

Da: marco.carbonelli <marco.carbonelli@cert.odg.roma.it>
Inviato: sabato 5 dicembre 2015 08:55
A: MinAmbienteVIA
Oggetto: Osservazioni VIA Aeroporto Ciampino- PARTE TERZA-CRIAAC
Allegati: 005S_Osservazioni_VAS.pdf; 006B Osservazione densita abitativa.pdf; 007B_VIA dal 2002.pdf

Con la presente si invia la TERZA PARTE delle osservazioni presentate dal Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino (CRIAAC) alla VIA presentata il 5 novembre 2015 su Aeroporto Ciampino dall'ENAC.

Questa terza parte contiene 3 (TRE) osservazioni in allegato denominate 005S, 006B, 007B. Seguiranno altre Parti con altre osservazioni entro la scadenza dei termini oltre ad una nota formale dei cittadini che presentano a nome del CRIAAC le osservazioni.

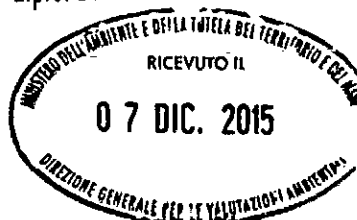
Roberto Barcaroli, portavoce CRIAAC, 3356826497
Marco Carbonelli, viceportavoce CRIAAC

PEC di riferimento per il CRIAAC: marco.carbonelli@cert.odg.roma.it



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA-2015-0030810 del 10/12/2015



Da: marco.carbonelli <marco.carbonelli@cert.odg.roma.it>
Inviato: domenica 6 dicembre 2015 21:45
A: MinAmbienteVIA
Oggetto: Osservazioni VIA Aeroporto Ciampino- PARTE QUARTA-CRIAAC
Allegati: 001T-009T Osservazioni VIA Aeroporto Ciampino.pdf;
008R_espansione_infrastruttura.pdf

Con la presente si invia la QUARTA PARTE delle osservazioni presentate dal Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino (CRIAAC) alla VIA presentata il 5 novembre 2015 su Aeroporto Ciampino dall'ENAC.

Questa terza parte contiene 10 (DIECI) osservazioni in allegato denominate 001T-009T (nove osservazioni), 008R (una osservazione).

Seguiranno altre Parti con altre osservazioni entro la scadenza dei termini oltre ad una nota formale dei cittadini che presentano a nome del CRIAAC le osservazioni.

Roberto Barcaroli, portavoce CRIAAC, 3356826497

Marco Carbonelli, viceportavoce CRIAAC

PEC di riferimento per il CRIAAC: marco.carbonelli@cert.odg.roma.it

PEC DVA

Da: Per conto di: marco.carbonelli@cert.odg.roma.it <posta-certificata@pec.aruba.it>
Inviato: domenica 6 dicembre 2015 22:05
A: MinAmbienteVIA
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni VIA Aeroporto Ciampino- PARTE QUINTA-CRIAAC
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (87,6 KB)

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata--

Il giorno 06/12/2015 alle ore 22:04:43 (+0100) il messaggio con Oggetto

"Osservazioni VIA Aeroporto Ciampino- PARTE QUINTA-CRIAAC" è stato inviato dal mittente

"marco.carbonelli@cert.odg.roma.it"

e indirizzato a:

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale).

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

L'identificativo univoco di questo messaggio è: opec279.20151206220443.20320.02.1.66@pec.aruba.it

Da: marco.carbonelli <marco.carbonelli@cert.odg.roma.it>
Inviato: domenica 6 dicembre 2015 23:12
A: MinAmbienteVIA
Oggetto: PARTE SESTA E ULTIMA-CRIAAC- VIA ENAC Aeroporto Ciampino
Allegati: CIMarcoCompleta2015New.pdf; CI-BarcaroliRoberto.pdf

A completamento delle trasmissioni effettuate (sei PEC totali, per 19 osservazioni complessive) si trasmettono con questa SESTA e ULTIMA PEC le copie dei documenti di identità di Roberto Barcaroli (Portavoce CRIAAC) e Marco Carbonelli (Viceportavoce CRIAAC) che a nome dei componenti del Comitato CRIAAC hanno inviato le 19 osservazioni.

Inoltre, si informa che le osservazioni da 001T a 009T sono state predisposte per il CRIAAC da:

- Giulio Corradetti, nato a _____ il _____ e residente a _____ via _____, quale presidente e rappresentante dell'Associazione onlus "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso"
- Dante Nicola Faraoni, nato il _____ a _____, _____ e residente a _____, via _____, vice presidente del "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso".

Si resta in attesa di vedere pubblicate le osservazioni sul sito del Min Ambiente e di conoscere le valutazioni di merito del Ministero sulla procedura VIA dell'Aeroporto di Ciampino presentata da ENAC il 5 novembre scorso.

Roberto Barcaroli
Marco Carbonelli

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

AEROPORTO "G. B. PASTINE DI CIAMPINO – ROMA

Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
presentato il 06.11.2015
Codice Procedura (ID-VIP) 3176

O S S E R V A Z I O N I (numerate da 001T a 009T)

In relazione alla documentazione presentata dal proponente "ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile" nell'ambito della istanza di VIA "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma" Codice Procedura (ID-VIP) 3176, reperibile nel sito www.va.minambiente.it del "Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare" relativo all'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, "**Il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino**" e "**Il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso**" presentano delle osservazioni, mirate prevalentemente ad evidenziare la negativa incidenza degli aspetti ambientali sulla qualità di vita dei residenti in zone limitrofe al sedime aeroportuale e per contestare le conclusioni esposte dal proponente dell'istanza.

Riferimento alle Normative vigenti:

L'allegato VII del DLgs 152/2006 indica i Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'art. 22:

1. Descrizione del progetto, comprese in particolare:
 - a) una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
 - b) una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi, con l'indicazione, per esempio, della natura e delle quantità dei materiali impiegati;
 - c) una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, eccetera) risultanti dall'attività del progetto proposto;
 - d) la descrizione della tecnica prescelta, con riferimento alle migliori tecniche disponibili a costi non eccessivi, e delle altre tecniche previste per prevenire le emissioni degli impianti e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali, confrontando le tecniche prescelte con le migliori tecniche disponibili.
2. Una descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale e la motivazione della scelta progettuale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato.
3. Una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

4. Una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente:

- a) dovuti all'esistenza del progetto;
- b) dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali;
- c) dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti; nonché la descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli impatti sull'ambiente.

5. Una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.

5-bis. Una descrizione delle misure previste per il monitoraggio;

6. La descrizione degli elementi culturali e paesaggistici eventualmente presenti, dell'impatto su di essi delle trasformazioni proposte e delle misure di mitigazione e compensazione necessarie.

7. Un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse sulla base dei numeri precedenti.

8. Un sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate dal proponente nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti di cui al numero 4.

Il SIA è la relazione attorno alla quale si sviluppa la procedura autorizzativa di VIA e l'esperienza scientifica può sottovalutare il fatto che le criticità ambientali non sono sempre oggettivamente percepite, ma dinamiche sociali influiscono nelle scelte decisionali politiche e quindi anche nelle modalità di valutazione e di sviluppo del processo autorizzativo.

Per una maggiore e attendibile valutazione di quali saranno gli elementi di maggiore criticità (ambientali e sociali) è opportuno aprire una fase di "scoping" con l'Ente competente in materia di valutazione ambientale e con gli Enti che potranno esprimere pareri sugli aspetti che prevedibilmente riceveranno maggiore attenzione per le prevedibili maggiori criticità ambientali o sociali.

Secondo il DLgs 152/2006, art. 27, comma 4:

"Le informazioni richieste devono essere coerenti con il grado di approfondimento necessario e strettamente attinenti alle caratteristiche specifiche di un determinato tipo di progetto e delle componenti dell'ambiente che possono subire un pregiudizio, anche in relazione alla localizzazione dell'intervento, tenuto conto delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili".

Lo stesso Decreto, al comma 5 fornisce il contenuto minimo del SIA, il quale deve comunque contenere almeno le seguenti informazioni:

- una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;
- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti;
- i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;
- una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "**opzione zero**", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

- una valutazione del rapporto "**costi-benefici**" del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

La stima finale degli impatti non eliminabili, quindi, deve porre a confronto le alternative progettuali e/o il progetto proposto con l'alternativa zero, riunendo in un quadro sinottico gli elementi di valutazione relativi agli effetti positivi e negativi delle opzioni di trasformazione sui comparti/sistemi ambientali. La valutazione complessiva, che deve derivare dall'esame dei vari aspetti considerati, dovrebbe consentire di individuare l'alternativa migliore e di evidenziare gli impatti residui della soluzione prescelta.

La fase finale dello studio di impatto è dedicata ad individuare ed illustrare le misure di **mitigazione** essenziali al fine della riduzione degli impatti residui messi in evidenza nello stesso e/o gli interventi di **compensazione** dei peggioramenti indotti.

Osservazioni

A seguito di quanto segnalato, si può valutare sommariamente quanto non risulta recepito dall'esposizione del Proponente:

- suolo / patrimonio agroalimentare
- acqua
- misure previste per evitare, ridurre (**misure di mitigazione**) e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti (**interventi di compensazione**)
- principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "**opzione zero**", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale
- rapporto "**costi-benefici**" del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale

Osservazione n. 001T del 06/12/2015

1) Suolo / Patrimonio agroalimentare

Gli effetti degli inquinanti, dovuti alle concentrazioni nell'aria ambiente ed alla conseguente deposizione, sulla salute umana devono tenere conto dell'accumulo di tali sostanze nel suolo.

La polvere sedimentabile è costituita dal materiale particolato avente granulometria molto elevata, che sedimenta sotto l'azione del campo di gravità.

La stima dell'esposizione umana a sostanze inquinanti pericolose è una parte fondamentale della procedura di valutazione del rischio. Il calcolo dell'esposizione ai diversi inquinanti deve considerare le tre vie: inalazione – ingestione – assorbimento dermico e i vari comparti ambientali.

Il D. Lgs. 13 agosto 2010 n. 155 prevede:

Deposizione totale = massa totale di sostanze inquinanti che, in una data area e in un dato periodo, è trasferita dall'atmosfera al suolo, alla vegetazione, all'acqua, agli edifici ed a qualsiasi altra superficie.

Per la misurazione dei tassi di deposizione il campionamento deve avere una durata di una settimana o di un mese.

La misura del rateo di deposizione fornisce importanti informazioni sulla situazione di contaminazione dell'area e sulla valutazione della esposizione della popolazione.

La polvere sedimentabile: è costituita dal materiale particolato avente granulometria molto elevata e che sedimenta sotto l'azione del campo di gravità. Essa viene valutata mediante raccolta in appositi deposimetri, tipo "bulk", con successiva determinazione analitica di diverso tipo.

La determinazione dei flussi di deposizione per alcuni inquinanti atmosferici costituisce un buon sistema di sorveglianza ambientale in particolare per una serie di inquinanti di origine aeronautica che possono

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

accumularsi nell'ambiente: tipo Idrocarburi – Idrocarburi Policiclici Aromatici [in primis: Benzo(a)pirene, cancerogeno a bassissima concentrazione] – sostanze chimiche organiche – metalli pesanti -

I campionamenti devono essere ripartiti in modo uniforme nel corso dell'anno ed i tassi di deposizione devono essere espressi in "µg/mq" giornalieri.

La misura della deposizione di microinquinanti, oltre a fornire importanti informazioni sulla situazione di contaminazione di un'area, consente di valutare in modo indiretto l'esposizione della popolazione attraverso la catena alimentare, anche se non esistono valori ufficiali di riferimento.

La via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare; le caratteristiche di bioaccumulo e di esposizione a lungo termine degli inquinanti fanno sì che anche una minima quantità possa determinare effetti negativi sulla salute.

Si rende quindi prioritario monitorare le fonti, le vie di diffusione dei contaminanti, controllarne l'accumulo, ridurre l'inquinamento ambientale e, di conseguenza, il rischio di esposizione.

Osservazione n. 002T del 06/12/2015

2) Acqua

Il Proponente non sembra riportare alcun riferimento riguardante il problema del recupero e del trattamento acque reflue risultanti dalle procedure che trattano le previste operazioni collaterali di assistenza a terra ed al trattamento acque meteoriche.

Le operazioni delle piazzole "de-icing" prevedono l'uso di un antighiaccio normalmente costituito da un addensato di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti di anti-corrosione; è necessario che le acque di dilavamento siano opportunamente convogliate in unità di trattamento / disoleatura e che la composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento venga controllata/analizzata con sistematica periodicità da ARPA della Regione Lazio.

In genere le quantità di fluido utilizzato per un singolo "jet" dipende dalla % di diluizione in acqua (dal 25% al 75%), dalle condizioni meteorologiche e dalle dimensioni dell'aereo; comunque la quantità varia da alcune centinaia ad alcune migliaia di litri per ciascuna operazione.

E' noto che il glicole propilenico manifesta alti livelli di domanda biochimica di ossigeno, durante il processo di degradazione in acqua; questo processo può influenzare negativamente la vita degli organismi acquatici, consumando ossigeno.

L'operazione "de-icing" (rimozione neve e ghiaccio) e "anti-icing" (operazione antighiaccio) deve avvenire espressamente non nelle piazzole di sosta degli aeromobili ma in specifiche piazzole dedicate per gestire la completa operazione antighiaccio, con l'intento di evitare assorbimento da parte dell'ambiente circostante e magari finire in falda e non effettuare la pulizia del piazzale con mezzi meccanici.

Il glicole propilenico presenta una idrosolubilità completa con elevato punto di ebollizione: 185°C.

Per lo smaltimento del glicole propilenico, non è prevista l'eliminazione per diluizione in acqua; l'unica possibilità prevista è lo smaltimento in impianti autorizzati, trattandosi di rifiuto speciale perché contenente anche sostanze inquinanti solubilizzate o indissolte.

Il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della pista e dei piazzali prevede normalmente sistemi di filtrazione per trattenere le particelle solide, di dissabbiatura e di disoleatura, pianificando un controllo periodico del/degli effluenti che sversano la parte organica in sistemi di recupero – stoccaggio – smaltimento.

Le acque di scarico devono rispettare i limiti previsti dalla tabella 3 del D. Lgs. 152/99.

Le analisi di controllo dei limiti di accettabilità sul refluo in uscita dall'impianto di depurazione, devono essere effettuate da un Laboratorio accreditato con cadenza periodica.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

I referti devono riportare il giorno e l'ora dell'avvenuto campionamento e devono essere a disposizione dell'autorità di controllo".

Osservazione n. 003T del 06/12/2015

3) Misure previste per evitare, ridurre (*misure di mitigazione*) e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti (*interventi di compensazione*)

Con riferimento al documento "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" codice elaborato "0A782T1PTIQRPRM001-1".

Nella stesura del testo, in relazione all'aspetto ambientale, il Proponente riporta quanto segue:

- Quadro programmatico (*confronto con i vincoli normativi e le destinazioni d'uso previste da piani e programmi, che devono essere assunti come parametri di riferimento e non essere oggetto di valutazione, per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale*):
(a pagina 13):
 - *"salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi.*
 - *sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;*
 - *efficientare e sviluppare il sistema responsabilmente per bilanciare i bisogni della comunità e ambientali con gli obiettivi aziendali;"*

Si osserva che L'espansione degli aeroporti con il conseguente incremento dell'attività aeroportuale risulta inconciliabile con le aree limitrofe densamente abitate; il pesante inquinamento determinato da tale attività: acustico – atmosferico – ricaduta inquinanti al suolo non consente nessun compromesso con la garanzia di una buona qualità di vita.

La vetustà dell'attività svolta presso l'aeroporto di Ciampino dovrebbe aver chiarito, con le periodiche verifiche previste dalle Normative, l'obbligo di rispetto dei vincoli ambientali.

Promettere a parole la salvaguardia delle aree limitrofe, la sostenibilità ambientale di lungo periodo ed efficienza/sviluppo del sistema per il bilanciamento dei bisogni della comunità e dell'ambiente risulta assolutamente smentita dalla modalità di gestione dell'attività aeroportuale riscontrata negli anni, con l'insufficiente capacità dimostrata dalle Autorità che dovrebbero essere preposte a far rispettare quanto previsto dalle specifiche normative.

Un esempio chiarificatore della sensibilità dell'Autorità di vigilanza ENAC rispetto il diritto dei Residenti in aree limitrofe per la tutela della propria Salute, è quanto evidenziato nel testo del quadro programmatico (pag.6):

- *"realizzazione nuova recinzione e strada perimetrale nuova viabilità petrolieri, ristrutturazione/separazione dei sottoservizi, manutenzione e ripristino fabbricati ex AMI;*
- *adeguamento al regolamento ENAC/EASA del "runway strip" lato est della pista di volo RWY 15/33; iqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti (pista di volo, vie di rullaggio, raccordi, piazzali).*
- *Essi sono necessari ed inderogabili ai fini della sicurezza e derivano da obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione, senza alcuna ricaduta in termini di aumenti della capacità del sistema "airside", né dell'operatività aeroportuale.*

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale."

Si osserva che il Proponente riferisce che tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, da cui si desume che per tali iniziative non è prevista la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Il Proponente, d'imperio, decide autonomamente di escludere tali rilevanti attività, impattanti a breve ed a lungo termine, dai vincoli normativi previsti dalla Legge, come se ciò costituisse la normalità.

Oltre che richiedere quindi la richiesta di Valutazione dell'Impatto Ambientale, necessita tener conto dell'apporto peggiorativo sull'inquinamento dell'area.

Non appare comprensibile come si può prevedere il passaggio di aeromobili vie di rullaggio e piste di decollo poste a poche decine di metri dalle abitazioni dei residenti.

Dai riscontri sembra che la situazione rientri nella completa normalità e ciò è giustificato da Chi non abita in zona ma è assurdo per Chi ne è coinvolto.

Tra l'altro sarebbe auspicabile un deciso intervento delle Autorità preposte alla tutela della Salute dei Cittadini: Comune - Provincia - Regione - Governo dalle quali ci si aspetta che non possano avallare una tale situazione.

Si segnala con assoluta determinazione l'assurdità di tale specifica iniziativa e si richiede il rispetto delle norme di legge nazionali e comunitarie con il conseguente respingimento della documentazione proposta dal proponente a riguardo.

Osservazione n. 004T del 06/12/2015

Con riferimento particolare al documento: "Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 3" Codice Elaborato: "0A782T1PTIQRAMB003-1" presentato nell'ambito dell'istanza di VIA "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma", reperibile sul sito www.va.minambiente.it

Inquinamento acustico:

- classificazione acustica del territorio in riferimento ai principali strumenti in atto in materia di rumore con particolare riferimento al rumore aeronautico e di conseguenza alla zonizzazione acustica aeroportuale secondo il DM 31.10.1997
- analisi territoriale dell'intorno aeroportuale così come individuato dalla zonizzazione acustica aeroportuale in termini di popolazione residente
- definizione del clima acustico in fase di esercizio mediante specifico software di simulazione acustico INM (Integrated Noise Model), nella versione più aggiornata, sia per lo scenario attuale che di progetto
- • valutazione del rumore indotto dagli aeromobili sul territorio e verifica della compatibilità acustica dell'aeroporto nella configurazione operativa prevista dal Masterplan in riferimento alla zonizzazione acustica aeroportuale.

I comuni di Roma, Ciampino e Marino, ricadenti nell'intorno aeroportuale, sono dotati di piano di classificazione acustica del territorio

Tenendo in considerazione che:

La classificazione acustica del territorio prospiciente il sedime aeroportuale prevede la classificazione acustica aeroportuale (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale = LVA) e la classificazione acustica comunale.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Nella prima, le tre zone C - B - A sono preminenti alla seconda; all'esterno della zona periferica A, la preminenza spetta alla classificazione comunale.

Tale impostazione è stata riconosciuta ufficialmente anche da ARPA della Regione Lazio la quale sui suoi bollettini mensili "Bollettino di informazione acustica Aeroporto di Ciampino - G.B. Pastine" dal n. 01 dell'aprile 2012 al recente n. 44 dell'ottobre 2015, alla pagina 4 riporta testualmente:

"In base alla normativa di riferimento, nel territorio compreso nell'ambito delle aree di rispetto A, B, C, l'infrastruttura aeroportuale deve garantire i limiti espressi in LVA.

All'esterno dell'area definita, oltre a garantire il mantenimento del limite di 60 dB(A) in termini di LVA, l'aeroporto, insieme alle altre sorgenti acustiche, deve concorrere al rispetto dei limiti della classificazione acustica comunale". Tutti i bollettini di cui sopra sono reperibili sul sito ufficiale di Arpa Lazio, al link: <http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/dati.htm>.

Presso l'aeroporto di Ciampino, in considerazione del lungo periodo di attività aeroportuale ivi espletata, la classificazione acustica aeroportuale dovrebbe risultare adeguatamente validata in considerazione delle previste verifiche biennali di conformità e dopo ogni intervento di riparazione, del sistema di rilevamento con l'individuazione del numero e posizionamento delle stazioni di rilevamento, collocate all'interno del dintorno aeroportuale con posizionamento il più vicino possibile alla proiezione al suolo delle rotte di sorvolo (all. B – comma 9 - D.M. 31 ottobre 1997).

Ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile si deve provvedere alla determinazione dell'indice di valutazione aeroportuale (LVA), come previsto dal Decreto Ministero dell'Ambiente 31/10/1997:

"il numero dei giorni del periodo di osservazione del fenomeno, deve essere ventuno, pari a tre settimane, ciascuna delle quali scelta nell'ambito dei seguenti periodi:

1° ottobre – 31 gennaio / 1° febbraio – 31 maggio / 1° giugno – 30 settembre.

La settimana di osservazione all'interno di ogni periodo, deve essere quella a maggior numero di movimenti, secondo i dati forniti dal Ministero dei trasporti e della navigazione (ENAV: tracce radar o archivio voli), oppure rilevati dai sistemi di monitoraggio installati (Società di gestione: archivio voli).

La misura del rumore, durante ciascuna settimana di osservazione, dovrà essere effettuata di continuo nel tempo".

L'ARPA effettua ispezioni periodiche per verificare l'efficienza dei sistemi di monitoraggio e trasmette al Ministero dell'Ambiente e alla Regione una relazione sui controlli effettuati; essa effettua, altresì, per conto degli enti locali, misurazioni per la vigilanza sull'attuazione delle norme ambientali.

In questo ambito, le linee guida ISPRA per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale (20 ottobre 2012 – DOC. N. 27/12) prevedono la semplificata informazione al Pubblico e l'adeguata gestione delle lamentele.

C'è da tenere inoltre in evidenza le sentenze del TAR Lombardia e del Consiglio di Stato 12/03/2015 – n. 1278 (a fronte ricorso Legambiente / Comitato Orio al Serio – BG), che impongono la prioritaria predisposizione della Valutazione Ambientale Strategica rispetto alla determinazione della zonizzazione acustica aeroportuale.

Anche l'ENAC, le compagnie di gestione e la direzione aeroportuale devono assumere un ruolo rilevante nell'ambito della tutela ambientale:

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

- L'ENAC dedica importanza al rispetto ed alla tutela dell'ambiente e del territorio con attente valutazioni volte alla limitazione dell'impatto ambientale dei sedimi aeroportuali ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico prodotto dagli aeromobili".
- L'ENAC approva ed adotta le procedure antirumore; contesta mediante i direttori aeroportuali le violazioni ai vettori utilizzando i resoconti delle centraline adatte allo scopo: tipo V.
- Le compagnie aeree devono rispettare le procedure antirumore stabilite per ciascun aeroporto.
- La società di gestione aeroportuale predispone piani di abbattimento del rumore.
- La Direzione aeroportuale dell'ENAC accerta le violazioni alle procedure antirumore.
- L'ENAC prende in considerazione l'entità dell'inquinamento atmosferico.

Ai sensi dell'art.10 della Legge quadro 447/95 comma 5 in caso di superamento dei limiti, gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune interessato piani di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle attività aeroportuali, secondo le direttive emanate del DM 29 novembre 2000.

I Comuni recepiscono i contenuti di tali piani nei propri piani di risanamento acustico, i quali devono prevedere misure cautelari a carattere d'urgenza per la tutela della Salute Pubblica.

Inoltre, in merito alla valutazione dell'impatto acustico delle attività a servizio dell'aeroporto, all'esterno intorno aeroportuale, da pareri emessi dalla Commissione Tecnica VIA nazionale, risulta:

"In accordo con i Comuni interessati e con la Regione dovrà essere valutato l'impatto acustico di tutte le attività a servizio dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale per verificare, ai sensi del DCPM 14/11/1997 art. 3, comma 2, il rispetto dei limiti di immissione".

In considerazione di quanto evidenziato, il Proponente nell'esposizione si limita a segnalare:

- La zonizzazione acustica aeroportuale è stata approvata dalla Regione Lazio, su delega del Ministero dei Trasporti, il 1 luglio 2010.
- L'intorno aeroportuale, così come definito attraverso l'individuazione delle aree di rispetto Zona A, B e C secondo i criteri previsti dal DM 31.10.1997, è riportato nell'elaborato grafico allegato 0A782T1PTIQRUM00
- Per quanto riguarda la gestione del territorio la Legge Quadro n.447 del 26 ottobre 1995 demanda ai Comuni la classificazione acustica del territorio e l'individuazione dei relativi limiti previsti dal DPCM 14 novembre 1997. I comuni di Roma, Ciampino e Marino, ricadenti nell'intorno aeroportuale, sono dotati di piano di classificazione acustica del territorio.
- Il quadro complessivo della classificazione acustica del territorio di studio è riportato nell'elaborato grafico 0A782T1PTIQRUM001.
- La valutazione del rumore indotto dalle attività aeronautiche è stata condotta attraverso lo specifico software di simulazione acustico INM (Integrated Noise Model) nella versione più aggiornata quale la 7.0d.

Inoltre, relativamente alle valutazioni fatte dal Proponente sulla possibilità della riduzione dell'impatto acustico futuro, nello scenario 2012, queste si basano sull'ipotesi di una massiccia adozione da parte delle compagnie aeree nel 2021 di una particolare tipologia di aereo "Boeing 737 Max 200" che non è ancora stato costruito e che, in ogni caso, non si capisce secondo quale ipotesi certa il Proponente ritiene che le compagnie aeree adotteranno. Il che fa sembrare che le ipotesi di riduzione dell'impatto acustico da parte del Proponente siano affidate a pure speculazioni di fantasia.

Nel testo il Proponente riporta:

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

“Per quanto riguarda la mix di flotta assunta nello scenario di progetto si è considerato:

.....

“l'efficientamento della flotta aeromobili indotta dalla progressiva sostituzione del Boeing 737-800 con il modello più evoluto Boeing 737 Max 200 a minor impatto acustico”;

.....

Mentre pagina 17/114 del documento citato sostiene:

“Per quanto riguarda l'evoluzione della flotta aeromobili connessa all'aviazione commerciale è stata ipotizzata una sostituzione del Boeing 737-800 del 50% all'anno 2021”.

.....

“Per quanto riguarda il Boeing 737 Max 200, non essendo questo ancora operativo, non risulta presente nel database di INM pertanto, ai fini della modellazione acustica, si rende necessario considerare un aeromobile sostitutivo con prestazioni simili. Tra le specifiche previste dalla Boeing per tale modello di aeromobile, è prevista una riduzione dell'impronta acustica del 40% (rispetto alla isofonica degli 85 dB(A) in termini di L_{Amax}).”

Si osserva che non sono accettabili previsioni di riduzione dell'impatto acustico basate su aeromobili e/o motorizzazioni che non esistono e dei/delle quali non è possibile stabilire il livello di diffusione futuro tra le compagnie aeree. L'ipotesi avanzata dal Proponente per sostenere la sua ipotesi di un tasso di sostituzione del 50% della flotta degli aerei attualmente utilizzati, è ridicola e non sostenibile, anche in considerazione del costo rilevantissimo che le compagnie aeree dovrebbero sostenere. Così come non è ovviamente possibile fare riferimento ad una sola compagnia aerea o a una solo produttore di aerei o di motori aeronautici perché sarebbe in contrasto con le norme nazionali e comunitarie sulla concorrenza.

Si ritiene assolutamente insufficiente l'esposizione presentata nel suo complesso in quanto non si evince con chiarezza l'attuale situazione dell'inquinamento acustico nelle aree adiacenti il sedime aeroportuale e sulla linea degli atterraggi/decolli in testata 15.

La conoscenza e la disponibilità dei valori acustici dovrebbero fornire indicazioni precise sul rispetto o meno dei vincoli acustici normativi, senza dover ricorrere al software di simulazione acustico segnalato; l'attuale situazione deve protrarsi sino l'anno 2021 senza alcun previsto intervento limitativo e non può essere giustificata alcuna situazione anomala:

- Le sistematiche rilevazioni effettuate da Arpa Lazio a partire dall'anno 2009, tramite il suo sistema di monitoraggio acustico, si sono consolidate, dall'aprile 2012, nella emissione dei “Bollettini di informazione acustica” mensili, reperibili sul sito ufficiale di Arpa Lazio, al link: <http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/dati.htm>. Tutti i 44 Bollettini pubblicati (da aprile 2012 a ottobre 2015) riportano il sistematico superamento in tutti i 44 mesi esaminati, sia dei limiti della zonizzazione acustica aeroportuale, espressa in LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale), che dei limiti delle zonizzazioni acustiche comunali, espresse in LAeq giornalieri (Livelli acustici equivalenti ponderati A).
- Il Piano di contenimento ed abbattimento del rumore aeroportuale dell'aeroporto di Ciampino, prodotto dal Proponente Aeroporti di Roma e consegnato ai comuni di Ciampino, Roma e Marino nel novembre 2013, è stato respinto dai tre comuni in quanto inefficace.

Nel Masterplan presentato dal proponente, non risulta nessuna informazione riguardo le rilevanze acustiche ufficiali riscontrate e consolidate nei periodi precedenti da Arpa Lazio. Per i periodo precedenti il proponente fa riferimento in media 160 movimenti aeronautici/giorno con il conseguente risultato di 5 milioni di passeggeri annui, in transito presso l'aeroporto di Ciampino.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Il ricorso a simulazioni acustiche senza riferimenti a dati reali prodotti da Arpa Lazio (che esistono e sono ufficiali) non può essere ritenuto un metodo serio e valido per avallare l'operato passato, presente e futuro dell'attività aeroportuale, espletata presso l'aeroporto di Ciampino, che condiziona la qualità di vita di migliaia di Cittadini.

Anche le Amministrazioni comunali devono sentirsi direttamente coinvolte nel far rispettare le regole previste e nel prendere idonee iniziative a tutela della Salute Pubblica.

E' troppo semplice enfatizzare il miglioramento dell'aspetto acustico in previsione della futura riduzione dei movimenti aeronautici; la situazione dell'inquinamento acustico deve risultare a norma nell'attuale situazione in tutti i suoi aspetti, usufruendo di un valido sistema di rilevamento sparso sul territorio e rispettoso delle disposizioni legislative.

Questa è l'impostazione che dovrebbe essere utilizzata per evidenziare realmente l'attuale situazione.

Da tener presente comunque quanto segnalato dal Proponente:

"Dal confronto effettuato per la componente Rumore tra l'impronta acustica simulata e la zonizzazione acustica aeroportuale approvata dalla Regione Lazio, si evince che lo scenario 2013 sia caratterizzato da una impronta acustica differente da quella normata e di conseguenza da una condizione di superamento dei livelli acustici territoriali".

Lo Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale (Progetto SERA - anno 2010) del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale – Regione Lazio, con il patrocinio del Ministero della Salute e del Centro Nazionale per la Prevenzione e il Controllo delle Malattie: *"Impatto dell'inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei residenti"*, riporta:

I risultati dell'indagine campionaria, in accordo con quanto riportato nella letteratura internazionale, indicano una associazione tra rumore di origine aeroportuale e aumento della pressione arteriosa, dell'annoyance e di disturbi del sonno.

I risultati della valutazione dell'impatto indicano che, ogni anno, nelle popolazioni residenti intorno agli aeroporti oggetto dello studio SERA, 1.577 casi di ipertensione, 11.572 casi di annoyance e 10.101 casi di disturbi del sonno sono attribuibili a livelli di rumorosità aeroportuale superiori a 55 dB e vanno a sommarsi agli altri casi che si osservano annualmente nella popolazioni.

"Lo studio SAMBA evidenzia una associazione tra rumore ambientale misurato all'esterno delle scuole e difetti nella discriminazione uditiva dei bambini.

Per quanto concerne il tema dell'"annoyance" percepito dai bambini risulta una correlazione significativa tra l'esposizione al rumore e fastidio percepito, sia nell'ambiente scolastico ma con maggior evidenza nelle abitazioni dei bambini maggiormente esposti".

Nessuna associazione invece è emersa tra esposizione a rumore, sia ambientale e aeroportuale e aumento dei livelli di pressione sistolica e diastolica".

"La percentuale di persone molto infastidite durante il giorno dal rumore di origine aeroportuale, aumenta all'aumentare del livello di esposizione al rumore aeroportuale".

Si osserva che le condizioni sanitarie del territorio colpito non garantiscono la tutela della salute dei cittadini residenti e che risultano indispensabili immediati provvedimenti di riduzione dell'impatto ambientale d origine aeroportuale.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Voli notturni:

In relazione al problema dei voli notturni il Proponente riporta:

"Le componenti di traffico considerate nello studio risultano operare principalmente nel periodo diurno limitando alla sola fascia oraria 23-24 un numero minimale di operazioni di volo che comunque sono state considerate.

Infatti l'analisi statistica dei dati di traffico evidenzia come allo stato attuale, l'operatività dell'aeroporto di Ciampino sia del 98,5% nel periodo diurno (6-23) e dell'1,7% in quello notturno (23-6)".

Da quanto segnalato, nell'attuale situazione che si protrarrà teoricamente sino l'anno 2021, i voli notturni sono contemplati con l'attuazione di qualsiasi movimentazione giustificata come "ritardo" e pertanto con sforamenti di orario oltre le ore 24.00; in sostanza il Proponente assicura a suo piacimento l'operatività dell'aeroporto garantendo il rispetto delle movimentazioni giornaliere pianificate, non tenendo in minimo conto i disagi, le lamentele e le denunce dei Cittadini.

In prospettiva futura è previsto:

"Un preciso input di lavoro inserito nel Masterplan, che è stato assunto come input nello studio acustico, è l'assenza di voli notturni.

Tale importante scelta è stata eseguita proprio per migliorare le performance ambientali dell'aeroporto".

Si osserva che per assenza di voli notturni si deve intendere la cessazione dell'attività aeroportuale dalle ore 23.00 alle 06.00; tale vincolo dovrebbe essere rispettato anche nella situazione attuale.

Osservazione n. 005T del 06/12/2015

Inquinamento atmosferico:

con riferimento al documento "Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 1" codice elaborato "0A782T1PTIQRAMB001-1"

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico non si rileva alcun riferimento alla situazione pregressa e presente: qual è l'entità dei rilevamenti ambientali riscontrati e riscontrabili attualmente?

Il sistema di monitoraggio atmosferico deve essere costituito da un numero adeguato di postazioni, come segnalato dalla Commissione Tecnica VIA nazionale, nei suoi recenti pareri:

*"Il monitoraggio sulla qualità dell'aria va aggiornato sulle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emissive interessanti lo scalo aeroportuale. La campagna di rilevamento atmosferico dovrà essere condotta, coordinata e definita con ARPA sia nell'intorno aeroportuale che sulla proiezione a terra del ciclo LTO (Atterraggi – Decolli) rilevando le concentrazioni di tutti i principali inquinanti (compreso l'inquinamento tipico aeroportuale: **nanopolveri e sostanze chimiche adsorbite – metalli pesanti**).*

Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "Siti fissi", in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs. N° 155 del 13/08/2010"

Nella conclusione finale il Proponente evidenzia:

"Così come ottenuto dalle simulazioni per lo scenario attuale, si evince che per nessuno degli inquinanti per i quali la normativa stabilisce dei valori limite, sono presenti superamenti di tali limiti.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Si può quindi ragionevolmente affermare che nello scenario futuro non vi siano aspetti di criticità relativi ai possibili effetti legati all'eventuali emissioni atmosferiche generate dall'infrastruttura aeroportuale".

Si osserva che anche per l'inquinamento ambientale, il calcolo dell'entità delle varie sostanze è determinato da simulazioni non supportate da adeguate rilevazioni di apparecchi rilevatori sul campo, opportunamente posizionati in una maglia adeguata in funzione degli inquinanti che si devono osservare che delle condizioni al contorno e per un lasso di tempo adeguatamente lungo ed esaustivo.

Risultano quindi insufficienti i dati di riferimento per valutare la situazione ambientale attuale, che si protrarrà ancora per diversi anni.

Non si può basare una determinazione ambientale su simulazioni non adeguatamente supportate da rilevazioni reali protratte nel tempo, perché è necessario tener conto dell'effettiva gestione aeroportuale basata, ad esempio, anche sul rispetto delle linee di volo che possono essere influenzate dal singolo pilota o dalle condizioni atmosferiche.

I principali inquinanti connessi all'inquinamento ambientale generato dalla incompleta combustione del cherosene nelle camere di combustione dei motori degli aerei, nelle operazioni di atterraggio, attività in pista e decollo, sono stati presi in considerazione: **ossidi di azoto/zolfo - particolato (PM10 / PM2,5)- composti organici volatili**.

Nell'elenco risultano mancanti gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (non volatili), con il più significativo: **Benzo(a)pirene – cancerogeno di classe 1 a bassissima concentrazione** ed altri componenti del tipico inquinamento generato dagli aerei.

Le scontate conclusioni segnalate non possono essere ritenute inconfutabili perché l'inquinamento generato dall'attività aeroportuale è costituito da una particolare tipologia di inquinanti, rilevabili con adeguata modalità e strumentazione, come si evince anche dallo studio (Progetto SERA - anno 2010) del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale – Regione Lazio, con il patrocinio del Ministero della Salute e del Centro Nazionale per la Prevenzione e il Controllo delle Malattie: è necessario *"Un sistema integrato di misure e di modelli di dispersione degli inquinanti per la valutazione dell'inquinamento atmosferico generato dal traffico aeroportuale"*.

Un caso studio è stato condotto a Ciampino (Roma) per esemplificare strumenti e metodi necessari per evidenziare la variabilità spazio-temporale dell'inquinamento atmosferico generato da un aeroporto. E' stata selezionata un'area di 62 kmq centrata sull'aeroporto Internazionale "G.B. Pastine" di Ciampino a sud-est di Roma, a poca distanza dal Grande Raccordo Anulare; l'area è densamente popolata a partire da 100 m ad est della pista aeroportuale (comune di Ciampino, parte del comune di Roma) e a sud ovest (comune di Marino).

Conclusioni studio SERA

In linea con gli obiettivi prefissati, i risultati del progetto SERA forniscono metodologie e strumenti operativi per l'avvio di sistemi di sorveglianza in materia di inquinamento acustico ed atmosferico e relativi effetti sulla salute tra i residenti nei pressi di un aeroporto.

Questi risultati suggeriscono la necessità di una sorveglianza epidemiologica delle popolazioni residenti nei pressi degli aeroporti.

In eventuali progetti che mirino alla valutazione dell'impatto di un aeroporto urbano sulla qualità dell'aria si devono considerare:

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

L'analisi dei valori di picco delle specie inquinanti, piuttosto che le medie temporali normate (i.e., con risoluzione temporale delle misure dell'ordine del minuto); in aggiunta agli inquinanti normati, si suggerisce l'analisi del numero di particelle ultrafini generate da combustione incompleta durante i decolli degli aerei; l'analisi della componente del materiale particolato coarse risollevata dai decolli degli aerei.

Negli allegati dello studio sopra citato, alla voce "Inquinamento atmosferico prodotto dagli aeroporti ed effetti sulla salute" si rileva:

Differenti tipologie di attività aeroportuali, che comportano la combustione di carburanti fossili, possono causare lo sviluppo di numerose sostanze inquinanti. In questo contesto, la principale fonte di emissione è rappresentata dai motori dei velivoli che, consumando importanti quantità di combustibile durante i movimenti a terra e in volo, determinano il rilascio in atmosfera di contaminanti atmosferici.

Un parametro fondamentale è rappresentato dai tempi medi trascorsi per ciascuna fase operativa. Infatti, da un'analisi di sensitività su alcuni aeroporti nazionali, è stato possibile osservare che questo parametro influenza fortemente la stima delle emissioni ed ha un ampio intervallo di variabilità in considerazione dell'ampiezza e delle caratteristiche strutturali dell'aeroporto considerato.

Anche le condizioni del motore in termini di riscaldamento (temperatura operativa del motore) e la composizione del carburante possono influenzare i parametri di emissione del particolato. In particolare, i dati sperimentali dimostrano che a caldo il motore è più efficiente e produce l'8 % in meno di particelle rispetto a quando opera a temperature più basse.

Infine, attualmente sono molto limitate le informazioni relative al contributo fornito dai fenomeni di attrito che coinvolgono pneumatici, freni e fusoliera, in particolare nella fase di atterraggio, alle emissioni di PM. Ciononostante, i dati ottenuti da misure effettuate in Inghilterra con la strumentazione e la metodologia light detection and ranging (LIDAR), suggeriscono la possibilità che tale sorgente di emissione possa svolgere un ruolo significativo.

Le sorgenti aeroportuali si caratterizzano per modalità non comuni di emissione del materiale particolato e ossidi di azoto (in particolare le emissioni in fase di decollo). Infatti, le misure ad alta risoluzione temporale evidenziano delle caratteristiche uniche in relazione all'evoluzione spazio temporale della concentrazione di Ossidi di Azoto, di polveri ultrafini e della distribuzione dimensionale delle particelle che gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente.

Per passare da una valutazione qualitativa (l'osservazione della presenza di associazione tra picchi di concentrazione e movimenti degli aeromobili) a una stima quantitativa del contributo di questi ai livelli osservati, occorre sviluppare modelli statistico-matematici utilizzando covariate meteorologiche e rappresentative dell'uso del territorio e delle attività aeroportuali.

Il buon esito delle stime è subordinato ad una attenta pianificazione e alla reperibilità delle informazioni essenziali per lo sviluppo dei modelli, che non sempre sono disponibili e spesso risultano molto incerte.

Pertanto, questi aspetti non possono essere trascurati qualora l'obiettivo sia la valutazione dell'esposizione della popolazione residente in prossimità degli aeroporti.

La dichiarazione finale del Proponente:

"Così come ottenuto dalle simulazioni per lo scenario attuale, dalla precedente tabella si evince che per nessuno degli inquinanti per i quali la normativa stabilisce dei valori limite, sono presenti superamenti di tali limiti.

Si può quindi ragionevolmente affermare che nello scenario futuro non vi siano aspetti di criticità relativi ai possibili effetti legati all'eventuali emissioni atmosferiche generate dall'infrastruttura aeroportuale"

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Si osserva come tale dichiarazione risulta assolutamente contestabile ed inappropriata perché basata su simulazioni, scarsamente supportate da rilevazioni reali e da dati storici, che si ritengono non idonee a rappresentare la realtà dell'inquinamento ambientale nella realtà aeroportuale, condizionata da variabili non semplicemente simulabili senza robusti supporti di verifica.

Osservazione n. 006T del 06/12/2015

Inquinamento sistema agroalimentare:

Altro argomento da non sottovalutare e quindi da tenere in considerazione è rappresentato dalla verifica del grado di inquinamento del sistema agro-alimentare (**deposizione totale**), normalmente nelle stime delle emissioni a livello comunale i comuni non considerano l'attività aeroportuale come fonte di emissione.

Il Decreto Legislativo 155/2010 prevede una durata di campionamento di 120 gg/anno.

Dal citato studio SERA:

"... uno studio condotto utilizzando il codice matematico diffusionale gaussiano ISC3 ha mostrato che il sistema aeroportuale di Malpensa produce, sul territorio circostante, significative ricadute al suolo ossidi di azoto ed idrocarburi totali, specialmente nelle aree immediatamente circostanti l'aeroporto (quelle che si trovano a qualche chilometro di distanza dal sito aeroportuale) ed in particolare in alcuni recettori sensibili, dove le attività connesse a Malpensa contribuiscono alla generazione di circa il 15-20 % per gli ossidi di azoto e del 10 % circa per gli idrocarburi.

L'Istituto Superiore di Sanità – Ministero della Salute – 6/2/2014: Le deposizioni al suolo, segnala:

"Le emissioni da varie fonti (es. industria metallurgica, grandi impianti di combustione CTE, raffinerie, cementifici, discariche, incenerimento dei rifiuti, traffico, ecc.), sono una causa di possibile contaminazione dei suoli con conseguente accumulo nella catena alimentare (POPs e metalli).

La misura del rateo di deposizione, fornisce importanti informazioni sulla situazione di contaminazione dell'area e sulla valutazione della esposizione della popolazione.

Via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare, le caratteristiche di bioaccumulo e di esposizione a lungo termine (additiva) di questi inquinanti fanno sì che anche una quantità minima di sostanze chimiche pericolose possa determinare effetti negativi sulla salute.

Monitorare le fonti, le vie di diffusione di questi contaminanti, controllarne l'accumulo, ridurre l'inquinamento ambientale ed il rischio di esposizione.

Il Proponente non prende nemmeno in considerazione il fenomeno delle deposizione totale: *massa di sostanze inquinanti che, in una data area e in dato pericolo, è trasferita dall'atmosfera al suolo, alla vegetazione, all'acqua, agli edifici e a qualsiasi altra superficie*, con tutte le conseguenze del caso e con buona pace dei Residenti.

Osservazione n. 007T del 06/12/2015

Opzione zero:

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Ai sensi dell'articolo 21, comma 2, lettera b), Dlgs 152/2006 la procedura di Via prescrive di identificare e valutare le alternative al progetto, **compresa la sua non realizzazione**, indicando le ragioni della scelta effettuata, per renderla trasparente ed evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari a soddisfare l'interesse sotteso all'iniziativa.

Il TAR del Veneto con una importante sentenza 8 marzo 2012, n. 333, in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di un progetto, esige di identificare e valutare **tutte le opzioni alternative** al progetto stesso compresa la sua non realizzazione ("**opzione zero**").

"La procedura di impatto ambientale mira ad assicurare che siano fornite determinate informazioni essenziali al fine di valutare le ripercussioni sull'ambiente di un progetto.

La normativa vigente (cfr. l'art. 21, comma 2, lett. b, del Dlgs. 3 aprile 2006, n. 152, e l'art. 1, comma 1, lett. c, della legge regionale 26 marzo 1999, n. 10) pretende che siano identificate e valutate le possibili alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale, e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'interesse sotteso all'iniziativa (cfr. Consiglio di Stato, Sez. IV, 5 luglio 2010, n. 4246)".

Si osserva che tale aspetto non è stato preso adeguatamente in considerazione dal Proponente.

Osservazione n. 008T del 06/12/2015

Analisi costi-benefici:

L'analisi costi-benefici è una tecnica di valutazione utilizzata per prevedere gli effetti di un progetto, di un programma o di un investimento, verificando se, con la realizzazione dell'intervento, la società ottenga un beneficio o un costo netto.

L'analisi, che è alla base della VIA (Valutazione di impatto ambientale) consente di congiungere gli effetti economici, sociali, fisici e ambientali di un progetto riferiti all'intera collettività che è nel bacino di utenza.

Per la Pubblica Amministrazione, che come gli agenti economici privati è responsabile di fenomeni quali le diverse forme di inquinamento, i rischi per la salute e l'integrità fisica o la perdita di tempo, i costi e benefici di un progetto pubblico non vanno misurati in termini di gettito netto ma come guadagno e perdita di benessere per tutti i membri della collettività.

Poiché gli aspetti strettamente finanziari non sono esaustivi nel descrivere i possibili impatti (positivi e negativi) di un progetto, l'analisi costi-benefici basa il proprio giudizio di opportunità anche su criteri sociali, calcolati a partire dai risultati dell'analisi finanziaria mediante opportune correzioni per derivare il complesso dei costi e dei benefici legati all'opera sottoposta all'esame.

Le variabili considerate da quest'analisi sono dunque economiche, ossia di tipo finanziario (monetario) e sociale (monetizzato).

Si osserva che tale aspetto non è stato preso adeguatamente in considerazione dal Proponente.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Osservazione n. 009T del 06/12/2015

Con riferimento al documento *"Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 3"* codice elaborato *"0A782T1PTIQRAMB003-1"*

Salute Pubblica

Si osserva che risulta evidente lo sforzo dei relatori per una minimizzazione delle analisi riportate negli studi epidemiologici SERA e SAMBA, ai limiti della mistificazione se, soprattutto, si tiene conto che il SERA non solo risale al 2009 ma utilizza i dati del 2007, e cioè precoci rispetto all'insorgere di patologie da stress acustico cronico, considerando che il traffico aeroportuale è venuto crescendo in maniera esponenziale dal 2003 ad oggi.

Ciononostante, le risultanze SERA sono piuttosto esplicite:

"I risultati dello studio hanno evidenziato un eccesso di persone con prescrizioni per farmaci antidepressivi tra i residenti nell'area maggiormente esposta a rumore aeroportuale."

Pag 46:

"Il rischio relativo all'esposizione a rumore aeroportuale di essere definito iperteso, secondo la definizione dell'OMS, nel modello che tiene conto sia delle caratteristiche individuali sia del rumore da traffico stradale, è pari a 1,67."

Secondo i dati riportati dallo studio, il rischio relativo di essere definito iperteso (secondo la definizione dell'OMS) presenta un eccesso, definito dallo studio "statisticamente significativo", con un intervallo di confidenza 95% pari a 1,15 - 2,35 nel caso del campione ricadente nella zona B (65 – 75 dBA)."

Pag 48:

"Rispetto al riferimento si osserva un valore del RR pari a 1,35 tra i residenti nell'area urbana, a 2,19 negli esposti a 60-65 dBA, e a 2,52 negli esposti a >65-75 dBA; la stessa relazione tra fastidio ed esposizione al rumore aeroportuale si osserva per le persone che si dicono molto infastidite dal rumore aeroportuale notturno."

Pag 49:

"In conclusione, i risultati dello studio depongono per una associazione tra rumore aeroportuale, aumento della pressione arteriosa e fastidio nei soggetti maggiormente esposti."

Lo studio epidemiologico SAMBA a sua volta riporta:

pag 51:

"Si osserva un eccesso di rischio, statisticamente significativo, di avere difficoltà di discriminazione uditiva (OR 1.80, IC 95% 1.17-2.78) tra i bambini che frequentano scuole esposte ad elevati livelli di rumorosità ambientale (65-75 dB)."

Su quest'ultimo, gli estensori della relazione ENAV/ADR, con un vero e proprio autogol, scrivono:

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

Pag 53:

“Come punto fondamentale indicato dalla studio Samba da sottolineare è quanto espresso riguardo al quadro socio-economico associato all’esposizione in studio; difatti si legge che “i bambini che frequentano le scuole dove maggiore è l’impatto del rumore sono di più basso livello socio-economico e hanno una proporzione di mamme laureate inferiore ai bambini che invece frequentano scuole dove il rumore misurato è minore”. Tale informazione risulta non trascurabile al fine di trarre considerazioni sui risultati ottenuti dai test relativi all’associazione tra rumore aeroportuale e performance cognitive dei bambini. Detto ciò lo studio SAMBA evidenzia una associazione tra rumore ambientale misurato all’esterno delle scuole e difetti nella discriminazione uditiva dei bambini. Per quanto concerne il tema dell’annoyance percepito dai bambini risulta una correlazione significativa tra l’esposizione al rumore e fastidio percepito, sia nell’ambiente scolastico ma con maggior evidenza nelle abitazioni dei bambini maggiormente esposti.

Si osserva che la dichiarazione di cui sopra del Proponente in merito al quadro socio-economico dei residenti colpiti risulta scarsamente professionale, ingiustificabile e particolarmente offensiva nei confronti dei residenti. Pare che gli estensori del citato documento prodotto dal Proponente non si rendano conto che è stato proprio il grave disagio ambientale a selezionare la popolazione dell’intorno aeroportuale, dal quale le famiglie socialmente più benestanti sono, letteralmente, fuggite. Eppure si tratta di dinamiche di base nello studio dei movimenti della popolazione.

Si osserva una ulteriore inammissibile scarsa professionalità nelle conclusioni dell’analisi su SERA e SAMBA scritte dal Proponente a pag 62 punto ***“3.3.3.4 Conclusioni”*** e riportate qui di seguito:

Pag 62:

3.3.3.4 Conclusioni

Dallo studio del contesto epidemiologico effettuato sui dati messi a disposizione dal Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale del Lazio, è stato possibile confrontare lo stato di salute tra gli abitanti residenti nell’area oggetto di studio, ricadente nella Asl RM H3 e nella Asl RMB - Municipio VII (ex X), e quelli appartenenti alle aree di riferimento afferenti la Asl RM C - Municipio VIII e la Asl RM B – Municipi VII (ex IX), oltre

all’intera popolazione della Asl RM B, della Asl RM H e del territorio regionale.

Da tali confronti è possibile affermare che allo stato attuale tra gli abitanti presenti nell’intorno aeroportuale di Ciampino e le suddette aree di riferimento, non esistono significative differenze tra i valori di mortalità e di ricoveri relativi alle patologie eventualmente collegate alle attività afferenti l’opera infrastrutturale in esame.

Non sono quindi associabili fenomeni specifici rispetto all’infrastruttura aeroportuale.

Si osserva infatti in quanto riportato dal Proponente nel punto ***“3.3.3.4 Conclusioni”*** che, invece di assumere gli abitanti dell’intorno aeroportuale come soggetto a rischio, l’analisi effettuata dal Proponente li diluisce in un territorio immenso che va da Porta Furba, nel comune di Roma (ex Municipio X), ai limiti estremi dei comuni di Ciampino e Marino (RMH3), dove gli aerei non solo non si sentono ma neanche si

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso

e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

vedono. Ed è ovvio che in questo contesto, poche migliaia di individui dispersi in una moltitudine che sfiora il mezzo milione, il paragone con altre popolazioni risulti statisticamente irrilevante.

Per tutto quanto sopra esposto, Si richiede:

Per quanto nel presente documento esposto si richiede che Commissione Tecnica di valutazione VIA - VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere l'istanza avanzata dal Proponente in quanto documentata in modo insufficiente e irragionevole.

In subordine ed in modo particolare si richiede che Commissione Tecnica di valutazione VIA - VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la documentazione prodotta dal Proponente indicata o citata nelle Osservazioni contenute nel presente documento e numerate 001T a 009T.

In subordine ed in modo particolare si richiede che Commissione Tecnica di valutazione VIA - VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la pretesa del Proponente di non sottoporre a VIA gli interventi di cui alla Osservazione 003T i quali avrebbero invece un impatto ambientale estremamente rilevante.

Comitato per la Riduzione dell’Impatto Ambientale dell’Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell’Aeroporto “G.B. Pastine” di Ciampino – Roma

Presentato il 06.11.2015

Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Osservazione n. 005S del 05/12/2015

Obbligo di sottoporre a V.A.S. il Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino

Premesso che

1. Il Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino è sottoposto a V.I.A. e non a V.A.S.. La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) riguarda “... *Piani e i Programmi che possono avere un impatto significativo sull’ambiente...*” (art. 4, c. 4, lett. a, D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152) e non già i singoli progetti, per i quali il legislatore ha predisposto un diverso strumento di valutazione d’impatto ambientale (V.I.A.). Nel D.Lgs 152/2006 e s.m.i. la V.A.S. è richiesta per i Piani e Programmi, concernenti i settori “...*agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, **dei trasporti**, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli...*” (art. 6, c. 2, lett. A) In particolare l’Allegato II del Decreto specifica tra gli altri, al punto 10, i progetti di competenza statale: “...*tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché **aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza...***”. Entro tali definizioni rientra quindi pienamente l’Aeroporto di Ciampino e il suo Masterplan e il conseguente obbligo per l’espletamento della V.A.S.

Si osserva che

- Le procedure di attuazione della V.A.S. sono disciplinate dal titolo II del D.Lgs 152/2006 e in particolare, per le norme dell’art. 13, commi 1 e 2, la fase di scoping deve prevedere un processo partecipativo che coinvolga le autorità con competenze ambientali potenzialmente interessate dall’attuazione del piano, affinché condividano il livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare, nonché le metodologie per la conduzione dell’analisi ambientale e della valutazione degli impatti. Il MasterPlan proposto invece elude completamente tale fase, trascurando l’intervento di enti e soggetti che la legge espressamente richiama nel processo di elaborazione delle scelte di pianificazione al fine di garantire la sostenibilità delle scelte da intraprendere. In questo modo il documento non ha inoltre osservato le procedure volte a garantire che “*la fase di valutazione [sia] effettuata anteriormente all’approvazione del piano o del programma...*” (art. 11, c. 3) e pertanto appare soggetto alla disposizione successiva: “...*I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge*” (art. 11, c. 5).

Comitato per la Riduzione dell’Impatto Ambientale dell’Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

- A fronte di tale situazione il Masterplan proposto non si inquadra, oltretutto in un ambito di riferimento normativo corretto, come già detto, neanche entro un ambito pianificatorio più esteso che ne dettagli e specifici caratteristiche di ruolo e conseguenti obiettivi di intervento. Si rileva infatti che il documento riferisce la sua derivazione dai proponenti del P.N.A. (Piano Nazionale Aeroporti) dichiarandolo *“Proposta del PNA allegato alla bozza di DPR di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, approvato dal Consiglio dei Ministri del 27 agosto 2015 e in attesa di pubblicazione (elaborato 0A782TIPT1QRPRM001-1- Relazione del Quadro di riferimento programmatico – pag. 12).* Tale Piano risulta però inefficace non avendo completato il suo iter legislativo. Risulta invece adottato, con Decreto del Presidente della Repubblica del 17.9.2015 in attesa del parere della Corte dei Conti, e quindi anch’esso ancora inefficace, solo il *“Regolamento recante individuazione degli aeroporti di interesse nazionale a norma dell’art. 698 del codice della navigazione area”*. Tale Regolamento non individua il sistema aeroportuale della Capitale ma considera l’Aeroporto di Ciampino e l’Aeroporto di Fiumicino come due strutture separate. Si evidenzia quindi, oltre alla mancanza di efficacia degli atti descritti, l’incongruenza delle definizioni aeroportuali.

Per questi motivi si richiede che la Commissione Tecnica di valutazione VIA - VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere l’istanza e far osservare l’obbligo di sottoporre a VAS il MasterPlan dell’Aeroporto di Ciampino.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma

Presentato il 06.11.2015

Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Documento: **Carta della densità abitativa all'interno dell'intorno aeroportuale**

Codice elaborato: **0A782T1PTIQUARUM004-1**

Osservazione n. 006B del 05/12/2015

Dati errati e inattendibili riportati nel documento "Carta della densità abitativa all'interno dell'intorno aeroportuale" codice elaborato "0A782T1PTIQUARUM004-1"

Premesso che:

Nel documento in oggetto vengono indicati:

- la densità abitanti per edificio nell'intorno aeroportuale
- il numero di abitanti residenti nell'intorno aeroportuale

La quantità dei residenti per edificio è indicata nella mappa dalla colorazione:

Abitanti per edificio:



Nel documento pubblicato non risulterebbero nelle fasce di esposizione al rumore considerate, né a Ciampino né a Santa Maria delle Mole (Marino) edifici con più di 75 abitanti (colorazione rossa).

Il nostro Comitato, per l'area delle fasce ricadenti entro il Comune di Ciampino, ha effettuato alcune verifiche presso l'Ufficio Statistico Comunale, del Comune di Ciampino, accedendo ai dati dei cittadini residenti alla data del 30 novembre 2015. Si riportano, per alcuni caseggiati, i dati della TAVOLA 0A782T1PTIQUARUM004-1 confrontati con dati puntuali forniti dal Comune di Ciampino con prot. 0039423 del 24/11/2015:

INDIRIZZO	abitanti secondo	
	Comune Ciampino	documentazione ENAC
Via Fiume 14	123	6-25
Via Roma 87 - 89	96	26-75
Via San Francesco d'Assisi 45/A - 45/B	90	26-75
Via Francesco Baracca 23/A-B-C	131	6-25
Via Fiume 14	100	6-25
Piazza Leonardo da Vinci, 22	136	26-75
Piazza Leonardo da Vinci, 27	125	6-25
Piazza Leonardo da Vinci, 8	121	6-25
Via Enrico Toti, 4		
Via della Folgarella, 57		
Via della Fogarella, 65		

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Via Pirzio Biroli, 111	90	6-25
Via Pirzio Biroli, 176	96	6-25
Via Pirzio Biroli, 123	107	26-75
Via Pirzio Biroli, 125		
via s. Francesco d'Assisi, 58	98	26-75
via Roma 47	86	26-75
via Roma 59		
Piazza Trento e Trieste 5		
via Trento 3		
Via Francesco Baracca 38	80	26-75

E' evidente una grande sottostima della quantità di popolazione colpita per quanto attiene le aree considerate ricadenti nel Comune di Ciampino

Nel Comune di Marino, frazione di Santa Maria delle Mole, la sottostima è ancora più evidente. Viene riportato un solo caseggiato con più di 25 abitanti e tutto l'abitato di Santa Maria delle Mole e di Cava dei Selci sarebbe costituito da edifici abitati da non più di 25 persone. E' un dato irrealistico dato che il patrimonio edilizio della zona è almeno per la metà costituito da palazzi di almeno 4 piani, spesso con molte scale di accesso.

Il numero di abitanti residenti nella zona B (452), nonché quello relativo alla zona A (11.550) indicati nella TAVOLA 0A782T1PTIQARUM004-1 risultano quindi assolutamente incongrui e sottostimati. Non coincidono con le valutazioni fatte, alla conclusione della Conferenza dei Servizi per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale (cui *BURL Supplemento ordinario n. 172 al "Bollettino Ufficiale" n. 37 del 7 ottobre 2010*), dai Comuni di Ciampino e Marino che stimavano che nella zona B risiedessero 2.500 persone e nella zona A 14.000. La differenza tra i dati non può essere attribuita a calo demografico in quanto dal 2010 al 2014 la popolazione di Ciampino è aumentata dell'0,4 e quella di Marino del 7,9%.

Appare evidente che anche nelle aree considerate del Comune di Marino la quantificazione della popolazione colpita appare carente e affetta da una grande sottostima.

Per quanto detto si osserva che:

la documentazione di riscontro per i dati riportati nella tavola 0A782T1PTIQARUM004-1 mostra una elaborazione falsata e inattendibile della situazione analizzata dal proponente. Ne consegue che anche ogni successiva analisi e elaborazione, basata o effettuata nel Masterplan sui dati della *"Carta della densità abitativa all'interno dell'intorno aeroportuale"* appare incongrua e inattendibile

Pertanto si richiede che:

la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano verificare l'esattezza dei dati riportati nella documentazione presentata dal proponente e vogliano richiedere al proponente un nuovo studio, adeguatamente documentato, corretto e attendibile, rimandando alla successiva analisi del nuovo elaborato e degli altri dati di relazione presenti nell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONE/I sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma , sul sito www.va.minambiente.it

presentato il 06.11.2015

Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Documento: **Quadro di riferimento progettuale – Relazione -**

Codice elaborato: **0A782T1PTIQRPGT001-1**

Osservazione n. 007B del 05/12/2015

Mancata coerenza del Quadro di riferimento progettuale – Relazione -

Voglia considerare la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento, il documento “Quadro di riferimento progettuale – Relazione” codice elaborato “0A782T1PTIQRPGT001-1”

Premessa:

Il documento citato, alla pagina 5, nel paragrafo e sotto paragrafo seguente, riporta:

“3 L’aeroporto di Ciampino nello scenario futuro

3.1 Il suo ruolo ai fini dello Studio di Impatto Ambientale

Ciampino rimase lo scalo principale di Roma fino al 1960, anno di inaugurazione dell'Aeroporto Leonardo da Vinci a Fiumicino, dopo l'avvio del quale, è rimasto per decenni una base militare, scalo preferito, per la sicurezza, da capi di stato, missioni ufficiali e personalità in visita a Roma, mantenendo un volume di traffico aereo mai superiore ai 15.000 movimenti aerei annui. Il 12 febbraio 1974, con la costituzione di Aeroporti di Roma, si riunirono tutte le attività dei due aeroporti sotto un unico operatore, che divenne concessionario esclusivo per la gestione e lo sviluppo del Sistema Aeroportuale della Capitale. Pur essendo un aeroporto Militare, Ciampino è stato, con alterne vicende, utilizzato fino allo stato attuale anche per soddisfare esigenze del traffico commerciale e dell'aviazione generale, vista la maggiore diffusione degli spostamenti con la modalità aerea. Ciò con particolare evidenza nell'ultimo decennio come mostrato dal grafico seguente.”

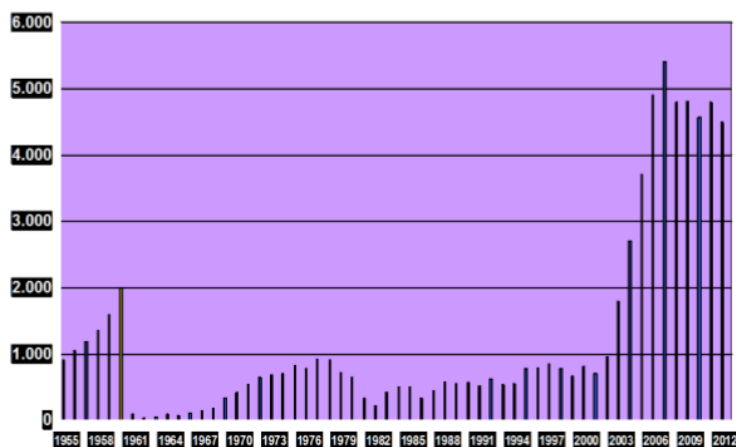


FIGURA 3.1 - ANDAMENTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI NEGLI ANNI 1955-2012 (DATI IN MIGLIAIA)

“Con il citato cambio di status ovvero con il trasferimento al demanio civile è emersa anche dal punto di vista formale la necessità di un vero e proprio Masterplan ovvero di uno strumento che

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

“assegna allo scalo un ruolo e un significato preciso nel panorama dell'aeroportualità italiana. Come detto, il lavoro svolto per la definizione di detto strumento regolatorio ha avuto un iter complesso e solo allo stato attuale si è pervenuti alla versione che raggiunge un idoneo equilibrio tra esigenze gestionali, strategiche e operative. Ciò di cui ci si occupa nel presente studio è fornire gli elementi idonei per far sì che l'Autorità competente possa verificare la compatibilità ambientale delle scelte eseguite, che si sostanziano in precisi interventi infrastrutturali nonché nella definizione delle condizioni del loro esercizio letto nella globalità del sistema aeroportuale.”

Si osserva che:

E' evidente dal grafico che PRIMA di tale sviluppo era necessario effettuare VAS e VIA.

In particolare la VIA andava eseguita PRIMA di siffatto aumento dei voli. Si veda nel sito <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/663/884> il “Provvedimento direttoriale - Sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel comune di Treviso (TV)” del 14/5/2007 - Codice elaborato DSA-DEC-2007-0000398 dove, a pagina 2, si scrive “ con nota protocollo n. 5263/VIA/B.15 del 20/04/2000 l'ex Servizio Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio (attuale Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale – D.S.A.) comunicava ad ENAC, ENAV, Ministero dei Trasporti, AER TRE, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla regione Veneto e al Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che riporta:

“Con nota del 13 gennaio 1999, questo Servizio aveva comunicato che la ristrutturazione della aerostazione dell'aeroporto di Treviso non generava ripercussioni negative sull'ambiente, non modificando significativamente le relazioni dell'aeroporto con il territorio e l'ambiente. In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo Servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L.349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo....”

Il caso dell'aeroporto di Ciampino è assolutamente analogo. Si è realizzato l'aumento del 423% dei passeggeri dal 2002 al 2014 (dati ASSOAEPORTI) senza alcuna VAS ed alcuna VIA ed ora si intende partire da questa situazione irregolare e non valutata come base per il piano di sviluppo.

Si fa notare inoltre che il Comune di Ciampino, nel suo sito istituzionale al Link: <http://www.comune.ciampino.roma.it/news/75-guida-ai-servizi/aeroporto/1785-aeroporto-g-b-pastine-di-roma>

Riporta notizia di un preciso accordo del 2002 tra Ministero della Difesa e ENAC, dove il Ministero manifestava la cessazione del suo interesse per l'utilizzo per esigenze militari dell'aeroporto di Ciampino e, contemporaneamente, acconsentiva alla sostituzione dei voli militari dismessi, con un numero equivalente di voli civili, procedendo così ad una graduale e progressiva sostituzione dei voli militari con pari numero di voli civili.

Il sito riporta:

“Nel 2002 viene siglato un protocollo di intesa propedeutico allo smantellamento, che veniva prospettato come imminente dal Ministero della Difesa, della parte Militare dell'Aeroporto. Tale atto prevedeva l'aumento dei voli commerciali, in sostituzione di un pari volume dell'allora traffico militare, dietro l'aumento dei livelli di confort ambientale, che - a norma di legge - prevedeva l'avvio di uno studio di Impatto Ambientale da parte dell'ente gestore. Nonostante tale accordo,

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Enac ed Adr consentono un aumento del numero di voli ben maggiore di quanto previsto (fino a 5 volte tanto) senza effettuare l'obbligatoria Valutazione di Impatto Ambientale, né garantendo alcuna tutela dell'ambiente e del territorio circostante.”

Per quanto sopra si evidenzia che la Valutazione di Impatto Ambientale, richiesta con il “Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma”, è carente in quanto effettua la

Pertanto si richiede:

alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, e al Responsabile del Procedimento che vogliano verificare l'esattezza dei dati riportati nella documentazione presentata dal proponente e vogliano richiedere al proponente un nuovo studio, adeguatamente documentato, corretto e attendibile, che contempli anche l'effettuazione della Valutazione Ambientale a partire dal 2002 ad oggi, rimandando alla successiva analisi del nuovo elaborato e degli altri dati di relazione presenti nell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma

Presentato il 06.11.2015

Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Documento: **SIA - Quadro di riferimento Progettuale – Relazione**

Codice elaborato: **A782T1PTIQRPGT001-1**

Osservazione n. 010R del 06/12/2015

Possibile assenza di opere nella documentazione proposta.

Premesso che:

Il 26 novembre 2015 in una sua nota stampa pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Ciampino il Sindaco della città ha riportato quanto segue:

“NOTA STAMPA DEL SINDACO TERZULLI: “AL PASTINE? NESSUNA PISTA DI RULLAGGIO, MA UNA NUOVA STRADA DI COLLEGAMENTO A DISPOSIZIONE DELLA CITTA”

““Nessuna nuova pista di rullaggio” - Esordisce il Sindaco di Ciampino, Giovanni Terzulli, rispondendo a quanto dichiarato ieri a mezzo stampa dal C.R.I.A.A.C. e subito smentito in serata da Aeroporti di Roma.

“È dunque priva di fondamento la notizia dell'apertura di una strada di rullaggio a 35 metri dai palazzi a Ciampino, che, - prosegue il Sindaco Terzulli - “non corrisponde alla realtà. Negli incontri che si sono svolti presso il Ministero della Difesa, e a cui abbiamo preso parte insieme ad ENAC ed ENAV, si è parlato del ruolo dell'Aeroporto e del suo rapporto con Ciampino, ipotizzando, tra le altre cose, la possibilità di realizzare una via al confine della Città che consenta un collegamento alternativo alle principali strade provinciali. Non una via di rullaggio, quindi, ma una strada offerta alla Città che ridurrà lo spazio dello scalo ciampinese e anche il traffico automobilistico nel centro cittadino. In attesa di una nuova riunione prevista per il prossimo 3 dicembre – conclude Terzulli - stiamo valutando con gli uffici la fattibilità tecnica di questo progetto che, a nostro parere, dimostra ancora una volta la volontà sia dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile che di Aeroporti di Roma di venire incontro alle esigenze della nostra Città, in controtendenza con quanto accaduto in passato”.

La nota di cui sopra è reperibile al link: <http://www.comune.ciampino.roma.it/news/1192-comunicati-stampa/4166-nota-stampa-del-sindaco-terzulli-al-pastine-nessuna-pista-di-rullaggio-ma-una-nuova-strada-di-collegamento-a-disposizione-della-citta.html>

Si osserva che:

Quanto illustrato dal Sindaco di Ciampino sembra fare riferimento ad interventi che coinvolgerebbero in maniera significativa il sedime dell'Aeroporto G.B. Pastine di Roma Ciampino e sembrerebbero meritevoli di essere inseriti nel Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma.

Si richiede

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Pertanto si richiede che: la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano richiedere al Proponente notizie in merito alla natura, consistenza e impatto sull'istanza di VIA in corso, richiedendo, in caso affermativo, che l'opera sia inserita nella documentazione dell'istanza di VIA e opportunamente valutata.