progetto.

In tale prospettiva, il Piano non introduce nuove quantità edificatorie, né modifica la destinazione urbanistica dell'area, ma interviene sull'articolazione interna delle previsioni, perseguendo una più efficiente distribuzione delle volumetrie e delle funzioni all'interno dei lotti fondiari.

Un ulteriore obiettivo rilevante è rappresentato dall'adeguamento delle previsioni del Piano alle prescrizioni e agli indirizzi settoriali intervenuti nel tempo, emersi nell'ambito del procedimento istruttorio, della



Conferenza di Servizi conclusa con la Determinazione Dirigenziale N. 24 del 16.02.2021 e delle ulteriori prescrizioni pervenute da ENAC riguardanti la riduzione e controllo del carico antropico.

In particolare, la configurazione del Piano approvata con Determinazione Dirigenziale n. 69 del 30 marzo 2022 recepisce le prescrizioni formulate da ENAC, nonché le indicazioni e le osservazioni espresse dagli altri enti competenti coinvolti nel procedimento, tra cui Aeroporti di Roma S.p.A., con specifico riferimento agli aspetti connessi alla sicurezza aeroportuale, al grado di affollamento e alla compatibilità funzionale delle previsioni con il contesto aeroportuale.

Tali adeguamenti sono stati integrati nel Piano senza alterarne l'impianto urbanistico generale né il dimensionamento complessivo, contribuendo invece a rafforzarne la coerenza funzionale e la compatibilità settoriale, in un'ottica di pieno coordinamento tra pianificazione urbanistica e condizioni di contesto infrastrutturale e operativo.

Il PPE n. 3-5 persegue inoltre l'obiettivo di rafforzare il sistema delle opere di urbanizzazione, assumendo un ruolo attivo nella realizzazione di infrastrutture viarie di interesse non solo locale ma comprensoriale, già previste dal PRG per il Quadrante Ovest.

In particolare, il Piano contribuisce al potenziamento della rete viaria attraverso interventi finalizzati a migliorare l'accessibilità del comparto e la connessione con il sistema aeroportuale e con le principali direttrici di mobilità, favorendo una distribuzione più equilibrata dei flussi di traffico e riducendo il rischio di sovraccarichi localizzati.

Sotto il profilo funzionale, il Piano è orientato alla localizzazione di servizi privati di rango sovralocale, con funzioni direzionali, ricettive e di supporto alle attività produttive e infrastrutturali presenti nel Quadrante Ovest, in coerenza con il ruolo attribuito a tale ambito dal PRG e dal PTPG.

Le finalità insediative del Piano sono pertanto strettamente connesse alla valorizzazione della posizione strategica del comparto, evitando l'introduzione di usi non coerenti con il contesto territoriale e infrastrutturale di riferimento.

Un ulteriore obiettivo del PPE n. 3-5 è quello di garantire un equilibrato rapporto tra spazi edificati e spazi aperti, assicurando la presenza di aree a verde e di sistemazioni esterne idonee a mitigare l'impatto visivo e funzionale delle trasformazioni previste e a migliorare la qualità complessiva dell'insediamento.

Tale obiettivo si inserisce nel più ampio quadro delle indicazioni derivanti dalla pianificazione paesaggistica e dagli approfondimenti specialistici già svolti, che hanno orientato le scelte progettuali verso soluzioni compatibili con il contesto agrario e insediativo circostante.

Nel suo complesso, il Piano persegue la finalità di attuare in modo coerente e ordinato le previsioni del PRG, consolidando un assetto urbanistico già pianificato e valutato sotto il profilo ambientale, anche attraverso il recepimento delle prescrizioni settoriali emerse in sede istruttoria, senza introdurre elementi di discontinuità o nuove pressioni significative sul territorio rispetto a quanto già valutato e assentito nei procedimenti ambientali precedenti.

La presente verifica di assoggettabilità a VIA si riferisce pertanto a un Piano che ha come obiettivo principale la qualificazione e l'organizzazione razionale di un comparto strategico del territorio comunale, nel rispetto del quadro normativo, pianificatorio e ambientale di riferimento.

Contenuti progettuali e trasformazioni previste

Destinazioni d'uso e assetto urbanistico

Il nuovo assetto del Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 si configura come un affinamento delle previsioni originariamente approvate, volto a una più razionale organizzazione dell'articolazione planivolumetrica e funzionale del comparto, pienamente coerente con le finalità del programma e con la

classificazione urbanistica dell'area come zona F3b – Servizi privati con funzione di polarità urbana e/o di supporto al sistema insediativo esistente.

Il Piano conferma le previsioni insediative relative alla realizzazione di un'area attrezzata per uffici e attività di servizio, di insediamenti produttivi di rilevanza internazionale – con particolare riferimento alle attività di logistica – nonché di ulteriori funzioni non residenziali tra quelle previste e ammesse dalle Norme Tecniche di Attuazione del PPE n. 3-5, nel rispetto delle prescrizioni derivanti dai pareri settoriali acquisiti, con specifico riferimento a quelle formulate da ENAC in relazione al Piano di Rischio Aeroportuale. Il Piano Particolareggiato si estende su una superficie territoriale complessiva pari a 762.467 mq, all'interno della quale risultano insediabili edifici e attrezzature per una superficie lorda di pavimento (SLP) complessiva pari a circa 304.987 mq, destinata alle diverse funzioni ammesse, in coerenza con il dimensionamento complessivo già definito dagli strumenti urbanistici vigenti.

[...], la SLP complessiva di 304.987 mq costituisce il dimensionamento massimo dello strumento attuativo; la SLP di 298.988 mq rappresenta invece la quantità insediabile di riferimento alla luce dei vincoli e delle limitazioni vigenti. In tale quadro, l'assetto di progetto localizza 279.889 mq, lasciando una quota residua di 19.099 mq non allocata.

L'assetto di Piano interessa in particolare le aree ricadenti nel perimetro del PPE n. 3-5 di proprietà delle società Agricola Fco – Società Agricola Srl e Socesfin Srl, che detengono una superficie complessiva pari a 747.471 mq, corrispondente a circa il 98% della superficie territoriale complessiva. La restante quota, pari a circa il 2% della superficie, con destinazione a verde pubblico, è costituita dalle aree occupate dal canale di bonifica B III, computate tra le dotazioni pubbliche secondo gli elaborati e le tabelle di progetto, [...]. All'esito delle verifiche connesse alla presenza di vincoli e limitazioni insistenti sull'area, la SLP insediabile risulta pari a 298.988 mq, determinata applicando l'indice di utilizzazione fondiaria pari a 0,4 mq/mq alla superficie territoriale di riferimento.

ID.	DESCRIZIONE	SLP mq
1	SLP MASSIMA AMMISSIBILE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO	298.988
2	SLP PREVISTA NELL'AMBITO DI INTERVENTO - COMPARTO "A" (AREA SUD)	216.788
3	SLP PREVISTA NELL'AMBITO DI INTERVENTO - COMPARTO "B" (AREA NORD)	63.101
4	SLP TOTALE (2 + 3)	279.889
5	SLP RESIDUA DA RICOLLOCARE (1 - 4)	19.099

Il progetto prevede la realizzazione del programma funzionale coerente con il quadro normativo e con le prescrizioni contenute nella Determinazione Dirigenziale n. 24 del 16.02.2021 (Conclusione dei lavori della Conferenza di Servizi istruttoria convocata ai sensi dell'art. 14 c.1. della legge 241/90. Acquisizione in atti dei pareri), nella configurazione approvata con Determinazione Dirigenziale n. 69 del 30 marzo 2022. Tale assetto recepisce i pareri formulati dagli enti competenti, con particolare riferimento agli aspetti connessi alla sicurezza aeroportuale e alla compatibilità funzionale del comparto, in continuità con l'impianto urbanistico e il dimensionamento complessivo dello strumento attuativo. [...]



Il progetto prevede altresì la realizzazione di opere pubbliche funzionali all'attuazione del PPE, comprendenti la viabilità, i parcheggi, il verde pubblico e le opere idrauliche.

Id.	Superficie del lotto (mq.)	Categoria funzionale	S.L.P. (mq.)
-----	----------------------------	----------------------	--------------

COMPARTO "A" (A1, A2a + A2b, A3a + A3b)

L1	6.646	UFFICI	5.619,00
L2 A	9.888	UFFICI	13.331,50
L2 B	8.809	UFFICI	13.331,50
L3	10.978	UFFICI	14.150,00
L4	8.982	TURISTICO RICETTIVO (Albergo)	12.975,00
L5	11.362	UFFICI	15.009,00
L6	6.185	DATA CENTER	7.049,00
L7	6.185	DATA CENTER	7.049,00
L8	10.202	TURISTICO RICETTIVO (Residence)	14.787,00
L9	11.033	TURISTICO RICETTIVO (Albergo)	18.912,00
L10	9.638	TURISTICO RICETTIVO (Albergo)	15.426,00
L11	131.771	PRODUTTIVO (Logistica + Uffici a supporto)	72.845,00
		UFFICI	5.304,00
L12	2.292	DISTRIBUTORE CARBURANTI - AREA DI SERVIZIO	500,00
L13	1.911	UFFICI (Casale esistente)	500,00
SUB TOTALE LOTTI	235.882	UB TOTALE DELLA S.L.P. DEL COMPARTO "A"	216.788,00

COMPARTO "B" (B1, B2a + B2b)

L14	24.667	PRODUTTIVO (Logistica + Uffici a supporto)	16.851
L15	9.132	DATA CENTER	12.000
L16	6.185	DATA CENTER	7.049
L17	6.185	DATA CENTER	7.049
L18	12.019	DATA CENTER	10.152
L19	10.993	DATA CENTER	10.000
SUB TOTALE LOTTI	69.181	UB TOTALE DELLA S.L.P. DEL COMPARTO "B"	63.101
TOTALE LOTTI mq	305.063	TOTALE SLP	279.889

S.L.P. MASSIMA AMMISSIBILE 298.988

S.L.P. DA TRASFERIRE 19.099

Tenuto conto dell'attuale quadro dei vincoli, le previsioni edificatorie del nuovo assetto consentono l'insediamento di una SLP pari a 279.889 mq, [...].



La quota residua, pari a 19.099 mq, potrà essere eventualmente ricollocata all'interno del PPE, previo riscontro del rispetto dei vincoli vigenti e delle prescrizioni applicabili, ovvero, in alternativa, trasferita in altre aree secondo quanto previsto dall'art. 48-bis delle Norme Tecniche di Attuazione del vigente Piano Regolatore Generale, ferma restando l'invarianza del dimensionamento complessivo del Piano.

Tale articolazione delle superfici e delle destinazioni d'uso mantiene invariato il dimensionamento complessivo del Piano e costituisce riferimento descrittivo per l'inquadramento delle ricadute ambientali rispetto al quadro già esaminato nei procedimenti precedenti.

Con riferimento alla SLP complessiva insediabile, pari a 298.988 mq, il nuovo assetto attribuisce alla destinazione d'uso "produttiva" una superficie massima pari a 89.696 mq, localizzata nei lotti fondiari privati L11, con una SLP pari a 72.845 mq, e L14, con una SLP pari a 16.851 mq.

Tale quota corrisponde al 30% della SLP complessiva ed è pertanto conforme al limite massimo previsto dall'art. 1, comma 1, lettera e), della Legge Regionale Lazio n. 36/1987.

In coerenza con le previsioni funzionali del programma originario e tenendo conto delle limitazioni derivanti dal Piano di Rischio Aeroportuale, in particolare in relazione agli indici di affollamento, il nuovo assetto del Piano risulta articolato nelle seguenti tipologie funzionali principali:

- edifici destinati ad attività terziarie, quali uffici e complessi direzionali;
- edifici destinati ad attività di distribuzione per la logistica, con servizi a supporto e uffici;
- edifici destinati ad attività miste, terziarie e di servizio a supporto del sistema terziario-direzionale, con esclusione di spazi commerciali e di ristorazione;
- edifici destinati ad attrezzature ricettive, quali alberghi e/o residence;
- edificio destinato ad attrezzature commerciali e artigianali, limitatamente al lotto dell'area di servizio per la distribuzione di carburanti.

Più in generale, le destinazioni d'uso ammesse sono quelle di cui all'art. 6 delle NTA, esclusivamente non residenziali, nel rispetto delle limitazioni del Piano di Rischio Aeroportuale e delle prescrizioni ENAC; restano escluse le destinazioni commerciali ordinarie, salvo l'area di servizio.

Recepimento dei contenuti progettuali e delle prescrizioni (Determinazione Dirigenziale n. 24/16.02.2021 e pareri Enti)

I principali contenuti recepiti nel PPE n. 3-5, nella sua versione definitiva, con riferimento alla Determinazione Dirigenziale n. 24 del 16.02.2021, tengono conto delle prescrizioni emerse in sede di Conferenza di Servizi, degli affinamenti progettuali successivamente introdotti e delle interlocuzioni formali intercorse con ENAC in merito alla rimodulazione del grado di affollamento.

Tali contenuti possono essere sintetizzati come di seguito descritto:

- I. È prevista la realizzazione di una rotatoria in sostituzione dell'incrocio a T esistente, in corrispondenza della confluenza tra Via della Corona Boreale e la nuova strada di progetto che connette la porzione meridionale dell'intervento con Via dei Caduti dell'Aviazione Civile. L'intervento è progettato garantendo un corretto raccordo con i tronchi stradali e le intersezioni preesistenti, in coerenza con le indicazioni fornite dall'Area Lavori Pubblici e Manutenzioni, per il tramite dell'Area Strategia del Territorio;
- II. L'innesto della nuova strada di progetto, che collega la porzione sud dell'intervento con Via dei Caduti dell'Aviazione Civile, è stato oggetto di rimodulazione, in conformità alle osservazioni formulate dal Gestore Aeroportuale – Aeroporti di Roma S.p.A.;
- III. È inoltre prevista la realizzazione di un tronco stradale esterno alla viabilità interna del PPE, in corrispondenza dell'accesso situato a nord-ovest del Comparto B, a nord del canale B III. Tale



infrastruttura consente l'accesso dei mezzi di soccorso all'area di sedime aeroportuale, evitando interferenze e promiscuità con altre tipologie di traffico veicolare, in coerenza con le prescrizioni del Gestore Aeroportuale – Aeroporti di Roma S.p.A.;

- IV. Le geometrie dei tratti stradali e delle mini-rotatorie interne al PPE sono state adeguate al fine di garantire un corretto transito dei mezzi pesanti diretti ai, o provenienti dai, lotti fondiari privati L11 e L14, prevalentemente destinati alla funzione logistico-produttiva. Tali modifiche recepiscono le indicazioni del Gestore Aeroportuale – Aeroporti di Roma S.p.A., che ha raccomandato una diversificazione delle direttrici di traffico connesse alle attività di tale categoria funzionale. Sebbene di entità contenuta, tali rimodulazioni hanno comportato una differente quantificazione delle superfici dei lotti privati e delle aree destinate a standard pubblici (verde e parcheggi). Resta comunque confermato che le superfici destinate a standard (verde pubblico e parcheggi) risultano complessivamente superiori a quelle previste dal Piano Particolareggiato del 2005;
- V. I due parcheggi pubblici individuati nella proposta di PPE sottoposta alla Conferenza di Servizi, già denominati P5 (21.000 mq) e P6 (30.894 mq), sono stati accorpati in un'unica area contraddistinta dalla sigla P5, con una superficie complessiva pari a 57.814 mq. Tale scelta progettuale è finalizzata a:
- migliorare la gestione dei flussi veicolari provenienti dalle due rotatorie poste a nord e a sud del tronco stradale di accesso al parcheggio;
 - favorire un più elevato livello di sicurezza urbana, anche attraverso la possibile installazione di sistemi di videosorveglianza negli spazi pubblici, inclusi i parcheggi, previo parere degli organi competenti, in coerenza con le indicazioni della Regione Lazio – Direzione Politiche Abitative e Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica;
 - incrementare la sicurezza nella fruizione dell'area pubblica, grazie alla prossimità del parcheggio all'edificio previsto nel lotto L11, che consente una forma indiretta di controllo, nonché all'eliminazione delle criticità potenziali associate al parcheggio originariamente identificato come P5, localizzato nella porzione occidentale del PPE, area marginale e più difficilmente controllabile, potenzialmente più esposta a condizioni di minore presidio e a usi non coerenti con la destinazione a standard;
- VI. In relazione alle sistemazioni a verde, il progetto prevede una rimodulazione della densità arborea sulla base delle mitigazioni individuate nello studio specialistico relativo all'attrattività avifaunistica, in coerenza con le indicazioni del Gestore Aeroportuale e con le condizioni di sicurezza aeronautica. Nelle aree prossime al sedime aeroportuale è assunto un parametro di riferimento pari a 1 albero ogni 200 mq di SLP, in luogo di 1/100 mq previsto dalle NTA del PPE. La eventuale differenza potrà essere compensata in sede attuativa mediante piantumazioni in ulteriori aree pubbliche individuate dal Comune ovvero, in alternativa, tramite monetizzazione secondo criteri dell'Amministrazione, assicurando comunque l'equilibrio complessivo della dotazione a verde e delle funzioni di mitigazione;
- VII. È stata inoltre rimodulata la permeabilità del suolo limitatamente ai lotti fondiari privati con destinazione d'uso logistico-produttiva e uffici, corrispondenti ai lotti L11 e L14. In tali ambiti, l'applicazione dell'art. 34-bis delle NTA del PRG vigente (Permeabilità del suolo) risulta in tutto o in parte non praticabile, poiché le superfici non occupate dagli edifici sono prevalentemente destinate a piazzali per la movimentazione di mezzi, anche pesanti, che richiedono pavimentazioni con caratteristiche non compatibili con sistemi permeabili. Tuttavia, considerando che l'intero PPE



assicura una dotazione di standard pubblici pari a 275.950 mq di verde e 143.437 mq di parcheggi, per un totale di 419.387 mq, e che, oltre alle superfici a verde naturalmente permeabili, le aree di parcheggio saranno realizzate, ove tecnicamente compatibile, con soluzioni drenanti (es. autobloccanti), si ritiene che, in un'ottica di bilancio complessivo riferito all'intero perimetro del PPE, la dotazione di superfici permeabili e drenanti garantita dal Piano è assunta come compensativa rispetto alle esigenze funzionali puntuali dei lotti L11 e L14, ferma restando la verifica di dettaglio in sede attuativa e la piena conformità alle prescrizioni degli enti competenti e alla disciplina comunale applicabile. Tale impostazione è coerente con le indicazioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo – Soprintendenza Archeologia del Lazio e dell'Etruria meridionale e Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo, nonché con i pareri degli Uffici comunali competenti;

VIII. Un ulteriore affinamento progettuale ha riguardato l'organizzazione planivolumetrica e funzionale dell'edificio previsto nel lotto fondiario privato L11, determinando un aggiornamento delle potenzialità edificatorie in termini di SLP. Le definizioni progettuali, propedeutiche alla redazione del progetto per il rilascio dei titoli abilitativi, hanno portato a ridefinire il quadro potenziale massimo, portando la SLP, inizialmente fissata in 63.149 mq interamente destinati alla funzione produttivo-logistica, a un valore massimo pari a 72.845 mq per la categoria produttivo-logistica e a ulteriori 5.304 mq per la categoria terziario/uffici. Tale quantitativo rappresenta la SLP massima insediabile nel lotto L11. Alla data di redazione del documento, le previsioni progettuali indicano tuttavia una SLP complessiva inferiore, pari a circa 69.000 mq, interamente riferita alla funzione produttiva, comprensiva di uffici e servizi di supporto. La differenza tra la SLP massima insediabile e quella attualmente prevista costituisce una quota non allocata nella presente configurazione, gestibile nell'ambito delle previsioni del PPE nel rispetto delle NTA vigenti e senza incremento del dimensionamento complessivo, anche mediante eventuale ricollocazione all'interno del comparto ove consentito. La maggiore definizione progettuale dell'edificio ha comportato anche l'introduzione di una pensilina aggettante in corrispondenza dell'ingresso principale degli addetti, prospiciente il parcheggio P5. Gli effetti complessivi di tali aggiornamenti risultano compatibili con il quadro normativo e regolamentare vigente e con i pareri espressi dalle Amministrazioni, Enti e Società coinvolti. Sotto il profilo normativo, si evidenzia infine che la diversa distribuzione delle destinazioni d'uso, non comportando alcuna riduzione delle aree destinate a servizi pubblici o di uso pubblico previste dal Piano originario, rientra nel limite massimo del 30% stabilito dall'art. 1, comma 1, lettera e), della Legge Regionale n. 36/1987. Gli approfondimenti progettuali confermano che la categoria funzionale produttiva continua ad assorbire una quota non superiore al 30% della SLP insediabile nel Piano Particolareggiato. La somma della SLP del lotto L11 (72.845 mq) e di quella del lotto L14 (16.851 mq) determina infatti un valore complessivo pari a 89.696 mq, non superiore al limite del 30% ($298.988 \times 0,3 = 89.696,4$ mq), in piena conformità alla normativa regionale. La SLP pari a 5.304 mq destinata alla funzione terziario/uffici non altera gli equilibri delle previsioni edificatorie, in quanto rientra nella destinazione d'uso originaria dello strumento attuativo. Si precisa inoltre che l'incremento di SLP nel lotto L11, pari a 15.000 mq complessivi, di cui 5.304 mq riferiti a destinazione non residenziale/direzionale, rientra nella quota di SLP individuata come trasferibile o ricollocabile. Tale quota era inizialmente pari a 26.633 mq nella proposta di PPE esaminata in Conferenza di Servizi, ridotta a 11.633 mq nell'aggiornamento di marzo 2021 e attualmente fissata in 19.099 mq, a seguito degli effetti derivanti dai pareri espressi da ENAC, come dettagliato nelle

tabelle allegate al documento.

Interventi previsti e principali trasformazioni territoriali

Gli interventi previsti dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b riguardano l’attuazione delle previsioni urbanistiche approvate, attraverso una riorganizzazione dell’assetto planivolumetrico e funzionale del comparto, finalizzata a migliorare l’efficienza insediativa, la funzionalità delle infrastrutture interne e l’integrazione con il sistema territoriale circostante.

Le trasformazioni territoriali disciplinate dal Piano interessano esclusivamente aree ricomprese nel perimetro del PPE e non comportano ampliamenti dell’ambito di pianificazione né l’introduzione di nuove aree di urbanizzazione. Gli interventi si configurano pertanto come trasformazioni interne al comparto, con effetti territoriali circoscritti e coerenti con il quadro di riferimento urbanistico e ambientale consolidato.

Nel loro insieme, le previsioni si inseriscono in un contesto infrastrutturato e regolato dagli strumenti vigenti, senza determinare ampliamenti del perimetro urbanizzato né modifiche delle condizioni ambientali di contesto.

Tali elementi costituiscono riferimento diretto per la successiva valutazione delle interazioni ambientali.

Assetto degli interventi edilizi

Il Piano prevede la realizzazione di interventi edilizi articolati in lotti fondiari distinti, ciascuno caratterizzato da specifiche funzioni e tipologie insediative, in coerenza con le destinazioni d’uso ammesse e con le prescrizioni settoriali vigenti.

In particolare, gli interventi edilizi comprendono:

- edifici destinati ad attività terziarie e direzionali, quali uffici e complessi direzionali, localizzati in posizioni funzionalmente integrate con la viabilità principale e con il sistema delle infrastrutture di accesso;*
- edifici destinati ad attività produttive e di logistica, comprensivi di spazi per la distribuzione delle merci, servizi a supporto e uffici, localizzati nei lotti individuati a tale funzione, in modo da garantire adeguate condizioni di accessibilità e di separazione funzionale rispetto alle altre attività;*
- edifici a destinazione mista, con funzioni terziarie e di servizio a supporto del sistema direzionale, configurati nel rispetto delle limitazioni derivanti dal Piano di Rischio Aeroportuale, in particolare per quanto concerne gli indici di affollamento, in relazione ai quali sono state previste, tra le funzioni compatibili a basso affollamento, anche destinazioni assimilabili a data center, caratterizzate da un indice di presenze umane estremamente ridotte;*
- strutture ricettive, quali alberghi e/o residence, concepite - in coerenza con le previsioni del Piano - come elementi di supporto alla domanda che il territorio di riferimento richiede, nell’ambito degli scenari programmatici insediabili nel Quadrante Ovest;*
- attrezzature di servizio puntuali, limitatamente alle funzioni espressamente ammesse dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano, tra cui l’area destinata alla distribuzione di carburanti.*

Trasformazioni spaziali e organizzazione dei lotti

Le principali trasformazioni territoriali connesse agli interventi edilizi riguardano la riconfigurazione degli spazi interni al comparto, attraverso la definizione dei sedimi edificabili, l’organizzazione della viabilità interna e delle aree di accesso, la realizzazione di parcheggi pertinenziali e di aree di manovra funzionali alle diverse tipologie di attività previste.

Il Piano disciplina inoltre la sistemazione delle aree a verde pubblico e privato, con funzioni di mitigazione, connessione e qualificazione degli spazi aperti, contribuendo a definire un assetto unitario e riconoscibile



del comparto. Le sistemazioni esterne sono concepite in modo integrato con il disegno urbanistico complessivo e con le previsioni infrastrutturali del Piano.

Coordinamento con le infrastrutture e il contesto territoriale

Le trasformazioni previste dal PPE n. 3-5 sono strettamente coordinate con il sistema delle infrastrutture esistenti e di progetto del Quadrante Ovest, in particolare con la viabilità principale e con le opere di urbanizzazione di carattere comprensoriale previste dal PRG. L'organizzazione degli interventi edilizi e delle opere connesse è stata orientata a garantire un'adeguata distribuzione dei flussi veicolari e una chiara gerarchia degli accessi, riducendo il rischio di interferenze funzionali tra le diverse attività insediate e assicurando la continuità con i comparti limitrofi e con gli altri strumenti urbanistici attuativi dell'area.

Prescrizioni settoriali e limitazioni

Il Piano recepisce le prescrizioni e le limitazioni derivanti dai pareri degli enti competenti, in particolare quelle connesse al Piano di Rischio Aeroportuale e alle valutazioni espresse da ENAC e dal Gestore Aeroportuale – Aeroporti di Roma S.p.A., che hanno inciso sulla localizzazione degli interventi, sulla tipologia delle funzioni ammesse e sull'organizzazione complessiva dell'intervento.

Tali prescrizioni sono state integrate nel disegno del Piano senza alterarne l'impianto urbanistico generale, contribuendo a definire un assetto insediativo coerente con le condizioni di sicurezza, funzionalità e compatibilità richieste dal contesto aeroportuale.

Sintesi delle trasformazioni territoriali

Nel loro insieme, gli interventi previsti dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 determinano trasformazioni territoriali riconducibili a un processo di qualificazione e razionalizzazione di un ambito già pianificato, attraverso interventi edilizi e infrastrutturali coordinati, senza introdurre nuove pressioni insediative rispetto a quelle già valutate nei procedimenti precedenti, né modificare gli equilibri ambientali assunti a riferimento nei provvedimenti di valutazione ambientale già espressi.

Le trasformazioni previste si collocano pertanto in un quadro di continuità pianificatoria e procedurale e costituiscono il riferimento progettuale per le valutazioni ambientali [...].

Opere infrastrutturali e opere connesse

Le opere infrastrutturali previste dal Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b comprendono l'insieme delle opere pubbliche interne all'area di intervento, funzionali all'attuazione del Piano e alla piena fruibilità degli insediamenti previsti. Tali opere sono parte integrante del disegno urbanistico del PPE e risultano coerenti con le previsioni originarie del Piano e con le indicazioni del vigente PRG.

Sistema della viabilità interna

Il nuovo assetto del Piano è strutturato su una maglia viaria principale che assicura il collegamento tra la viabilità prevista dal PRG sul versante sud dell'intervento e Via della Corona Boreale, garantendo la connessione del comparto con il sistema infrastrutturale esterno.

Il sistema viario interno si articola in tre assi principali:

- un asse baricentrico, con andamento curvilineo e un flesso in prossimità del margine nord del comparto, che consente il raccordo con Via della Corona Boreale e definisce una linea di separazione funzionale tra i lotti caratterizzati dalla destinazione d'uso "produttiva", localizzati sul lato ovest, e i lotti destinati alle altre funzioni non residenziali, collocati sul lato est;
- un secondo asse, con andamento prevalentemente rettilineo e parallelo a Via della Corona Boreale, che svolge la funzione di collegamento tra i lotti fondiari a destinazione direzionale e tra i principali sistemi di parcheggi, assicurando una distribuzione ordinata dei flussi di traffico interni;
- un terzo asse viario, localizzato sul lato ovest del comparto, con andamento curvilineo e direttrice



nord-sud, che collega la nuova strada prevista dal PRG a sud dell'area di intervento con la maglia viaria del Piano. Tale asse è caratterizzato dalla presenza di due rotonde in corrispondenza dei nodi di accesso, funzionali a consentire le manovre di inversione e a facilitare gli accessi e il transito dei mezzi diretti verso il lotto L11, interessato da attività logistiche.

A integrazione degli assi principali, sono previsti tre collegamenti trasversali in direzione est-ovest che, intersecandosi con la viabilità principale, garantiscono la permeabilità dell'intero comparto e il collegamento funzionale tra i diversi lotti fondiari.

Nel loro insieme, le opere viarie previste consentono il collegamento di tutti gli edifici e delle attrezzature previste dal Piano, nonché dei parcheggi pubblici e delle aree verdi, assicurando un assetto infrastrutturale coerente e funzionale.

Sistema dei parcheggi

Il Piano prevede un articolato sistema di parcheggi pubblici e pertinenziali, in grado di supportare le diverse funzioni insediate nel comparto e di garantire il rispetto delle dotazioni a standard.

I parcheggi sono prevalentemente a raso; fanno eccezione i parcheggi individuati con le sigle P1, P2, P3 e P7, organizzati su due livelli, di cui quello inferiore impostato con un contenuto ribassamento altimetrico, senza configurare piani interrati al di sotto degli edifici e senza realizzare autorimesse interrato. Tali soluzioni consentono una più efficiente utilizzazione delle superfici e una migliore integrazione dei parcheggi nel disegno complessivo del Piano.

Le aree di sosta sono distribuite in modo da servire in maniera equilibrata i diversi lotti fondiari privati, supportando le dotazioni di parcheggi privati e evitando, ove possibile, localizzazioni eccessivamente periferiche che risulterebbero poco funzionali all'uso degli standard.

È prevista la piantumazione di alberi e arbusti all'interno delle aree di parcheggio, al fine di garantire l'ombreggiamento delle superfici pavimentate e di ridurre l'alterazione delle condizioni microclimatiche, nel rispetto delle essenze vegetali consentite dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano.

La dotazione complessiva di aree destinate a parcheggio prevista nella configurazione attuale del Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b ammonta a 143.437 mq, come si evince dalla tabella seguente, evidenziando un incremento significativo rispetto alle precedenti configurazioni pianificatorie.

SUPERFICIE TERRITORIALE	747.471 mq
DIMENSIONAMENTO (Slp MAX del P.P.)	747.471 mq
Slp/mq terr.	0,4
TOTALE SLP MASSIMA AMMISSIBILE	298.988 mq

DOTAZIONE STANDARDS	FABBISOGNO D.M. 1444/68			PREVISIONI DI PIANO (mq)
	mq/mq SLP	mq SLP	Standards mq Totali	
VERDE PUBBLICO	0,40	298.988	119.595	275.950
PARCHEGGI	0,40	298.988	119.595	143.437
TOTALE	0,80		239.191	419.387



In particolare, rispetto alla dotazione prevista nella Valutazione di Impatto Ambientale conclusa favorevolmente nel 2004, pari a 122.743 mq, l'attuale assetto registra un incremento di circa +16,9%, corrispondente a una maggiore disponibilità di superfici per la sosta veicolare, con effetti positivi in termini di funzionalità urbana, sicurezza e riduzione delle criticità connesse alla sosta irregolare.

Il confronto con la configurazione oggetto già di valutazione preliminare nel 2021, che prevedeva una dotazione pari a 137.524 mq, evidenzia un ulteriore incremento pari a circa +4,3%, confermando una tendenza al rafforzamento delle dotazioni infrastrutturali a servizio del comparto.

Tale evoluzione risulta coerente con gli obiettivi di razionalizzazione della mobilità interna al comparto e di contenimento delle pressioni sulla viabilità esterna, contribuendo complessivamente a un miglioramento delle condizioni ambientali e funzionali rispetto agli assetti precedentemente valutati.

Verde pubblico e sistemazioni a verde

Le aree destinate a verde pubblico rivestono un ruolo centrale nel disegno infrastrutturale e ambientale del Piano. La superficie complessiva del verde pubblico risulta ampiamente superiore al valore minimo teorico previsto dagli standard urbanistici (oltre il doppio).

Le principali aree verdi sono localizzate lungo i margini nord e sud del comparto, in relazione alla presenza di vincoli aeronautici che limitano l'edificabilità in tali ambiti. Ulteriori fasce di verde sono previste parallelamente a Via della Corona Boreale, con funzione di filtro vegetale tra la viabilità di maggiore scorrimento e gli edifici del Piano.

Sono inoltre previste due superfici a verde attrezzato poste a copertura dei parcheggi P/V4 e P/V8, localizzati in adiacenza al canale B III e prospicienti Via della Corona Boreale. Tali sistemazioni contribuiscono alla mitigazione degli effetti microclimatici, alla riduzione del fenomeno delle isole di calore e alla qualificazione degli spazi aperti, potendo essere integrate, in sede di progettazione esecutiva, sia come aree per la sosta e lo svago sia come orti urbani a servizio della collettività.

La dotazione di aree a verde pubblico prevista nella configurazione attuale del Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b ammonta complessivamente a 275.950 mq, [...], risultando ampiamente superiore al fabbisogno minimo previsto dalla normativa vigente, pari a 119.595 mq, con un incremento di oltre il +130%. Tale dato conferma la significativa incidenza delle superfici permeabili e delle aree verdi all'interno del Piano, in coerenza con gli obiettivi di mitigazione ambientale e di qualificazione dello spazio urbano.

Nel confronto con il progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale nel 2004, che prevedeva una dotazione di verde pubblico pari a 226.700 mq, l'attuale assetto evidenzia un incremento di circa +22%, a testimonianza di una progressiva attenzione al rafforzamento delle componenti ambientali e paesaggistiche del Piano.

Rispetto alla configurazione progettuale del 2021 (283.004 mq), oggetto di valutazione preliminare, la dotazione di verde pubblico risulta sostanzialmente allineata, con uno scostamento quantitativo contenuto e non significativo dal punto di vista funzionale e ambientale, restando ampiamente sopra norma. Tale lieve rimodulazione trova compensazione nel contestuale incremento delle superfici destinate a parcheggio, le quali sono progettate con criteri di integrazione paesaggistica e ambientale, prevedendo diffuse sistemazioni a verde mediante siepi, alberature e fasce vegetate, idonee a garantire continuità ecologica, ombreggiamento, riduzione dell'effetto isola di calore e miglioramento complessivo della qualità percettiva degli spazi.



Nel loro insieme, le scelte progettuali evidenziano un rafforzamento delle dotazioni di verde e delle sistemazioni di mitigazione, nonché una configurazione degli standard ampiamente superiore ai minimi previsti, elementi utili ai fini della valutazione complessiva delle ricadute ambientali del Piano.

Opere idrauliche e invarianza idraulica

Le aree a verde di maggiore estensione, individuate come V1 a sud e V13 a nord del comparto, ospitano le vasche di laminazione, corredate dagli impianti per il trattamento e la restituzione delle acque meteoriche. Tali opere, integrate con le altre infrastrutture previste dal Piano, sono finalizzate a garantire il principio dell'invarianza idraulica, preservando l'equilibrio del sistema di drenaggio esistente.

In coerenza con le previsioni del PPE n. 3-5 originario, le aree destinate a verde pubblico comprendono anche le superfici interessate dal canale B III, già computate nell'ambito delle dotazioni a standard pubblico. Tali superfici risultano individuate negli elaborati grafici della proposta con il simbolo AC (Area Canale) e forniscono una superficie complessiva pari a 13.483 mq, al netto delle porzioni occupate dalla viabilità pubblica che attraversa il canale stesso. [...]

Elementi di confronto con la configurazione valutata in sede di VIA (2004) e approvata nel 2005

Il Piano oggetto della presente verifica di assoggettabilità a VIA presenta elementi di differenziazione rispetto alla configurazione progettuale valutata in sede di VIA (procedura conclusa nel 2004) e approvata nel 2005. In particolare, nella configurazione attuale non sono previsti parcheggi interrati né piani interrati al di sotto degli edifici, a differenza di quanto contemplato nella precedente impostazione progettuale.

Tale scelta, sebbene derivante dall'evoluzione del quadro normativo e tecnico intervenuta nel tempo, comporta una riduzione sostanziale degli impatti ambientali connessi alle terre e rocce da scavo, determinando:

- una significativa diminuzione dei volumi di scavo profondo;
- la riduzione delle interferenze con la falda superficiale;
- una minore produzione di materiali da gestire come eccedenze;
- un abbattimento dei rischi geotecnici e idraulici associati alle opere interrate.

[...]

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Stato attuale dell'ambiente

Suolo, geologia e sottosuolo

Il territorio è riconducibile alla piana deltizia del Tevere, con morfologia pianeggiante e sottosuolo costituito da depositi alluvionali recenti.

Le condizioni geologiche e geotecniche risultano ampiamente indagate e adeguatamente conosciute, coerenti con le trasformazioni previste dal Piano, in un contesto privo di fenomeni di instabilità naturale attiva e già profondamente modificato da interventi antropici e infrastrutturali.

Acque superficiali e sotterranee

Il sistema idrico è interamente governato dal reticolo di bonifica, con il canale B III quale elemento strutturante per il drenaggio delle acque meteoriche e la sicurezza idraulica dell'area.

La presenza di una falda superficiale e la vulnerabilità tipica delle aree di bonifica risultano compensate da un sistema consolidato di opere idrauliche, che definisce lo stato di equilibrio attuale e costituisce il riferimento per la gestione delle portate e per le successive valutazioni di compatibilità idraulica.

Aria e atmosfera

La qualità dell'aria è influenzata prevalentemente da sorgenti emissive di scala sovralocale, in particolare il traffico veicolare e le attività aeroportuali, che determinano un livello di fondo consolidato.

Non sono presenti sorgenti emissive puntuali significative all'interno dell'area di Piano, che si colloca pertanto in un contesto ambientale già regolato e monitorato a scala territoriale.

Clima e microclima

Le condizioni climatiche e microclimatiche sono tipiche della pianura costiera laziale, con buona ventilazione, temperature mitigate dall'influenza marina e assenza di marcate alterazioni microclimatiche locali.

Le evidenze climatiche recenti a scala regionale costituiscono un quadro di riferimento generale, senza determinare specifiche criticità microclimatiche localizzate nell'area di Piano.

Flora, fauna, ecosistemi e biodiversità

L'area presenta un basso grado di naturalità, con ecosistemi frammentati e specie vegetali e faunistiche comuni, tipiche dei contesti fortemente antropizzati. Non sono presenti habitat di pregio né interferenze dirette con aree protette o siti della Rete Natura 2000.

Gli studi sull'attrattività avifaunistica confermano l'assenza di elementi di particolare richiamo per l'avifauna, anche in relazione alle esigenze di sicurezza della navigazione aerea.

Paesaggio e assetti percettivi

Il paesaggio è riconducibile a un contesto infrastrutturale e funzionale, privo di emergenze paesaggistiche o visuali di particolare valore.

Gli assetti percettivi sono fortemente influenzati dalla scala delle infrastrutture e dalla pianura aperta, con una qualità paesaggistica complessiva coerente con le destinazioni urbanistiche vigenti e con il livello di trasformazione già presente.

Rumore e vibrazioni

Il clima acustico è fortemente condizionato dalla presenza del sistema aeroportuale e delle principali infrastrutture viarie, che definiscono un livello di fondo elevato e consolidato.

Il contributo acustico interno all'area di Piano risulta marginale rispetto a tali sorgenti, mentre la presenza di ricettori sensibili è limitata e localizzata a distanza dal comparto.

La componente vibrazionale non presenta criticità specifiche nello stato attuale.

Campi elettromagnetici

Lo stato attuale della componente elettromagnetica è caratterizzato da livelli di fondo tipici di contesti periurbani e infrastrutturali, in assenza di sorgenti puntuali significative all'interno del perimetro del Piano. Le emissioni presenti risultano riconducibili a infrastrutture e reti tecnologiche soggette a controllo normativo e monitoraggio istituzionale.

Popolazione, salute umana e qualità della vita

L'assenza di popolazione residente e di ricettori sensibili all'interno dell'area di Piano determina una bassa esposizione diretta alle pressioni ambientali.

I principali fattori potenzialmente rilevanti per la salute umana risultano di scala sovralocale e già considerati nella pianificazione e nei sistemi di monitoraggio esistenti.

Patrimonio culturale, archeologico e architettonico

L'area non presenta emergenze culturali vincolate.



Le indagini archeologiche preventive hanno intercettato presistenze puntuali, che non hanno comportato modifiche all'assetto del Piano né l'apposizione di vincoli o limitazioni, confermando la compatibilità delle previsioni urbanistiche con il quadro delle tutele vigenti.

Mobilità, traffico e accessibilità

Il sistema della mobilità è caratterizzato da elevata accessibilità e da flussi di traffico già consolidati, fortemente integrati con il contesto aeroportuale e con la rete infrastrutturale di area vasta.

Le condizioni di esercizio della rete viaria rappresentano lo stato di riferimento per le successive valutazioni delle interazioni con le previsioni del Piano.

Aree tutelate, vincoli, pressioni ambientali e sensibilità del contesto

Inquadramento delle tutele e dei vincoli ambientali

[...] L'ambito di Piano non ricade all'interno di aree naturali protette istituite ai sensi della normativa nazionale o regionale, né interferisce direttamente con Siti della Rete Natura 2000 (SIC/ZSC o ZPS). I siti di maggiore rilevanza naturalistica presenti nel territorio comunale di Fiumicino risultano localizzati a distanza significativa e non presentano connessioni ecologiche funzionali con l'area di intervento, [...].

Dal punto di vista paesaggistico, una porzione marginale dell'ambito risulta interessata da fasce di attenzione individuate dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), riferibili a elementi di interesse storico-territoriale (tracciati e canalizzazioni di epoca romana). Tali fasce insistono prevalentemente su aree destinate a viabilità e verde pubblico e non interferiscono con i sedimi edificatori, come confermato dalla Relazione Paesaggistica e dallo Studio di Inserimento Paesistico.

Sotto il profilo archeologico, l'area presenta una potenzialità diffusa tipica della piana deltizia del Tevere, che è stata oggetto di estese campagne di archeologia preventiva condotte sotto la direzione delle competenti Soprintendenze. Gli esiti istruttori hanno confermato l'assenza di motivi ostativi alla realizzazione del Piano, ferma restando l'osservanza di prescrizioni puntuali che non incidono sull'assetto urbanistico approvato. Tutti i pareri e le note rilasciati sono raccolti nel Fascicolo dei Pareri, [...].

La prossimità al sedime aeroportuale "Leonardo da Vinci" comporta infine la presenza di vincoli e prescrizioni di natura aeronautica, connessi alle superfici di limitazione degli ostacoli, alla sicurezza della navigazione aerea e alla gestione del rischio di bird strike. Tali aspetti sono stati approfonditi mediante studi specialistici dedicati e risultano già recepiti nelle previsioni del Piano, senza evidenza di interferenze ulteriori rispetto al quadro normativo vigente.

Pressioni ambientali esistenti e quadro di riferimento ante operam

L'area del PPE n. 3-5 si inserisce in un contesto territoriale già ampiamente antropizzato, caratterizzato dalla presenza di infrastrutture di trasporto di rango sovralocale, dal sistema aeroportuale e da funzioni prevalentemente non residenziali. Le principali pressioni ambientali esistenti risultano pertanto riconducibili a fattori strutturali e storicizzati, che definiscono il quadro di riferimento ante operam.

In particolare, le pressioni dominanti riguardano:

- il traffico aeroportuale e veicolare, con effetti su rumore e qualità dell'aria;
- la presenza di infrastrutture viarie primarie e di adduzione;
- il sistema di bonifica idraulica e la gestione delle acque meteoriche;
- l'uso del suolo già infrastrutturato e la presenza di superfici impermeabili.

Tali pressioni costituiscono il contesto ambientale nel quale si collocano le previsioni del Piano e rappresentano il riferimento per la valutazione delle interazioni ambientali, senza configurare condizioni di criticità emergenti o non governate nello stato attuale.

Componente idraulica – Sensibilità e vulnerabilità del contesto

L'area di Piano ricade in un contesto di pianura costiera bonificata, caratterizzato da bassa quota altimetrica, falda superficiale e presenza di un articolato reticolo di drenaggio artificiale. Il canale collettore B III costituisce l'elemento strutturante del sistema idraulico di riferimento.

Le condizioni di vulnerabilità idraulica sono riconducibili a fattori strutturali noti e storicizzati, tipici delle aree di bonifica, e risultano governate da un sistema consolidato di opere di regolazione. La Relazione Idraulica e Idrologica a supporto del Piano ha sviluppato le verifiche con riferimento a eventi di progetto fino a TR 100, con ulteriori approfondimenti fino a TR 200, assumendo come criterio guida il principio di invarianza idraulica e utilizzando lo stato ante operam quale riferimento comparativo.

Le soluzioni previste consentono di trattenere le portate eccedenti e di garantire la compatibilità delle portate in uscita con la capacità del sistema di bonifica esistente, senza determinare aggravio sul canale B III né variazioni significative dei livelli idrici. La sensibilità della componente idraulica risulta pertanto riconducibile a una vulnerabilità di tipo gestionale e progettuale, pienamente affrontabile mediante soluzioni tecniche consolidate.

Aggiornamento del PAI distrettuale e verifica di compatibilità idraulica

Con riferimento all'aggiornamento del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Distretto dell'Appennino Centrale, approvato nella seduta del 31 luglio 2025, si evidenzia che le verifiche idrauliche sviluppate per il Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – zona F3b risultano coerenti con i criteri previsti dall'art. 6, comma 7, lett. b) delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI distrettuale.

In particolare, gli studi idrologico-idraulici hanno considerato lo scenario di piena con tempo di ritorno pari a 200 anni (TR 200), verificando l'assenza di condizioni di pericolosità aggiuntiva, di ostacolo significativo al deflusso e di incremento del rischio idraulico al contorno, nonché la coerenza delle soluzioni progettuali con il principio di invarianza idraulica.

Tali esiti risultano allineati alle verifiche già concluse in sede di pianificazione di bacino previgente e confermano che l'attuazione del Piano non determina effetti ambientali significativi sulla componente idraulica, né introduce nuove criticità rispetto al quadro di riferimento vigente.

Qualità dell'aria – Pressioni esistenti e sensibilità ambientale

La componente atmosfera è caratterizzata da un livello di fondo emissivo già consolidato, determinato prevalentemente da sorgenti di scala sovralocale, in particolare dal traffico veicolare e dalle attività aeroportuali. Il contributo emissivo direttamente attribuibile all'area di Piano risulta marginale rispetto alle sorgenti dominanti esterne al comparto, come evidenziato dalla Relazione Atmosfera e Qualità dell'Aria (gennaio 2026).

Le analisi aggiornate mostrano un quadro coerente con un contesto infrastrutturale maturo, nel quale si registrano tendenze migliorative legate al rinnovo del parco veicolare e all'evoluzione normativa. Non emergono evidenze di superamenti sistematici dei valori limite attribuibili alle trasformazioni previste dal Piano.

La sensibilità ambientale della componente atmosfera risulta contenuta, in ragione dell'assenza di ricettori sensibili, della destinazione non residenziale dell'area e delle buone condizioni di ventilazione tipiche della pianura costiera, che favoriscono la dispersione degli inquinanti.

Rumore e vibrazioni – Clima acustico e vulnerabilità del contesto

Il clima acustico dell'area è fortemente influenzato dalla presenza del sistema aeroportuale "Leonardo da Vinci" e dalle principali infrastrutture viarie, che determinano un livello di fondo elevato e storicizzato.

L'area di Piano ricade in Classe IV della classificazione acustica comunale, coerente con la funzione infrastrutturale e terziaria del contesto.

Le misure fonometriche e le analisi previsionali condotte nella Relazione Acustica (gennaio 2026) evidenziano che il contributo acustico interno al comparto è marginale rispetto alle sorgenti sovralocali. La limitata presenza di ricettori sensibili e l'assenza di insediamenti residenziali determinano una vulnerabilità acustica contenuta. Anche la componente vibrazionale non presenta criticità localizzate o superamenti normativi nello stato attuale.

Mobilità e traffico – Pressioni infrastrutturali

Le analisi trasportistiche aggiornate evidenziano che la nuova configurazione delle destinazioni d'uso del PPE n. 3-5 determina una riduzione significativa dei flussi veicolari attratti nell'ora di punta mattutina, da circa 3.500 a circa 2.500 veicoli/ora (–28,6%).

Lo scenario precedentemente valutato, più cautelativo, aveva già evidenziato condizioni di esercizio ben lontane dalla saturazione, grazie alla distribuzione dei flussi su più assi viari di collegamento con la rete autostradale e primaria. La riduzione dei flussi attratti nel nuovo assetto rafforza ulteriormente la sostenibilità del sistema di mobilità e contribuisce a contenere le pressioni ambientali indirette su aria e rumore.

Analisi delle interazioni e degli impatti potenziali

Interazioni e impatti potenziali in fase di realizzazione

La fase di realizzazione comprende le attività di cantiere necessarie alla realizzazione delle opere di urbanizzazione, delle infrastrutture e degli interventi edilizi previsti, che si sviluppano secondo una logica progressiva e per comparti funzionalmente autonomi.

Suolo, geologia e sottosuolo

Le interazioni sono riconducibili alle operazioni di scavo e movimentazione delle terre. Tuttavia:

- non sono previsti parcheggi interrati né piani interrati;
- le profondità di scavo risultano contenute;
- i quantitativi di terre e rocce da scavo risultano ridotti rispetto a scenari precedenti.

Gli effetti risultano temporanei, reversibili e controllabili, gestibili mediante l'applicazione della normativa di cui al D.P.R. 120/2017 e delle prescrizioni progettuali già definite. Non sono previste alterazioni permanenti della stabilità del suolo.

Acque superficiali e sotterranee

Le interazioni riguardano la gestione delle acque meteoriche di cantiere e il potenziale contatto con la falda superficiale. La Relazione idraulica e idrologica evidenzia che le opere sono impostate secondo il principio di invarianza idraulica, senza alterazioni del regime dei canali di bonifica e senza scarichi produttivi. Gli effetti risultano contenuti, temporanei e gestibili, senza incidenza significativa sul sistema idrico.

Aria e atmosfera

Le emissioni di polveri e gas di scarico sono legate alle attività di cantiere e al traffico indotto temporaneo. Tali emissioni si inseriscono in un contesto caratterizzato da un livello di fondo emissivo di scala sovralocale. Gli effetti risultano localizzati e temporanei, mitigabili mediante le ordinarie buone pratiche di cantiere.

Rumore e vibrazioni



Il rumore di cantiere rappresenta una interazione temporanea, che si colloca in un contesto acustico già dominato dal traffico aeroportuale e veicolare. La Relazione Acustica evidenzia l'assenza di ricettori sensibili prossimi e la compatibilità delle attività di cantiere con il contesto.

Le vibrazioni risultano limitate e non significative.

Traffico e mobilità

Il traffico di cantiere si innesta su una rete viaria già strutturata per flussi elevati. La realizzazione per fasi consente di evitare concentrazioni critiche.

Gli effetti risultano temporanei e gestibili, senza interferenze rilevanti sulla funzionalità del sistema viario.

Flora, fauna ed ecosistemi

Considerato il basso grado di naturalità dell'area e l'assenza di habitat di pregio, non si configurano interazioni significative con la componente biologica.

Popolazione e salute umana

L'assenza di popolazione residente e di ricettori sensibili limita l'esposizione diretta. Gli effetti temporanei di cantiere risultano non significativi.

Interazioni e impatti potenziali in fase di esercizio

La fase di esercizio è riferita al funzionamento a regime delle funzioni non residenziali previste dal Piano.

Suolo e sottosuolo

Non sono previste ulteriori interazioni significative. L'assetto geotecnico si stabilizza al termine della fase realizzativa.

Acque superficiali e sotterranee

Non sono previsti scarichi produttivi. La gestione delle acque meteoriche avviene nel rispetto del principio di invarianza idraulica, senza incrementi di pressione sul sistema di bonifica.

Aria e atmosfera

Il contributo emissivo è riconducibile al traffico veicolare e ai consumi energetici ordinari. La Relazione Atmosfera evidenzia che tali contributi si inseriscono in un livello di fondo già consolidato e non determinano incrementi significativi delle concentrazioni di inquinanti.

Rumore e vibrazioni

Il clima acustico resta dominato dalle sorgenti infrastrutturali esistenti. Le funzioni previste non introducono sorgenti sonore rilevanti né incrementi apprezzabili rispetto allo stato attuale.

Traffico e mobilità

L'Analisi Trasportistica aggiornata evidenzia una riduzione dei flussi veicolari attratti rispetto agli scenari precedentemente valutati (-28,6%), con valori ampiamente compatibili con la capacità della rete viaria. Non si configurano condizioni di saturazione né criticità di esercizio.

Flora, fauna ed ecosistemi

Le interazioni risultano limitate e compatibili con il contesto antropizzato. Gli studi avifaunistici confermano l'assenza di effetti significativi.

Popolazione e salute umana

La bassa esposizione diretta della popolazione e l'assenza di ricettori sensibili determinano una non significatività degli impatti socio-sanitari.

Valutazione della significatività degli impatti potenziali

La valutazione della significatività degli impatti è condotta applicando i criteri dell'Allegato IV-bis del D.Lgs. 152/2006.

Caratteristiche del Piano

Il Piano: *non incrementa la capacità edificatoria;
non introduce attività ad elevato impatto;
presenta elementi migliorativi rispetto a configurazioni già valutate.*

Localizzazione

L'area: *è fortemente antropizzata;
non ricade in aree protette;
non presenta componenti ambientali ad elevata fragilità.*

Tipologia degli impatti

Gli impatti: *sono temporanei e reversibili in fase di realizzazione;
limitati e compatibili in fase di esercizio;
non determinano superamenti di soglie normative.*

La seguente tabella sintetizza, in modo sinottico, le principali interazioni individuate e la valutazione della loro significatività.

Componente ambientale	Fase	Principali interazioni	Natura e durata	Gestibilità	Significatività
Suolo, geologia e sottosuolo	Realizzazione	Scavi e movimentazioni di limitata entità	Diretta – temporanea – reversibile	Elevata (D.P.R. 120/2017 – Terre e Rocce da Scavo; scavi superficiali)	Non significativa
Acque superficiali e sotterranee	Realizzazione	Gestione acque meteoriche di cantiere	Indiretta – temporanea	Elevata (invarianza idraulica, opere di laminazione)	Non significativa
Aria e atmosfera	Realizzazione	Emissioni diffuse da mezzi e lavorazioni	Diretta – temporanea	Elevata (buone pratiche di cantiere)	Non significativa
Rumore e vibrazioni	Realizzazione	Rumore di cantiere	Diretta – temporanea	Elevata (orari, contesto non residenziale)	Non significativa
Traffico e mobilità	Realizzazione	Traffico di cantiere	Diretta – temporanea	Elevata (fasi progressive, rete strutturata)	Non significativa
Flora, fauna ed ecosistemi	Realizzazione	Disturbo locale	Indiretta – temporanea	Elevata (contesto antropizzato)	Non significativa
Suolo e sottosuolo	Esercizio	Assetto stabilizzato	Nessuna interazione rilevante	Intrinseca	Non significativa
Acque superficiali e sotterranee	Esercizio	Gestione meteoriche a regime	Indiretta – permanente	Elevata (invarianza idraulica)	Non significativa

Componente ambientale	Fase	Principali interazioni	Natura e durata	Gestibilità	Significatività
Aria e atmosfera	Esercizio	Traffico indotto e consumi energetici	Diretta – permanente	Elevata (assenza sorgenti industriali)	Non significativa
Rumore e vibrazioni	Esercizio	Attività ordinarie	Diretta – permanente	Elevata (compatibilità acustica)	Non significativa
Traffico e mobilità	Esercizio	Flussi veicolari indotti	Diretta – permanente	Elevata (rete sovradimensionata, -28,6% vs scenario precedente)	Non significativa
Popolazione e salute umana	Esercizio	Esposizione indiretta	Indiretta – permanente	Elevata (assenza residenti e ricettori sensibili)	Non significativa

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione in atti di cui il tecnico Arch. Domenico Straface, iscritto all'Albo degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori di Roma e Provincia al n. 9612, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Considerato che gli elaborati progettuali nonché lo Studio Preliminare Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente istruttoria tecnico-amministrativa e che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso la documentazione integrativa pervenuta.

Preso atto che l'opera in esame riguarda l'intervento di Piano Particolareggiato Esecutivo n. 3-5 – Zona F3b del PRG del Comune di Fiumicino (RM), Provincia di Roma, in località Riserva del Capannone. Il progetto prevede la realizzazione del programma funzionale coerente con il quadro normativo e con le prescrizioni contenute nella Determinazione Dirigenziale n. 24 del 16.02.2021 (*Conclusione dei lavori della Conferenza di Servizi istruttoria convocata ai sensi dell'art. 14 c.1. della legge 241/90. Acquisizione in atti dei pareri*), nella configurazione approvata con Determinazione Dirigenziale N. 69 del 30 marzo 2022, il cui assetto risulterà articolato nelle seguenti categorie:

- edifici destinati ad attività terziarie (uffici e complessi direzionali);
- edifici destinati ad attività di distribuzione per la logistica, servizi a supporto e uffici;
- edifici destinati ad attività miste, terziarie e di servizio a supporto del terziario-direzionale, escludendo gli spazi commerciali e per la ristorazione;
- edifici destinati ad attrezzature ricettive (alberghi e/o residences);
- edificio destinato ad attrezzature commerciali ed artigianali, limitatamente al lotto dell'area di servizio per la distribuzione di carburanti.

Il Piano Particolareggiato si estende su una superficie territoriale complessiva pari a 762.467 mq, all'interno della quale risultano insediabili edifici e attrezzature per una superficie lorda di pavimento



(SLP) complessiva pari a circa 304.987 mq, destinata alle diverse funzioni ammesse, in coerenza con il dimensionamento complessivo già definito dagli strumenti urbanistici vigenti. La SLP complessiva di 304.987 mq costituisce il dimensionamento massimo dello strumento attuativo; la SLP di 298.988 mq rappresenta invece la quantità insediabile di riferimento alla luce dei vincoli e delle limitazioni vigenti. In tale quadro, l'assetto di progetto localizza 279.889 mq, lasciando una quota residua di 19.099 mq non allocata. Il progetto prevede altresì la realizzazione di opere pubbliche, funzionali alla realizzazione del PPE, comprendenti: viabilità, parcheggi, verde pubblico e opere idrauliche.

Considerato che il progetto era stato sottoposto alla procedura di VIA e di valutazione preliminare ed in particolare:

- con il provvedimento prot. n. D2/18913 del 08.02.2005, sull'intervento denominato: "Realizzazione del Piano Particolareggiato n. 3-5, progetto sito nel Comune di Fiumicino in località Riserva del Capannone – Registro elenco progetti n. 159/2004" l'Area V.I.A. ha rimesso un giudizio positivo di compatibilità ambientale, reso ai sensi del D.P.R. 12 aprile 1996;
- con Determinazione n. G00291 del 18 gennaio 2021, sul progetto denominato "Modifiche alle previsioni piano volumetriche del Piano Particolareggiato n. 3-5 zona F3b - Comune di Fiumicino (RM). Proponenti: Soc. Socesfin S.r.l. e Agricola FCO S.r.l. Soc. Agricola. Registro Valutazioni Preliminari n. 35/2020VP", l'Area V.I.A. ha stabilito che le modifiche progettuali non rientrano nelle categorie di cui all'art. 6, commi 6 o 7, della parte II del D.Lgs. n. 152/06.

Considerato che nel suo complesso, il PPE n. 3-5 definisce un quadro di intervento coerente con il contesto urbanistico e infrastrutturale di riferimento, nonché con il sistema delle tutele e delle prescrizioni vigenti. Le scelte progettuali riguardanti l'assetto urbanistico, le destinazioni d'uso, il dimensionamento complessivo, le opere infrastrutturali, le dotazioni di standard pubblici, le sistemazioni a verde e la gestione delle risorse naturali risultano integrate e finalizzate alla razionalizzazione e alla qualificazione di un ambito già destinato alla trasformazione, senza comportare ampliamenti del perimetro urbanizzato né introdurre discontinuità rispetto agli assetti precedentemente valutati. In tale contesto, la gestione del consumo di suolo, delle terre e rocce da scavo e dei materiali di riporto si inserisce in una strategia complessiva di ottimizzazione delle risorse e di coordinamento delle fasi attuative, coerente con le condizioni geologiche, idrauliche e infrastrutturali del sito e con le prescrizioni settoriali succedutesi nel tempo. L'insieme degli elementi considerati configura pertanto un quadro conoscitivo organico e strutturato, idoneo a supportare le valutazioni dell'Autorità competente in merito alle potenziali ricadute ambientali delle trasformazioni previste, in continuità con il percorso pianificatorio e valutativo già definito per il comparto.

Preso atto che, da quanto desumibile dalla documentazione in atti, l'analisi del quadro programmatico e pianificatorio nell'area di studio non evidenzia elementi di particolare incongruenza del progetto rispetto alle previsioni.

Preso atto dello Studio Preliminare Ambientale e di quanto esaminato nello stesso, con specifico riferimento allo studio dei potenziali effetti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera e delle azioni di mitigazione previste.

Considerato che sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. n. 152/06 che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:



- ✓ La Città Metropolitana di Roma Capitale, HUB II Sostenibilità Territoriale, Dipartimento IV – Pianificazione strategica e Governo del territorio, Servizio 1 “Pianificazione territoriale, urbanistica e attuazione del PTPG”, con nota prot. n. 25179 del 03/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 109218 in pari data, ha comunicato *“Atteso che l’intervento in oggetto non comporta variante urbanistica, visto l’art. 3, comma 8 delle NdA del P.T.P.G, l’espressione del parere di compatibilità, di cui all’art. 20 comma 5 del D.lgs. 267/2000 e all’art. 4 comma 1 lett. c della LR 14/99, non è richiesta”*.
- ✓ La Regione Lazio, Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Autorità Idraulica Regionale, con nota prot. n. 130177 del 06/02/2026, ha inviato una comunicazione riguardante l’intervento in oggetto specificando che *“...l’Area scrivente interviene nel procedimento di cui in oggetto nella seconda fase procedurale, al fine di valutare la compatibilità idraulica del progetto, qualora lo stesso interferisca con le aste principali di competenza regionale, individuate con D.G.R. n. 5079/99”*.
- ✓ L’ ENAC - Ente Nazionale per l’Aviazione Civile, Direzione Territoriale Lazio, con nota prot. n. 21428 del 09/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 134803 in pari data, ha comunicato che *“...Per le richieste di parere-nulla osta relative ad ostacoli o pericoli alla navigazione aerea, questa Direzione provvede a comunicare agli interessati la determinazione finale sulla compatibilità aeronautica degli impianti e costruzioni che possono costituire ostacolo e/o pericolo alla navigazione a completamento dell’istruttoria, ai sensi dell’art. 709 e 7 1 1 del Codice della Navigazione, solo dopo aver ricevuto i risultati della ricognizione tecnica di ENAV, volta ad identificare possibili interazioni con le procedure strumentali di volo, i sistemi di radionavigazione e le superfici di delimitazione ostacoli di cui al Regolamento ENAC per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti, fatte salve le competenze dell’Aeronautica Militare. Pertanto, al fine dell’ottenimento del parere-nulla osta, è necessario che il Proponente attivi la procedura descritta nel Protocollo Tecnico pubblicato sul sito dell’Ente www.enac.gov.it alla sezione “Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea”, inviando alla scrivente Direzione la documentazione necessaria e avviando, contestualmente, analoga procedura con ENAV, anche al fine di consentire gli adempimenti previsti dall’applicazione dell’Annesso 15 ICAO, da ottenersi con i tempi previsti dalla procedura pubblicata...”*.
- ✓ AUBAC - Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale, Area Pianificazione e Gestione del Rischio Idraulico, con nota prot. n. 2053 del 13/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 158642 in pari data, ha comunicato che *“... ai soli fini dell’assoggettabilità a VIA, per la valutazione dell’impatto sulle pertinenti componenti ambientali la coerenza dell’intervento con gli strumenti della pianificazione di bacino idrografico e distrettuale rimane correlata alla compatibilità del progetto con il quadro complessivo risultante dalle indicazioni, raccomandazioni e condizioni...”* puntualmente indicate nella suddetta nota.
- ✓ Il Comune di Fiumicino, Area Ambiente e Riserva - Strategia del Territorio e Progettazione – Project Financing – Fondi Strutturali/Settore Strategia del Territorio e Progettazione - Project Financing – Fondi Strutturali, con nota prot. n. 34116 del 20/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 188662 in pari data, ha comunicato che *“...ai soli fini dell’assoggettabilità a VIA, per la valutazione dell’impatto sulle pertinenti componenti ambientali e la coerenza dell’intervento con gli strumenti della pianificazione urbanistica, rimane correlata alla compatibilità del progetto con il quadro complessivo risultante dalle indicazioni, raccomandazioni e alle condizioni delle procedure*



urbanistiche [...] elencate. Inoltre, si ribadisce che il contributo e reso ai soli fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui al d.lgs. n.152/2006 e non sostituisce gli atti autorizzativi e/o i pareri di competenza di questa Amministrazione Comunale qualora espressamente previsti dalla pianificazione urbanistica o dalla normativa vigente”.

- ✓ Aeroporti di Roma S.p.A., con nota prot. n. 3614 del 20/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 189288 del 20/02/2026, ha formulato osservazioni sull'intervento in esame specificando che “...si intende riscontrare all'interno di questa nota i primi rilievi concernenti le tematiche di compatibilità con le operazioni e i temi di safety aeroportuale, e si richiede di programmare nei tempi più brevi possibili un confronto per valutare eventuali temi di compatibilità con le attività di sviluppo e programmazione di concerto con ENAC e con il Comune di Fiumicino. Nel merito delle prime considerazioni legate a safety e operazioni, si evidenzia la necessità dell'iter di compatibilità con superfici di delimitazione ostacoli, procedure di volo e interferenza elettromagnetica del Piano Particolareggiato presso gli Enti Competenti”.
- ✓ Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 3030 del 24/02/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 200271 in pari data, ha confermato il parere favorevole espresso con prot. n. 2391 del 16/02/2021, alle medesime condizioni e prescrizioni.
- ✓ La Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 450450 del 29/04/2026, ha comunicato che “... nei limiti delle competenze paesaggistiche della Direzione regionale di appartenenza, ritiene di poter **confermare** le valutazioni e le conclusioni già espresse nel **parere n. 932797 del 30/10/2020** anche alla luce dell'approvazione del PTPR intervenuta con DCR 5/2021, che non modifica la disciplina di tutela dei beni paesaggistici con i quali la proposta interferisce”. Detto parere di cui alla nota prot. n. 932797 del 30/10/2020, è stato trasmesso in allegato;
- ✓ Il Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma e per la Provincia di Rieti, con nota prot. n. 9582-P del 11/05/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 493158 del 12/05/2026, ha comunicato che “... Considerato il parere paesaggistico di competenza già espresso con nota ns. prot. n. 21611-P del 28/09/2020; Considerati i pareri di competenza archeologica già espressi dallo Scrivente ufficio, in ultimo con nota ns prot. n. 4020-P del 20/02/2024; Tutto quanto sopra esposto, questo Ufficio, per quanto di sua competenza, **conferma** le valutazioni e le conclusioni già espresse nel **parere ns prot. n. 21611-P del 28/09/2020** e nel **parere ns prot. n. 4020-P del 20/02/2024**” allegati alla suddetta nota.
- ✓ Aeroporti di Roma S.p.A., con nota prot. n. 9777 del 15/05/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 513171 in pari data, ha comunicato che “...In ragione della prossimità dell'area al sedime aeroportuale, si ritiene opportuno richiamare l'attenzione sulla necessità che i futuri sviluppi del Piano siano accompagnati da adeguati approfondimenti integrati, da svolgersi anche mediante specifici tavoli di lavoro, in stretto coordinamento con ENAC, ENAV e le ulteriori Autorità eventualmente competenti. Tale impostazione risulta peraltro coerente con quanto espressamente rappresentato dallo stesso Proponente nel documento [...], nel quale viene evidenziata “la necessità



di considerare la programmazione delle opere di accessibilità previste nell'ambito delle attività di sviluppo e di garantire un assetto di pianificazione territoriale integrato e sostenibile". Si precisa infine che il presente Parere positivo è reso ai soli fini del rinnovo dell'efficacia del provvedimento di non assoggettabilità a VIA e non sostituisce in alcun modo gli ulteriori atti autorizzativi di competenza della Scrivente che dovrà essere necessariamente coinvolta nei successivi procedimenti inerenti il Piano."

Considerato che le suddette Autorità interessate e coinvolte nel procedimento, non hanno rilevato significative criticità derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Considerato infine che:

- in relazione alle opere proposte, l'analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto dei criteri elencati nell'Allegato V del citato decreto e desunta dalla documentazione prodotta, non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto;
- dall'esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte.

Ritenuto, pertanto, di dover procedere all'espressione di non assoggettabilità alla procedura di V.I.A. delle opere proposte ai sensi del D.Lgs. n. 152/06;

TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 sulla base dei criteri di cui all'Allegato V, parte II del presente Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti si ritiene, in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 7 dell'art. 19 del citato Decreto, le seguenti vincolanti prescrizioni:

1. Il progetto dovrà essere attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità citate nella presente istruttoria tecnico - amministrativa.
2. Il progetto definitivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione.

Misure progettuali e gestionali

3. Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
 - 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 preferibilmente 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;
- nelle aree a parcheggio dovranno essere effettuate delle piantumazioni finalizzate anche all'inserimento paesaggistico dell'impianto.

4. Dovranno essere adottate le seguenti indicazioni in riferimento alle sistemazioni a verde delle aree e alla piantumazione di nuove alberature, in particolare:

- Gli individui arborei preesistenti e salvaguardati e/o reimpiantati per la realizzazione delle aree verdi dovranno:
 - avere uno sviluppo equilibrato con un portamento il più possibile verticale;
 - essere stati sottoposti preventivamente alla verifica di stabilità, sia per il fusto che per i rami/branche principali.
- Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole, parcheggi) dovranno 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;
 - di specie considerate a basso carico allergenico per la collettività;
 - devono mettersi a dimora individui arborei 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.
- Le superfici destinate ad ospitare le aree verdi devono essere sistemate con interventi che prevedano, per quanto possibile, minimi movimenti di terra tali, comunque, da non alterare la morfologia, la natura dei suoli ed il regime idrico e di stabilità dei suoli. Essi devono realizzarsi in modo da favorire il deflusso controllato delle acque.
- Il soggetto proponente dovrà provvedere ad una manutenzione costante delle opere a verde fino al completamento dei lavori dell'intera opera (la manutenzione deve essere programmata senza ricorrere all'uso di prodotti chimici e privilegiando i fertilizzanti naturali e gli ammendanti organici).
- Tutte le superfici impiantate dovranno essere munite di un piano pluriennale di manutenzione, che specifichi le cure colturali annuali e periodiche a cui debbono essere obbligatoriamente sottoposte, sia ai fini della loro crescita regolare (innaffiature, ecc.) sia ai fini dell'acquisizione di un portamento equilibrato (potature, ecc.). Periodicamente le piante debbono essere sottoposte a verifiche di stabilità.

5. Le terre e rocce da scavo provenienti dalla realizzazione delle opere in progetto, dovranno essere gestite in conformità alle disposizioni contenute nell'art. 24 del D.P.R. n. 120/2017 e riguardo la previsione di utilizzare in sito gran parte del materiale escavato, l'idoneità



ambientale dello stesso dovrà essere accertata in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori. Nel caso in cui durante le attività di indagine previste nel Piano di utilizzo, venissero rilevati superamenti di uno o più valori di concentrazione soglia di contaminazione (CSC), di cui alla Tabella 1, Allegato 5 alla parte IV del D.Lgs. 152/06, il proprietario o gestore dell'area di intervento dovrà attuare quanto disposto dagli art. 242 del D.Lgs. n. 152/06. Per quanto riguarda la parte di materiale che sarà gestita come rifiuto, così come previsto dalla normativa vigente in materia dovrà essere prioritariamente verificata la possibilità di attuare un recupero/riciclo dello stesso presso impianto autorizzato e solo in ultima analisi avviare allo smaltimento presso discarica autorizzata.

6. 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).
7. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
8. In fase di cantiere dovranno essere rispettate tutte le indicazioni inerenti alla sicurezza dei lavoratori contenute nel D.Lgs. n. 81/2008.

Misure di monitoraggio e controllo

9. Dovranno essere effettuati i monitoraggi ambientali indicati nella documentazione in atti per i seguenti fattori:
 - Suolo, sottosuolo e terre e rocce da scavo;
 - Acque meteoriche, reticolo di bonifica e invarianza idraulica;
 - Aria e atmosfera;
 - Rumore;
 - Traffico e mobilità;
 - Flora/fauna e sicurezza aeroportuale;
 - Popolazione e salute umana.

La documentazione riguardante il suddetto monitoraggio dovrà essere trasmessa all'Area V.I.A. per la pubblicazione nel box dedicato e ai competenti Uffici dell'Amministrazione comunale, per le eventuali e successive valutazioni di competenza.

Modifiche o estensioni

10. Dovranno essere sottoposti a specifica procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A./P.A.U.R. i progetti delle singole opere ricomprese nel P.P.E. qualora aventi le caratteristiche tipologiche e dimensionali di cui agli Allegati III o IV, alla parte II, del D.Lgs. n. 152/2006.



11. Eventuali ulteriori modifiche o estensioni riguardanti l'intervento in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 43 pagine inclusa la copertina.

Si evidenzia che qualunque difformità o dichiarazione mendace dei progettisti su tutto quanto esposto e dichiarato negli elaborati tecnici agli atti, inficia la validità della presente istruttoria tecnico-amministrativa.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06.