



CITTÀ DI FIUMICINO

(PROVINCIA DI ROMA)

AREA STRATEGIE DEL TERRITORIO

- RISERVA NATURALE STATALE DEL LITORALE ROMANO -

ENAC *Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*
Dott. Roberto Vergari
Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma
protocollo@pec.enac.gov.it

p.c. **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**
Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
Pec :
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Commissione di Riserva della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano
Presidente Avv. Diana Aponte
diana.aponte@isprambiente.it

ROMA CAPITALE
Dip. Tutela Ambientale - Protezione Civile
Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde
U.O.Aree Protette
Servizio Riserva Naturale Statale del Litorale Romano
Dott. For. Alessandro Cioè
Circonvallazione Ostiense, 191
00154 Roma
alessandro.cioe@comune.roma.it

Oggetto: *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. Valutazione Ambientale Strategica relativa al piano/programma Piano Nazionale degli Aeroporti. Riscontro alla comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. pervenuta tramite pec prot. 41079 del 5/05/16.*

Con riferimento alla procedura in oggetto, si riscontra quanto segue.

Si premette che in merito alla questione aeroportuale la posizione dell'Amministrazione Comunale è già stata manifestata apertamente in tutte le sedi nelle quali è stato possibile farlo.

A tal riguardo si rimanda alla nota prot 50081 del 31/05/16 a firma del Sindaco Sen. Esterino Montino con la quale la Città di Fiumicino ha presentato all'ANCAI le osservazioni da inserire nel parere da rendere al Ministero sul Piano Nazionale Aeroporti.

Ciò premesso, dalla lettura della documentazione, emerge che il Piano Nazionale degli Aeroporti dovrebbe trovare fondamento nel *"Piano d'Azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza in Europa"* approvato dal Parlamento Europeo, che si pone come primo obiettivo quello di perseguire l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti prima di procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture che, per l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino comporterebbero obbligatoriamente la trasformazione di aree incluse nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

Questo obiettivo teso alla ottimizzazione delle risorse e degli spazi senza ulteriore consumo di suolo, fortemente condiviso e sostenuto dall'Amministrazione Comunale, non emerge dalla lettura della documentazione trasmessa ed appare quindi non concretamente perseguito.

Infatti, come tra l'altro sottolineato dall'ENAC, *il Piano suddetto prevede azioni la cui attuazione potrebbe interferire con una o più aree naturali protette*; in particolare per quanto concerne la RNS del Litorale Romano, le misure di salvaguardia di cui all'art. 7 del DM 29/03/1996 istitutivo della riserva stessa, prevedono al co. 1 dei divieti di carattere generale da rispettare in tutta la riserva ed al co. 2 e 3 le discipline delle aree di tipo 1, *caratterizzate da ambienti di rilevante interesse naturalistico, paesaggistico e culturale con limitato o inesistente grado di antropizzazione*, e di tipo 2 *caratterizzate prevalentemente da ambienti agricoli a maggior grado di antropizzazione con funzione di interconnessione territoriale e naturalistica delle aree di tipo 1 ovvero destinate a recupero territoriale, ambientale e paesaggistico*.

Oltre all'indiscutibile violazione di alcuni divieti di carattere generale ipotizzabili sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio dell'aeroporto si ritiene incompatibile l'espansione dell'aeroporto all'interno della RNS del Litorale Romano; ciò sia per quanto riguarda le aree di tipo 1, per le quali fino all'approvazione del piano di gestione, è vietato *qualsiasi intervento di modificazione del territorio o di ulteriore urbanizzazione*, sia per quanto riguarda le aree di tipo 2 nelle quali, pur essendo ammissibili - previa acquisizione del parere vincolante della Commissione di Riserva - interventi di trasformazione e di ulteriore urbanizzazione, si ritiene la fattispecie dell'aeroporto incompatibile, per i requisiti tecnici-normativi che gli impianti/strutture devono rispettare e per la sua primaria funzione, con le finalità istitutive della riserva stessa.

Ciò precisato, si ribadisce quanto già osservato in sede di conferenza unificata (nostro prot. 4232 del 16/01/2013 inerente il riscontro alla nota della Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare del MATTM prot. 0039804 del 22/11/2012): *"si ritiene che l'ampliamento dell'aeroporto all'interno della Riserva Naturale Statale non possa essere considerato compatibile con le finalità istitutive della stessa dettate dall'art. 3 del decreto istitutivo. Pertanto, per la realizzazione dei programmi di ampliamento dell'aeroporto, si ritiene indispensabile e necessario procedere, eventualmente, con una deperimetrazione dell'area interessata previa compensazione di adeguata area con caratteristiche logistiche ed ambientali coerenti con la Riserva Naturale Statale"*

del Litorale Romano per obiettivi di tutela e pregio ambientale che, in ogni caso, non potrà includere ulteriori aree del nostro territorio comunale”.

Inoltre, come rappresentato in sede di espressione del parere in qualità di ente gestore per il *progetto di completamento dell'Aeroporto di Fiumicino sud* (nostro prot. 57278 del 9/08/2012 trasmesso p.c. a Codesta Direzione del MATTM) si osserva che si ritiene necessario valutare tutte le possibili ripercussioni sia sulle matrici ambientali che sulla salute dell'uomo legate all'attuazione degli indirizzi/previsioni del piano/programma nazionale degli Aeroporti ed al preventivato aumento del flusso di traffico sulle aree di riserva esterne al sedime aeroportuale ma immediatamente prossime allo stesso. L'aeroporto infatti, come noto, risulta circondato da aree di elevato pregio ambientale poste in prossimità al sedime aeroportuale, quali appunto la Pineta di Coccia di Morto, l'Oasi di Macchia Grande (SIC), le vasche di Maccarese nonché il Lago di Traiano (ZPS), che, anche se non direttamente coinvolte dai lavori, subiranno, inevitabilmente, delle ripercussioni legate al maggior carico antropico nonché dall'aumento dei flussi di traffico legati all'aeroporto. Inoltre si solleva particolare preoccupazione per le inevitabili interferenze e le ripercussioni su Habitat e Specie, con particolar riguardo all'avifauna sia svernante che nidificante.

La presente è trasmessa ai sensi dell'art. 4 co. 1 del D.M. 29/03/1996 alla Commissione di Riserva, già informata dallo scrivente ufficio circa l'avvio della procedura in oggetto, al fine di acquisire le loro osservazioni che saranno poi notificate a Codesto Ente.

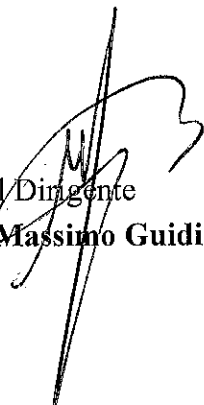
Si palesa infine la piena condivisione di tutte le osservazioni presentate dall'A.C. all'ANCAI con nota 50081 del 31/05/16

Ad Ogni buon fine si allega la corrispondenza su citata, ovvero:

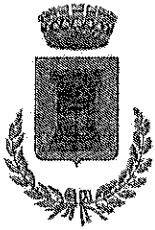
- prot. 57278 del 9/08/2012
- prot. 4232 del 16/01/2013
- prot. 50081 del 31/05/16

A disposizione per qualsiasi eventuale chiarimento è possibile contattare l'Ing. Massimo Guidi o l'Arch. i. Claudia Racca ai numeri 06/65210-528-516 o inviare una email agli indirizzi massimo.guidi@fiumicino.net e claudia.racca@fiumicino.net.

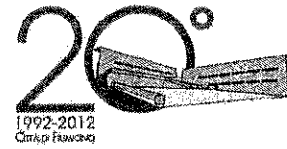
Cordiali saluti.


Il Dirigente
Ing. Massimo Guidi

TORNI



CITTÀ DI FIUMICINO
(PROVINCIA DI ROMA)



AREA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO ED EDILIZIA
- RISERVA NATURALE STATALE DEL LITORALE ROMANO -

CITTÀ DI FIUMICINO
PROVINCIA DI ROMA
AREA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO ED EDILIZIA
- 9 AGO. 2012
PROT. N. 57278

Riserva N. S. Litorale Romano
COMMISSIONE DI RISERVA
20 AGO. 2012
Prot. EN PL/2012

AREA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO
ED EDILIZIA
Progressivo N° PE 2021568
Del

→ **Commissione di Riserva**
della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano
Presidente Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
c/o Comune di Roma - Dip. X
Circonvallazione Ostiense, 191
00147 - Roma

p.c. **ENAC**
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
Ing. Alessandro Cardì
Viale Castro Petri, 118
00185 Roma

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIV. II - SISTEMI VALUTAZIONE AMBIENTALE
Dott. Ing. Carlo Riggio
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
Fax 06-57225994

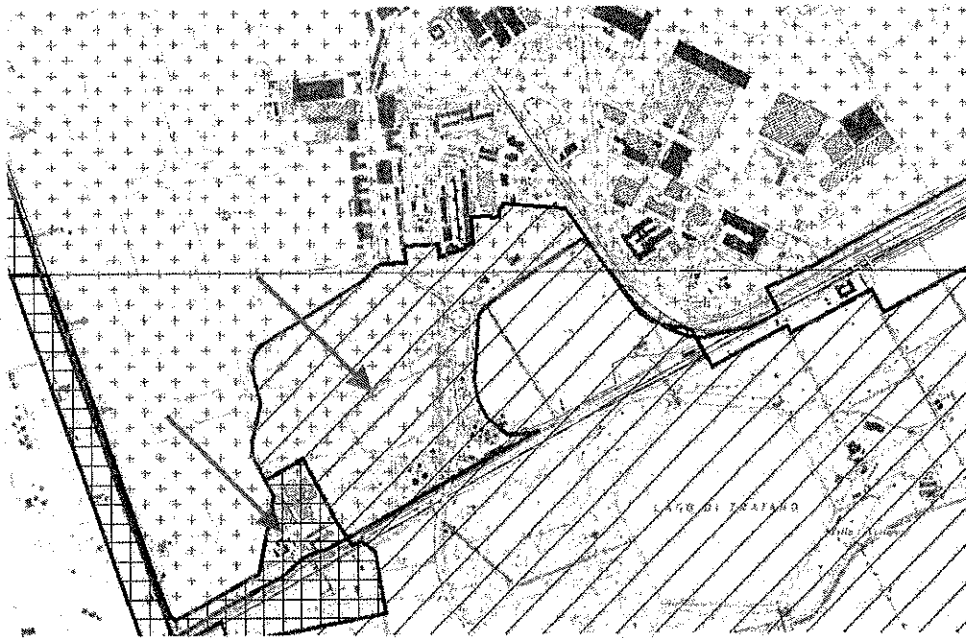
OGGETTO: *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*. Istanza presentata dall'ENAC, loro prot. n. 0161903/CIA del 15/12/2011 (nostro prot. 93654 del 20/12/2011) e n. 0087819/CIA del 9/07/2012 (nostro prot. 49371 dell' 11/07/2012) e *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali*, prot. n. 0001204 del 18/01/2012 (nostro prot. 8504 del 3/02/2012) e n. 0017787 del 23/07/2012 (nostro prot. 53715 del 27/07/2012) inerente il progetto di "Completamento dell'aeroporto di Fiumicino sud" proposto dalla Società ADR SpA. Trasmissione parere endoprocedimentale Ente Gestore.

In merito al progetto in oggetto l'ufficio scrivente è stato invitato dall'ENAC, nonché dal *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, ad esprimersi nell'ambito della procedura di Valutazione Impatto Ambientale; di seguito si riporta l'istruttoria tecnica completa del parere endoprocedimentale espresso in qualità di Ente Gestore della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

Dall'esame della documentazione fornita dall'ENAC con prot. n. 0161903/CIA del 15/012/2011 e n. 0087819/CIA del 09/07/2012 (trasmessa in unica copia, cartacea e su supporto informatico), disponibile per Codesta Commissione di Riserva presso il *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale, si è potuto verificare che **solo una parte esigua del progetto di completamento interessa le aree ricadenti nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano; vi sono richiamati inoltre interventi che, pur non ricadendo nel perimetro della Riserva, determinano effetti conseguenziali sulle aree in Riserva.**

Di seguito si riporta la sovrapposizione del perimetro del sedime aeroportuale (interessata dal progetto in oggetto) sulla base della cartografia della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

Come è possibile notare una parte del sedime aeroportuale (campitura a croci verdi con bordi blu) al momento dell'istituzione della Riserva del Litorale Romano è stata inclusa all'interno della stessa (perimetro nero). In particolare le aree poste al confine sud del sedime aeroportuale sono state classificate



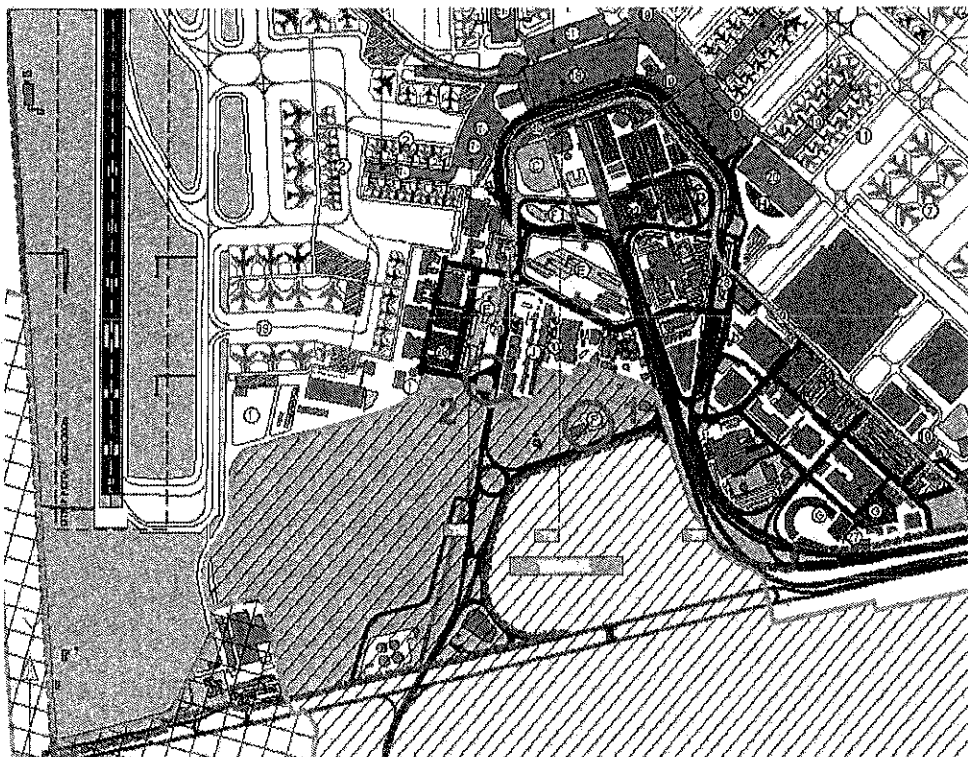
quali aree di tipo 1 (campitura a righe) e parte in area di tipo 2 (campitura a quadretti). Si sottolinea che parte di tale area¹ è stata oggetto di richiesta di deperimetrazione favorevolmente valutata sia della Commissione di Riserva sia dalla Regione Lazio Direzione Regionale Ambiente e Direzione Territorio ed Urbanistica.

In questa sede l'ufficio scrivente valuterà pertanto esclusivamente gli interventi previsti nelle aree interne alla Riserva; di seguito si riporta uno stralcio con la sovrapposizione delle aree di riserva sulla tavola degli interventi allegata al progetto esaminato.

¹ Più in particolare è stata richiesta l'esclusione dalla riserva dei serbatoi SERAM, di parte delle strutture ADR che si attestano su Viale del lago di Traiano e di parte della viabilità di accesso all'aeroporto.

Gli interventi previsti dal progetto di completamento ricadenti all'interno della riserva consistono essenzialmente:

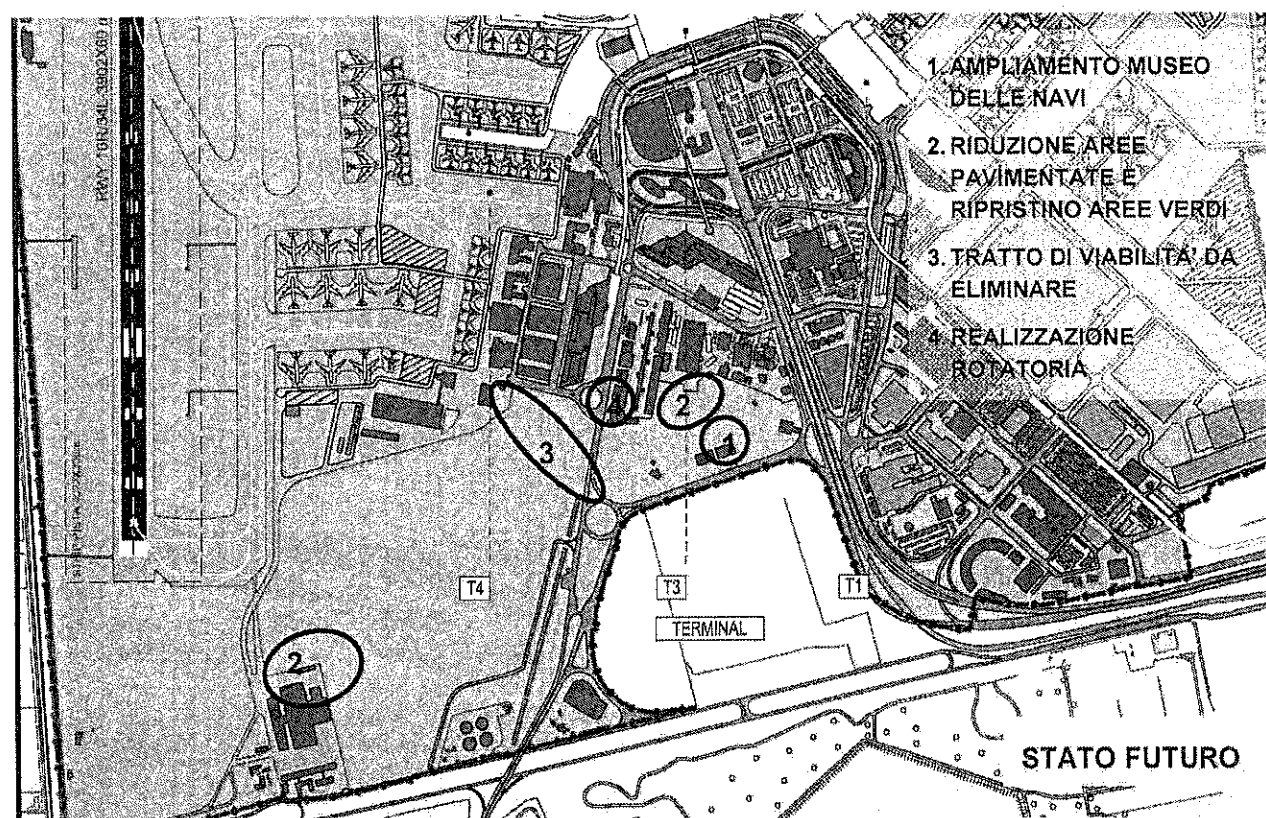
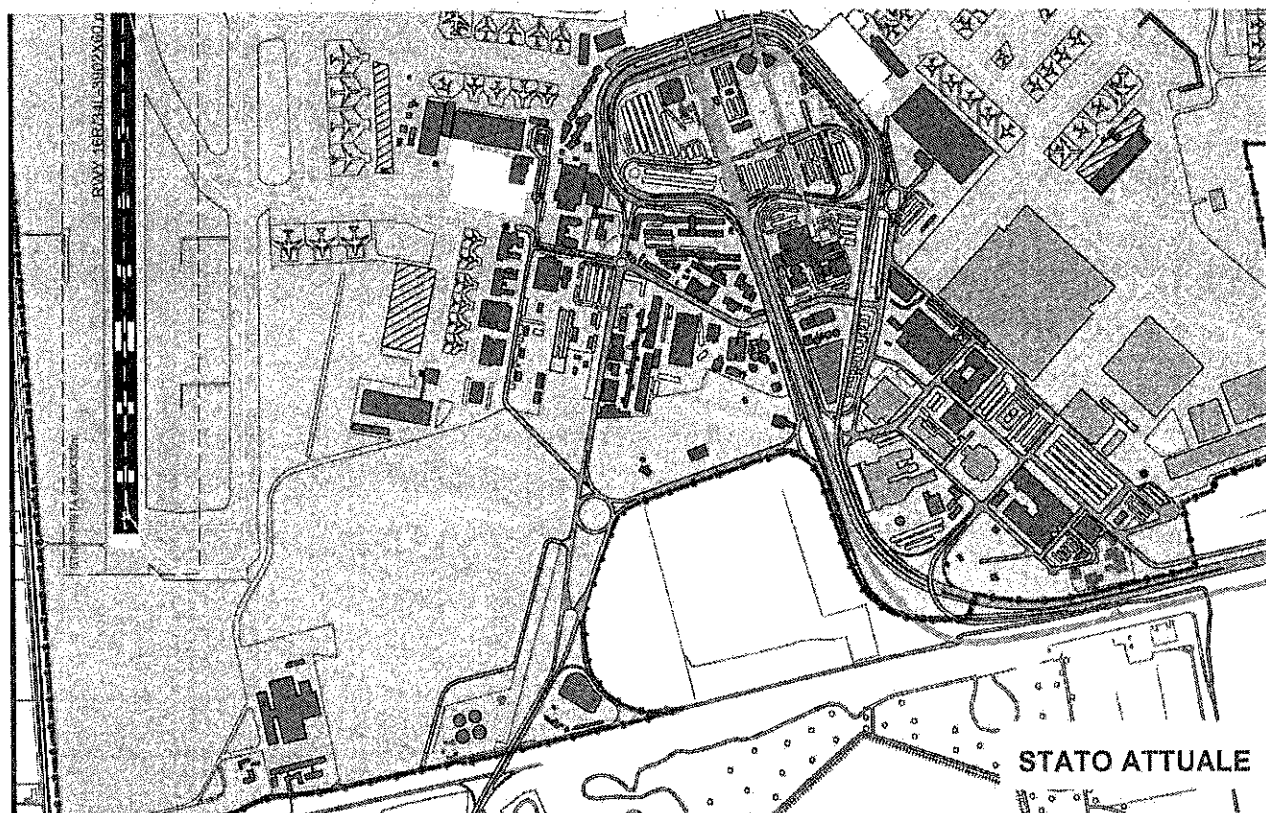
- nella realizzazione di un edificio destinato ad ospitare l'ampliamento del museo delle navi (1) previsto appunto accanto al museo già esistente;
- nell'adeguamento della viabilità esistente attraverso l'eliminazione di un tratto di Via Francesco de Pinedo e la realizzazione di una rotonda ricadente in riserva per una minima parte (2).



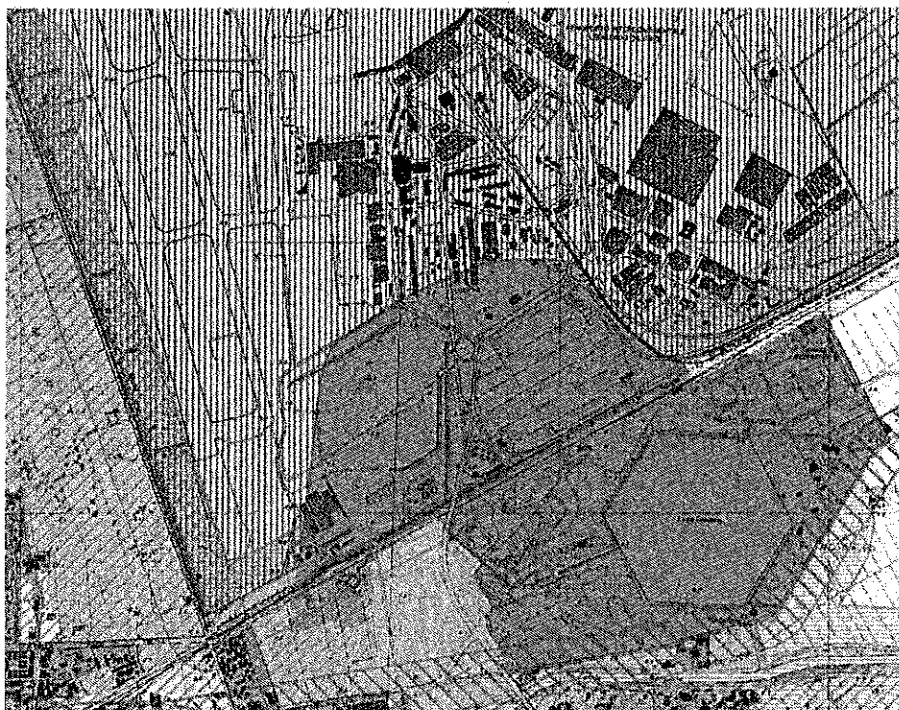
Rispetto allo stato attuale rappresentato nella tavola 1.2 si nota inoltre nella tavola di progetto 2.1 una leggera risagomatura delle aree pavimentate in corrispondenza del perimetro della riserva, con sistemazione a verde delle aree ricadenti in riserva.

Nella relazione "sintesi non tecnica" si è inoltre accennato alla realizzazione di un parco ambientale che potrebbe includere una parte (non ben definita) delle aree ricadenti in riserva, ove prevedono la *riqualifica dei manufatti esistenti, l'installazione di elementi anche esemplificativi che richiamano l'utilizzo ed il ricorso a fonti e risorse ecocompatibili e rinnovabili*. Né nella relazione generale né negli elaborati grafici risulta approfondito tale intervento. Nelle aree del sedime aeroportuale incluse in zona di riserva è collocato il museo delle navi che contiene antiche navi romane rinvenute nel corso degli scavi archeologici effettuati in occasione della realizzazione dello scalo; tale museo, che costituisce una potenziale attrattiva turistico-culturale e documentale del territorio, da anni non è accessibile al pubblico a causa di lavori di ristrutturazione che sono fermi però da lungo tempo. La realizzazione dell'ampliamento (che negli elaborati integrati da ENAC con prot. 0087819/CIA del 9/07/2012, nostro prot. 49371 dell'11/07/2012, risulta erroneamente indicato come esistente) è appunto prevista accanto all'esistente museo delle navi, in zona di tipo 1 della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano; seppur nelle aree di tipo 1 della riserva le misure di salvaguardia di cui all'art. 7 del D.M. 29/03/1996 vietano ogni intervento di modificazione del territorio, in considerazione del fatto che la collocazione accanto all'attuale museo risulta logica ed ottimale e che nel corso degli scavi archeologici effettuati sulle aree del cantiere interessate dal nuovo Ponte della Scafa è stata rinvenuta una antica imbarcazione risalente all'epoca imperiale che necessita di una opportuna collocazione, si ritiene che, essendo l'intervento coerente con le finalità istitutive della riserva (art. 3 lett. c) del DM 29/03/1996), lo stesso possa essere ammissibile se

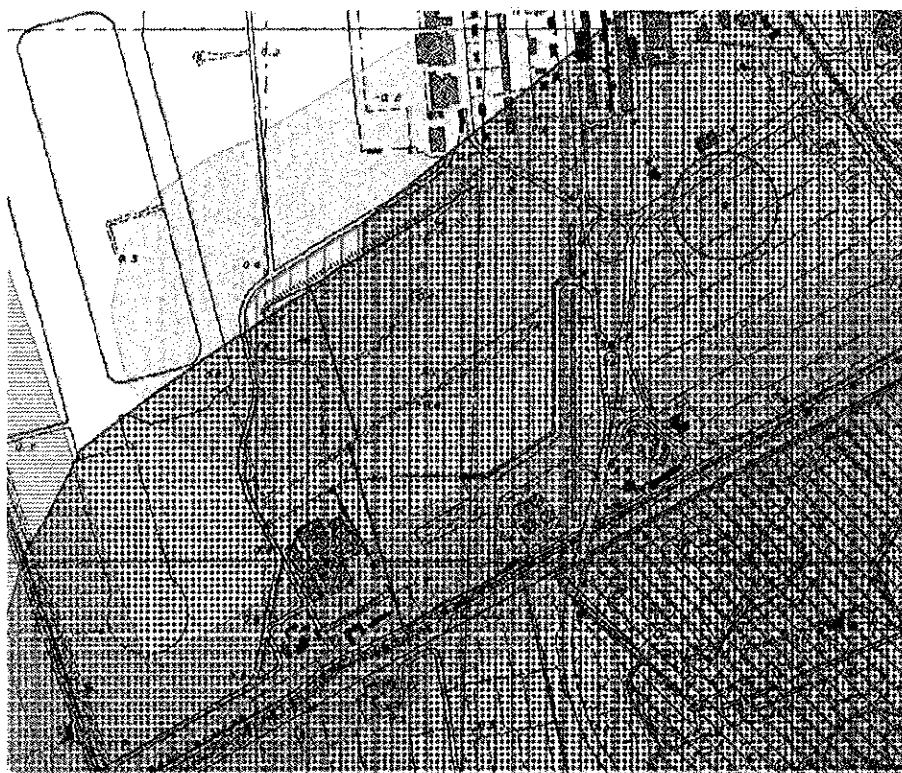
progettato e realizzato secondo criteri di bioedilizia e di eco sostenibilità, sia in fase di realizzazione sia con riguardo alle modalità di gestione dell'esercizio dello stesso.



Le aree coinvolte dal progetto sono zonizzate nel nostro piano regolatore quale zona F1a3 "attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto" per le quali l'art. 62.4 delle NTA stabilisce appunto che le stesse devono essere oggetto di piani di sviluppo, studio e progetti concertati fra l'A.C. e l'authority aeroportuale nel rispetto della vigente normativa in materia.



Tav. A PTPR - classificazione



Tav. B PTPR - vincoli

Nel PTPR l'area è zonizzata principalmente come "paesaggio dell'insediamento storico diffuso" ed in parte quale "reti, infrastrutture e servizi".

I vincoli che insistono sulla stessa sono legati:

- all'inclusione all'interno della riserva (art. 142 lett. f) del Dlgs 42/04)
- alla presenza di aree archeologiche (art. 142 lett. m) Dlgs 42/04 m058_0664 e L. 1089/39
- alla presenza delle fasce di rispetto delle acque pubbliche (canale di Coccia di Morto, collettore Generale e lago b058120_129 art. 142 lett. c e b) Dlgs 42/04).

Nel PTP l'area è classificata quale *area archeologica a tutela orientata* nella quale ai sensi dell'art. 12 delle NTA del PTP ogni modifica allo stato dei luoghi è subordinata all'acquisizione del preventivo parere della competente Soprintendenza archeologica.

Per la verifica della compatibilità del progetto con la disciplina del paesaggio e con la normativa legata ai vari vincoli (esclusa, logicamente, la Riserva) si rimanda la specifica valutazione di dettaglio, agli enti preposti per competenza.

Per quanto concerne la verifica della compatibilità degli interventi previsti dal progetto ed inclusi nell'area dell'attuale sedime aeroportuale ricadente in riserva si riscontra una sostanziale esiguità degli interventi, fatta eccezione per l'ampliamento del museo delle navi.

Si esaminano di seguito i singoli interventi:

- realizzazione di un edificio per l'ampliamento del museo delle navi previsto accanto al museo già esistente: tale intervento, come già osservato, è previsto in zona di tipo 1 della riserva; considerata logica ed ottimale la scelta di collocare il nuovo manufatto accanto al museo preesistente, valutato il fine dell'intervento perfettamente in linea con le finalità della riserva, e comunque di alta valenza culturale, si ritiene che lo stesso possa essere ammissibile se progettato e realizzato secondo criteri di bioedilizia e di eco sostenibilità con tecniche che determinino un minimo impatto dell'edificio sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio. Considerato che negli elaborati prodotti è riportata solo una sagoma approssimativa ed indicativa del volume previsto, si ritiene essenziale, preliminarmente all'effettiva realizzazione dello stesso, acquisire sulla base dei progetti definitivi da redigere nella sede/fase opportuna, secondo il regime autorizzativo transitorio, il parere vincolante della Commissione di Riserva.
- adeguamento della viabilità esistente attraverso l'eliminazione di un tratto di Via Francesco de Pinedo e la realizzazione di una rotatoria ricadente in minima parte in riserva e "risagomatura" di alcune aree pavimentate; tale intervento, ricadente in zona 1 di riserva, si ritiene ammissibile in quanto determina una riduzione delle aree pavimentate ed il rinverdimento di alcune aree poste al confine delle aree di riserva. Per quanto concerne la realizzazione della rotatoria si ritiene plausibile un lieve spostamento della stessa verso nord al fine di ricollocarla completamente in modo esterno alla riserva; qualora da rilievi effettuati si verifici l'impossibilità di ricollocare la stessa completamente esterna alla riserva, preliminarmente all'effettiva realizzazione della stessa sarà necessario acquisire, sulla base dei progetti definitivi da redigere nella sede/fase opportuna, secondo il regime autorizzativo transitorio, il parere vincolante della Commissione di Riserva.

Relativamente alla realizzazione del "parco ambientale" ove si prevede la *riqualifica dei manufatti esistenti, l'installazione di elementi anche esemplificativi che richiamano l'utilizzo ed il ricorso a fonti e risorse ecocompatibili e rinnovabili* si ritiene necessario definire con maggior dettaglio l'area coinvolta e gli eventuali interventi/attività previsti nella stessa per verificare se effettivamente risultano coinvolte da tali interventi anche le aree incluse nella riserva.

Tutte le lavorazioni, siano esse interne od esterne alla riserva non dovranno in ogni caso compromettere le alberature esistenti incluse nel perimetro della riserva, anche laddove le stesse alberature ricadano all'esterno del sedime aeroportuale. Le aree incluse nella riserva non dovranno essere interessate dalle aree di cantiere degli interventi previsti all'esterno della stessa.

A tale istruttoria non si allega copia della documentazione allegata all'istanza in quanto prodotta dall'ENAC in unica copia cartacea. Si allega invece la documentazione fornita in formato elettronico e si ricorda che la stessa è disponibile per Codesta Commissione presso il *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale prot. n. 0161903/CIA del 15/12/2011 e n. 0087819/CIA del 9/07/2012.

Si informa il *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* e l'ENAC che ricevono tale parere endoprocedimentale per conoscenza, che resta salva la necessità di acquisire preventivamente il parere vincolante della Commissione di Riserva.

Infine, anche se ai sensi dell'art. 8 "*regime autorizzativo transitorio*" del D.M. 29/03/1996 gli interventi da realizzare esternamente alla riserva non sono sottoposti al regime autorizzativo (*su tutto il territorio della riserva (...) sono sottoposti ad autorizzazione per la parte ricadente nell'area della riserva...*), si ritiene comunque necessario rilevare che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dovrà valutare le probabili ripercussioni legate al progetto di completamento ed al conseguente aumento del flusso di traffico sulle aree di riserva esterne al sedime aeroportuale ma immediatamente prossime allo stesso. L'aeroporto infatti, come noto, risulta circondato da aree di elevato pregio ambientale poste in prossimità al sedime aeroportuale, quali appunto la Pineta di Coccia di Morto, l'Oasi di Macchia Grande, le vaseche di Maccarese nonché il Lago di Traiano, che, anche se non direttamente coinvolte dai lavori, subiranno, inevitabilmente, delle ripercussioni legate al maggior carico antropico nonché all'aumento dei flussi di traffico legati all'aeroporto.

In ogni caso, da quanto riportato negli elaborati, l'esito dello screening delle valutazioni d'incidenza condotte per le aree individuate come siti di importanza comunitaria, hanno riscontrato per il SIC Lago di Traiano *un livello di interferenza del progetto sul sito (...) paragonabile a quello attuale*, mentre per il SIC di Macchia Grande *si è ritenuto opportuno procedere ad ulteriori approfondimenti conoscitivi per stimare eventuali interferenze su Habitat e Specie attraverso la valutazione appropriata* (vedi tab. paragrafo 3.4.3 della Sintesi non tecnica e studi monografici).

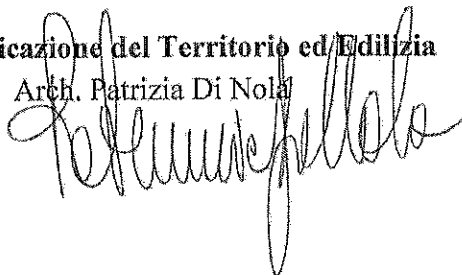
Per ulteriori chiarimenti e delucidazioni è possibile contattare i nostri uffici: Arch. Patrizia Di Nola – Arch. i. Claudia Racca ai numeri 06/65210439 – 521.

Si ringrazia per la cortese collaborazione.

Cordiali saluti.

Area Pianificazione del Territorio ed Edilizia

Arch. Patrizia Di Nola





CITTÀ DI FIUMICINO

(PROVINCIA DI ROMA)

AREA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO ED EDILIZIA

- RISERVA NATURALE STATALE DEL LITORALE ROMANO -

CITTÀ DI FIUMICINO PROVINCIA DI ROMA AREA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO ED EDILIZIA
16 GEN. 2013
PROT. N. 4232

Autore: ... Data: 22/1/13
--

➔ **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
DIREZIONE GENERALE PER LA PROTEZIONE
DELLA NATURA E DEL MARE
Direttore Generale Dott. Renato Grimaldi
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
Fax 06-57223470

**p.c. Commissione di Riserva
della Riserva Naturale Statale del Litorale
Romano**
Presidente Dott. Paolo Puntori
c/o Comune di Roma – Dip. X
Circonvallazione Ostiense, 191
00147 - Roma

p.c. ALLA CONFERENZA UNIFICATA
Via della Stamperia, 8 Roma
00147 - Roma

**p.c. COMUNE DI ROMA
DIPARTIMENTO X**
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
Dott. Bruno Cignini
Circonvallazione Ostiense, 191
00147 - Roma

OGGETTO: *Procedura per la ripermetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.
Considerazioni in merito alla proposta avanzata dalla Regione Lazio con prot. 442198 del*

15/10/2012, relativa all'introduzione, nel nuovo decreto, di una specifica previsione al fine di consentire la realizzazione dell'ampliamento dell'Aeroporto Leonardo Da Vinci.

In merito alla richiesta pervenuta da codesta Direzione Generale di cui al prot. 0039804 del 22/11/2012 con la quale è stata manifestata la necessità di acquisire le valutazioni degli "Enti Gestori" della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano circa "l'opportunità" prospettata dalla Regione Lazio, già in sede di conferenza unificata del 2/10/2012, e relativa all'introduzione nel nuovo decreto di una specifica previsione al fine di consentire la realizzazione dell'ampliamento dell'Aeroporto Leonardo Da Vinci, si relaziona quanto segue.

Innanzitutto - come già affermato nel corso della conferenza unificata tenutasi il 2/10/2012 - si ribadisce che non si ritiene né corretto né possibile inserire ora, nell'ambito del procedimento di ripermetrazione della Riserva avviato dalla scrivente amministrazione quasi dieci anni fa (con Deliberazione di Giunta Comunale n. 273 del 15.12.2004), la nuova richiesta introdotta all'improvviso dalla Regione Lazio; ciò per più motivi; di cui alcuni già valutati con codesta Direzione Generale, ovvero:

- in merito alla proposta di ripermetrazione avviata dalla scrivente amministrazione la Regione Lazio ha già espresso i pareri di propria competenza senza mai accennare a tale "opportunità";
- il territorio interessato dall'ampliamento dell'Aeroporto rappresenta una porzione estremamente considerevole della Riserva (1237 ettari di cui 162 in zona di tipo 1) che richiede approfondimenti specialistici che non si possono risolvere con una mera richiesta formulata peraltro per le vie brevi con richiamo ad una deliberazione della Giunta Regionale che nell'aprile 2011 approva un generico "documento tecnico";
- tale previsione condizionerebbe inevitabilmente la chiusura del procedimento danneggiandone la conclusione in modo assolutamente sfavorevole a questo Ente.

Inoltre si ritiene che non possa accertarsi la reale possibilità di:

- prevedere, per una vastissima area della riserva, un nuovo comma da inserire nell'art. 7 del decreto istitutivo, che dia possibilità di deroga per interventi considerabili strategici; tale deroga rappresenterebbe inoltre un fatto altamente impegnativo dal punto di vista territoriale, che risulterebbe non proporzionale alle misure di salvaguardia previste e/o prevedibili dal decreto;
- programmare, realizzare e gestire gli interventi ammessi dall'eventuale nuovo testo dell'art. 7 in coerenza con l'effettivo perseguimento delle finalità della riserva disposte dall'art. 3.

A tale riguardo si evidenzia inoltre che allo stato attuale l'ente gestore agisce in regime transitorio non essendo ancora entrato in vigore il piano di gestione; questo fatto rappresenta un'ulteriore aggravante della condizione giuridica ed amministrativa in cui si vorrebbe intervenire.

Rispetto comunque alle ipotesi procedurali e normative prospettate dalla Regione, questa Amministrazione Comunale, in qualità di ente gestore della Riserva (parte territoriale di Fiumicino), ritiene che l'ampliamento dell'aeroporto all'interno della Riserva Naturale Statale non possa essere

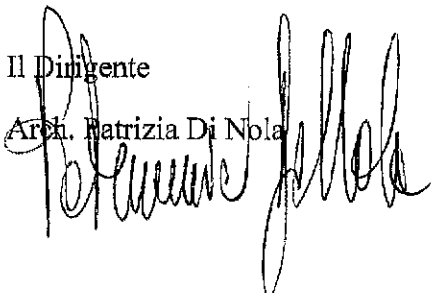
considerato compatibile con le finalità istitutive della stessa dettate dall'art. 3 del decreto istitutivo. Pertanto, per la realizzazione dei programmi di ampliamento dell'aeroporto, si ritiene indispensabile e necessario procedere eventualmente con una deperimetrazione dell'area interessata previa compensazione di adeguata area con caratteristiche logistiche ed ambientali coerenti con la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano per obiettivi di tutela e pregio ambientale che, in ogni caso, non potrà includere ulteriori aree del nostro territorio comunale.

Per ogni ulteriore questione, si rimanda alla precedente nota di riscontro inviata da questa Amministrazione.

Cordiali saluti.

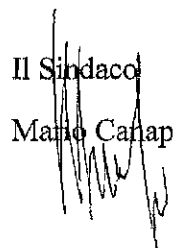
Il Dirigente

Arch. Patrizia Di Nola



Il Sindaco

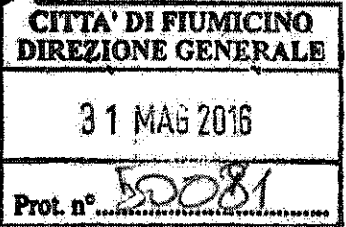
Mario Carapini





CITTÀ DI FIUMICINO
(PROVINCIA DI ROMA)

IL SINDACO



A.N.C.A.I.
Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani
alla c.a. Presidente Sindaco M. Cerutti
Via Portuense n. 2498 – 00054 – Fiumicino

OGGETTO: Consultazione sulla verifica di ammissibilità a Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Nazionale degli Aeroporti presentato da ENAC al Ministero dell'Ambiente. Rif.to Vs nota del 3 marzo 2016 acquisita al nostro prot. n. 21402.

Gentile Presidente,

con riferimento all'oggetto, al fine di consentire a codesta ANCAI di inserire anche le osservazioni di questo Comune tra quelle da inserire nel parere da rendere al Ministero sul Piano Nazionale Aeroporti, si trasmettono in allegato le osservazioni che evidenziano quelle che a nostro parere sono le principali criticità del piano stesso.

Occorre evidenziare che tra i soggetti competenti in materia ambientale non è stata individuata la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, mentre nella nota con la quale ENAC comunica ai soggetti competenti in materia ambientale viene testualmente precisato che:

"Rispetto alle aree a qualsiasi titolo protette per scopi di natura ambientale, in virtù di leggi nazionali, regionali o in attuazione di atti o convenzioni internazionali, il Piano suddetto prevede azioni la cui attuazione potrebbe interferire con una o più aree naturali protette. A tal riguardo l'avviso è esteso a tutti i soggetti interessati sul territorio nazionale."

A tale proposito si rammenta che la RNSLR è stata recentemente ripermetrata e che alcune aree adiacenti al sedime aeroportuale precedentemente classificate quali zone 2 sono state riclassificate in zona 1, che prevede la tutela assoluta.

Questo Comune è venuto a conoscenza dell'avvio della procedura di VAS solo grazie a codesta A.N.C.A.I. che ci ha coinvolto nella redazione dell'osservazione che sta predisponendo.

Tale circostanza, che purtroppo appare quale un segnale particolarmente indicativo (in negativo) nell'approccio che le istituzioni preposte hanno avuto nell'affrontare la questione aeroportuale nel nostro territorio, è stata segnalata all'Autorità Procedente con nota del prot. 34807/2016, facendo presente che i termini per l'espressione del parere di competenza si intendono interrotti fin quando non verrà inviata a questo Comune la documentazione di rito.

Questo Comune, quindi, formulerà ulteriori osservazioni in qualità di Ente Gestore congiuntamente alla Commissione di Riserva della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

Facendo presente che gli uffici sono a disposizione per ogni eventuale chiarimento, con l'occasione si porgono cordiali saluti.

Fiumicino, 25 Maggio 2016

Il Sindaco
Sen. Esterino Montino

Consultazione sulla verifica di ammissibilità a Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Nazionale degli Aeroporti presentato da ENAC al Ministero dell'Ambiente.

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI FIUMICINO

PREMESSE

Dalla lettura della documentazione, emerge che il Piano Nazionale degli Aeroporti dovrebbe trovare fondamento nel *"Piano d'Azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza in Europa"* approvato dal Parlamento europeo, che si pone come primo obiettivo quello di perseguire l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti prima di procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture;

Questo obiettivo teso alla ottimizzazione delle risorse e degli spazi senza ulteriore consumo di suolo, fortemente condiviso e sostenuto dall'Amministrazione Comunale, non emerge dalla lettura della documentazione trasmessa ed appare perseguito solo a parole.

Al contrario, il Piano redatto da ENAC prevede per l'aeroporto di Fiumicino, quale *"gate intercontinentale"*:

- entro il 2019 la realizzazione di una nuova pista di volo e l'ampliamento dei piazzali - investimento stimato di circa 3 miliardi;
- entro il 2025 la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare "Fiumicino Nord" - investimento stimato circa 10 miliardi.

Si rileva che tra le tempistiche rilevabili nei diversi documenti c'è una certa contredittorietà. Infatti, il masterplan del Piano di Sviluppo Aeroportuale redatto da ADR e approvato da ENAC il 20 ottobre 2015 prevede le seguenti fasi temporali:

- Fase 1 al 2021, completamento delle infrastrutture nelle aree a Sud e realizzazione della nuova pista di volo 16CL/34CR (pista 4) e vie di rullaggio correlate;
- Fase 2 al 2028, con la prima fase funzionale del nuovo terminal passeggeri e dei nuovi piazzali aeromobili nord;
- Fase 3 al 2044, ulteriore potenziamento delle infrastrutture di volo e delle aree terminali.

Su questo dovrebbero essere forniti dei chiarimenti.

E' stato però dimostrato che l'aeroporto di Fiumicino può espandere la propria capacità ricettiva mediante la razionalizzazione degli spazi già occupati che non comporti espansione al di fuori dell'attuale sedime, e questo è l'obiettivo della ristrutturazione delle attuali infrastrutture aeroportuali previste dal Progetto Fiumicino Sud, sul quale è stata chiusa con una pronuncia favorevole la procedura di Valutazione Impatto Ambientale.

Le opere previste dal progetto *"Fiumicino Sud"* potranno soddisfare nel 2021 una domanda di 51 milioni di passeggeri/anno. E' possibile sostenere che con alcuni accorgimenti tecnici tale incremento potrebbe arrivare fino ai 70 milioni. Altri aeroporti europei hanno 50 - 60 milioni di passeggeri e solo due o tre piste. L'aeroporto di Londra Heathrow, ad esempio, movimentata all'incirca lo stesso numero di voli ma con aerei di più grande portata, e riceve 70 milioni di passeggeri con due sole piste.

Avverso alle suddette previsioni di espansione, questa Amministrazione Comunale ha già manifestato la propria opposizione nelle diverse sedi nelle quali ciò è stato possibile.

In ordine alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica avviata da ENAC, vengono formulate le seguenti osservazioni, che in questa fase hanno naturalmente carattere preliminare.

OSSERVAZIONI

Osservazione n. 1 – Dati sul traffico aereo e relative proiezioni – Richiesta aggiornamento e verifica

Come spesso accade per le “Grandi Opere”, anche in questo caso, la realizzazione della quarta pista e ancor più la realizzazione del complesso aeroportuale complementare si basano su dati irrimediabilmente ottimistici: nella documentazione portata da AdR a loro sostegno, la curva che illustrava l'aumento del traffico a Fiumicino - dal 2012 al 2044 - sale senza incertezze verso il traguardo degli 87 mln di passeggeri/anno, anche se – bisogna pur dirlo – le previsioni avevano prudenzialmente adottato per i primi anni un tasso di crescita più contenuto, per poi impennarsi bruscamente a partire dal 2021.

Ciò nonostante è proprio in questi primi anni – cioè quando dovrebbe essere più facile fare previsioni attendibili - che le previsioni sono risultate subito fallaci. Anzi. Addirittura da prima della firma della Convenzione-Contratto di programma ENAC-AdR avvenuta a dicembre 2012, quando già si sapeva che Fiumicino aveva registrato sulle previsioni un delta negativo di -3,3%.

E certo non denota una straordinaria capacità previsionale asserire in modo trionfalistico come faceva sul Corriere il 12 marzo 2013 l'a.d. di AdR dr Lo Presti: “I primi mesi dell'anno, o meglio i primi 70 giorni, ci mostrano dati significativi che confermano Roma come un importante aeroporto. Da inizio anno a ieri sera il traffico intercontinentale ha registrato una crescita del 3,6%. ... il sistema aeroportuale romano ha accolto nel 2012 41 milioni di passeggeri e Fiumicino si colloca tra i primi sei aeroporti con un traffico di passeggeri passato in 10 anni da 25 a 37 milioni, con un incremento medio annuo del 4%”.

Invece, il 2013 si concludeva con un bel -7% di scarto tra previsioni certificate nel Contratto di programma e dati reali, in altre parole sono mancati all'appello 1,7 milioni di passeggeri!

Oltre a ciò, è importante rilevare che più di 6 mln di passeggeri del 2013 a Fiumicino sono stati generati dalle compagnie low cost. Senza di questi, Fiumicino avrebbe avuto solo 30 mln di passeggeri, cioè un -23% sulle previsioni - un delta negativo come quello che si è verificato recentemente a Linate, e che ha convinto l'ENAC a ritirare il progetto della III Pista.

Per quanto riguarda l'anno successivo, il 2014, si rileva che tolte le low cost i passeggeri sarebbero stati comunque meno di 32 mln, contro una potenzialità dell'aeroporto che una volta completate le opere di Fiumicino Sud, già approvate e in parte cantierizzate dentro l'attuale sedime raggiungerà la capacità di oltre 70 mln di passeggeri/anno.

La forte presenza di voli low cost non è casuale, ma è conseguenza di un ben precisa strategia commerciale di AdR, approvata da ENAC ed adottata per compensare il calo di traffico sulle altre componenti di traffico, ma che tuttavia determina un'apparente minore capacità dell'aeroporto di Fiumicino.

Infatti, nel corso degli ultimi anni, AdR ha deciso di spostare e far assorbire da Fiumicino quasi tutto il traffico low cost del sistema aeroportuale del Lazio. Il ruolo di questo aeroporto, nei fatti e contrariamente ai proclami di AdR ed ENAC, è stato modificato da “international dual hub” a “low cost airport”.

Essendo Fiumicino destinato dal PNA ad un ruolo di hub internazionale è evidente la contraddittorietà della presenza dei voli low cost.

Occorre rammentare che la quantificazione dei voli low cost ha un enorme rilievo, perché il Piano redatto da ENAC e oggetto della VAS prevede la realizzazione dello scalo di Viterbo entro il 2019 per accogliere il traffico delocalizzato da Ciampino, tradizionalmente utilizzato per tali tipologie di volo. Non ha alcun senso quindi conteggiare il flusso relativo a questo comparto quale dato presente all'interno delle statistiche relative a Fiumicino in via permanente.

Parallelamente, è importante rilevare che anche il traffico merci ha subito solo un modesto incremento pari allo 0,83% nel 2014 e pari all'1,3% nel 2015.

Il 25 ottobre del 2012, ENAC ed ADR hanno sottoscritto un atto unico comprendente Contratto di programma e Convenzione per la gestione aeroportuale nel periodo 2012-2044.

Nella Convenzione vengono indicati gli obblighi contrattuali e le opere che dovranno essere realizzate, durante il periodo di vigenza concessoria, suddivise nelle due fasi progettuali di cui sopra (completamento "Fiumicino Sud" e struttura aeroportuale complementare (raddoppio).

Nel Contratto di programma vengono definiti il sistema di tariffazione pluriennale e le modalità del suo aggiornamento periodico; vengono perciò individuati nell'arco di durata della concessione (32 anni) due periodi temporali della durata di dieci anni (2012-2021 e 2022-2044), che a loro volta contengono due sottoperiodi regolatori, nel corso dei quali le tariffe aeroportuali potranno essere riviste sulla base principalmente di due fattori: investimenti sostenuti da ADR con capitali propri e andamento del traffico.

Con l'approvazione della VIA e la relativa Conferenza dei Servizi, è stato dato il via agli interventi relativi al progetto di Fiumicino Sud, prevalentemente indirizzati all'ammodernamento delle infrastrutture esistenti nonché alla realizzazione di nuovi terminal (T4 e T5; tutte opere da realizzarsi solo ed esclusivamente all'interno dell'attuale sedime aeroportuale, mentre, l'avvio della realizzazione del secondo aeroporto è legata al superamento, entro il 2021, della soglia di 51 milioni p/a, come previsto dalla Convenzione-Contratto di Programma.

Si rileva, però, che proprio a causa della forte flessione di passeggeri avvenuta nel 2013, ENAC e MIT hanno autorizzato AdR a posticipare la realizzazione del People Mover al successivo periodo regolatorio; insomma, già a distanza di soli due anni dalla sua approvazione, il Contratto di Programma non è stato rispettato.

Si chiede che nel Piano Nazionale degli Aeroporti vengano rivisti i dati relativi al traffico aereo di riferimento relativi al sistema aeroportuale romano/laziale sulla base dei quali è stata ritenuta indispensabile la realizzazione della quarta pista entro il 2019 e del nuovo complesso aeroportuale (raddoppio) entro il 2025.

Osservazione n. 2 – Effettive potenzialità dell'Aeroporto nella configurazione attuale

Il calcolo della capacità di traffico deve basarsi sul totale delle ore volabili nell'arco delle 24 ore cioè dalle ore 6,00 alle 23,00 e non come oggi succede solo sulle due fasce orarie 7-11 e 18-22. La stessa AdR nel Piano industriale del 5 giugno 2000 sosteneva che già soltanto con le strutture allora esistenti e utilizzando anche le fasce orarie di basso transito si sarebbe potuto soddisfare un aumento del 25% dei voli.

Le attuali capacità dell'aeroporto sono già oggi in grado di soddisfare una movimentazione giornaliera/annuale molto maggiore, come è dimostrato dal traffico estivo che anche in questi ultimi anni ha visto transitare giornalmente 150mila passeggeri (corrispondenti su base annua a circa 55 milioni). Dato molto significativo poiché è stato raggiunto in assenza dei nuovi terminal (T4 e T5)

previsti dal progetto Fiumicino Sud e del completamento del molo "C" e con il terminal T3, dopo l'incendio, funzionante al 60%.

Il riempimento medio degli aerei che fanno scalo a Fiumicino è di poco superiore al 70%. Appare ovvio che aumentando anche di poco questa percentuale avremmo un incremento notevole del numero di passeggeri.

I piazzali di sosta aeroportuali nei periodi di normale traffico vengono utilizzati solo al 75%, percentuale decisamente bassa che secondo le norme vigenti potrebbe salire all'80%.

Più in generale, è noto che aeroporti europei ed extraeuropei aventi due piste riescono a soddisfare il transito di un maggior numero di milioni di passeggeri: un esempio per tutti è dato dall'aeroporto londinese di Heathrow (HTW), il più importante aeroporto europeo, che con le sue due piste movimentava circa 76 milioni di p/a, corrispondenti a circa 1200 movimenti/giorno, contro i circa 850 movimenti/giorno di Fiumicino, dove, durante l'estate 2014, si sono peraltro raggiunti i 1300 movimenti/giorno.

Il maggior traffico (esattamente il doppio) sviluppato da Heathrow rispetto a Fiumicino è dovuto al fatto che, oltre al maggior numero di movimenti/giorno, sulle sue piste atterrano e decollano prevalentemente aerei "wide body" la cui capacità media è di 350 passeggeri. Invece, il traffico prevalente di Fiumicino è generato da aerei "narrow body", aventi una capacità media di 180 passeggeri; la grande quantità di aerei "narrow body" dipende dalla notevole presenza dei voli low cost, i quali vengono effettuati principalmente con questo tipo di aeromobile.

In conclusione è possibile affermare che con adeguati interventi d'ammodernamento e di razionalizzazione delle attuali infrastrutture, come già contemplato dal Progetto "Fiumicino Sud", sia possibile soddisfare i futuri eventuali incrementi nel numero di passeggeri/anno, senza ricorrere a un ulteriore ampliamento del sedime aeroportuale.

Si chiede che il Piano Nazionale Aeroporti per quanto riguarda il sistema aeroportuale romano/laziale venga rielaborato in un'ottica di ottimizzazione delle risorse già a disposizione del sistema consentendo di perseguire la limitazione del consumo di suolo.

Osservazione n. 3 – Ricadute dell'accordo con Etihad

La funzione di dual hub internazionale è organicamente connessa all'esistenza di una forte compagnia aerea nazionale; in questo senso il recente accordo fra Alitalia e Etihad dovrebbe favorire, attraverso il rilancio di Alitalia dopo una ormai decennale crisi, l'internazionalizzazione dell'aeroporto di Fiumicino.

La realtà però è che il business plan della nuova compagnia Alitalia/Ethiad, recentemente presentato alla stampa, comporta un drastico taglio delle tratte nazionali non bilanciato da un aumento delle tratte internazionali.

Pertanto, non crediamo che l'alleanza Alitalia/Ethiad possa determinare un incremento di traffico tale da giustificare il raddoppio dell'aeroporto.

Osservazione n. 4 – Quadro di riferimento – Richiesta di aggiornamento e verifica

Nel definire il quadro di riferimento posto alla base delle strategie di sviluppo aeroportuale, vengono dati per assunto alcuni elementi che invece ad oggi presentano una notevole incertezza su modalità e tempi di realizzazione.

Viene affermato che il Porto Turistico di Fiumicino è destinato ad assorbire una notevole quota del traffico crocieristico che gravita sul porto di Civitavecchia. Oltre a rilevare l'inesattezza dell'affermazione (sarà semmai la realizzazione del Porto Commerciale a provocare questo effetto!), è necessario evidenziare che la realizzazione di entrambi le strutture sta conoscendo momenti di forte criticità, il Porto Turistico per le note questioni societarie e giudiziarie, quello commerciale per la mancata erogazione dei fondi ministeriali previsti.

Anche la realizzazione dell'Interporto Romano su di un'area di 160ha in area prossima a quella aeroportuale è ormai al palo da alcuni anni in quanto la società proprietaria è stata dichiarata in stato di fallimento dal tribunale.

Si chiede di rivedere e/o di aggiornare il quadro di riferimento posto alla base delle strategie di sviluppo per l'aeroporto di Fiumicino e dell'intero sistema aeroportuale romano/laziale nonché i relativi orizzonti temporali.

Osservazione n. 5 – Interventi infrastrutturali

Mentre il quadro progettuale per l'espansione aeroportuale proposto dal piano nazionale degli aeroporti appare piuttosto articolato, non sembrano altrettanto dettagliate le proposte di implementazione delle strutture a servizio dell'aeroporto, con particolare riferimento ai collegamenti su ferro; ci si limita ad alcune enunciazioni generiche: incremento delle frequenze delle linee ferroviarie esistenti; realizzazione di una linea metropolitana o light rail tra Acilia e l'Aeroporto.

Si ritiene che tali enunciazioni generiche debbano essere tradotte in progetti realizzabili e/o in fase di realizzazione prima di ipotizzare l'ulteriore espansione aeroportuale che qualora realizzata in assenza di un'adeguata rete infrastrutturale si rivelerebbe insostenibile con le conseguenti inevitabili e gravissime ricadute sull'intero territorio del Comune.

Osservazione n. 6 – Problematiche ambientali

Lo studio evidenzia le minacce costituite dal Piano stesso: la realizzazione di infrastrutture può interferire con le naturali reti di connessione che consentendo lo scambio genetico tra le specie vegetali e faunistiche presenti consente il mantenimento delle biodiversità; l'incremento delle attività aeroportuali comporta la necessità di modificare il reticolo idraulico con la conseguente diminuzione della capacità autodepurante del sistema. Il Piano di Tutela delle Acque approvato dalla Regione Lazio prevede che sia necessario acquisire in via preventiva lo stato qualitativo del reticolo idrografico per l'area di circa 1.300 ettari interessata dall'intervento, nonché delle acque sotterranee sottese. Si rappresenta inoltre che la zona è interessata da canalizzazioni consortili a scopo irriguo di cui è necessario provvedere a tutelare la qualità ai fini dell'utilizzo agricolo. Per quanto concerne la falda superficiale se ne dovrà garantire l'assoluto isolamento da percolazioni e da infiltrazioni di acque anche solo potenzialmente inquinate.

Viene rimandata ad un momento successivo la verifica in ordine al mantenimento degli equilibri degli ecosistemi: suolo, vegetazione, clima, acqua ecc. nelle aree interessate dalle espansioni aeroportuali, e viene altresì posticipato lo studio sulle ripercussioni dell'espansione aeroportuale sulla salute umana. Dovranno essere previste misure di sicurezza per eventuali sversamenti e/o dispersione accidentale di sostanze nocive/tossiche.

Il rapporto ambientale dovrà contemplare tutti gli elementi utili alla valutazione degli effetti dell'espansione aeroportuale su tutte le matrici ambientali e sulla salute umana. I dati di monitoraggio dovranno essere resi disponibili all'A.C. e si dovrà procedere alla validazione dei risultati dei monitoraggi e delle analisi da parte dell'ARPA.

Analogamente il rapporto ambientale dovrà contenere il materiale di studio per la matrice terreni; procedendo ad analisi ed indagini preliminari per stabilire lo stato iniziale e la presenza di eventuali fenomeni di inquinamento preesistenti (p.es. presenza di metalli, di idrocarburi, pesticidi, altre sostanze tossiche/nocive, ecc.) al fine di avere un quadro di riferimento al tempo zero. Analogo discorso per la matrice aria: attualmente non sono presenti centraline per il monitoraggio della qualità dell'area nei dintorni dell'aeroporto. Sulla base dei modelli di dispersione si deve prevedere da subito, a prescindere dall'effettiva realizzazione degli ampliamenti, l'installazione di centraline idonee al monitoraggio in continuo della qualità dell'aria con costi a carico di AdR.

Osservazione n. 7 – Ricadute sul tessuto sociale e produttivo

Con riferimento alla Convenzione – Contratto di programma già sottoscritto, si rileva che l'eventuale futura approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporterebbe l'automatica variante agli strumenti urbanistici (i vincoli della Riserva sono invece sovraordinati), comprendendo, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere; le occupazioni e le espropriazioni dei terreni e beni immobili potrebbero essere effettuati da AdR (controllata dalla famiglia Benetton che è anche proprietaria del 70% dei terreni interessati all'ampliamento!).

Sarebbe in altri termini consentito alla concessionaria ADR di portare avanti azioni le cui conseguenze sul territorio e sul suo tessuto socio-economico sarebbero dannose e irreversibili, citiamo qui di seguito le più rilevanti:

- la chiusura delle aziende agricole, che oggi impiegano proficuamente un migliaio di addetti, e che vedono già oggi il loro sviluppo pesantemente e negativamente compromesso dalle ipotesi di sviluppo futuro dell'aeroporto (non possono essere effettuati investimenti sotto una "spada di Damocle" così pesante, anche perché le banche in questa situazione di incertezza non concedono prestiti);
- l'esproprio delle abitazioni di circa trecento famiglie e di un centinaio di piccoli /medi imprenditori agricoli.

E' evidente che qualora messe in atto le misure di cui sopra l'intero territorio del Comune si vedrebbe privato del principale presidio a tutela e difesa del sistema ambientale, quello costituito da un'attività produttiva agricola che ha consentito di preservare le matrici ambientali quali aria, suolo ed acqua, seppure fortemente sottoposte alle minacce costituite dall'espansione edilizia e dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale, già notevolmente invasiva allo stato attuale

Questa Amministrazione intende difendere i diritti dei suoi cittadini e il tessuto sociale e produttivo radicato sui 1300 ettari che sarebbero interessati dall'espansione aeroportuale, preservando l'intero territorio del Comune. Il Rapporto Ambientale dovrà prendere in considerazione anche le ricadute sul sistema sociale ed economico del territorio.

Osservazione n. 8 – Contrasto con le previsioni della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

L'area sulla quale si intende realizzare l'impianto ricade all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, istituita con D.M. del 19.3.1996, con le finalità di cui all'art. 3 del citato decreto, di seguito riportate:

I. L'istituzione della riserva persegue, in particolare, le seguenti finalità:

- a) la conservazione delle caratteristiche ecologiche, florovegetazionali, faunistiche ed idrogeomorfologiche;
- b) il restauro ambientale degli ecosistemi degradati;
- c) la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, monumentale e culturale, anche con riferimento al patrimonio storico-architettonico di edilizia rurale minore;
- d) la tutela dei valori paesistici;
- e) la salvaguardia e valorizzazione del patrimonio agricolo dell'area, promuovendo anche forme di ricerca finalizzate alla realizzazione di un sistema produttivo agro-ambientale a basso impatto;
- f) la promozione delle attività compatibili con la conservazione delle risorse naturali, con particolare riferimento ai caratteri peculiari del territorio;
- h) la realizzazione di programmi di educazione ambientale.

Con il Decreto dell'ottobre 2014 l'area tra le due piste parallele dell'aeroporto è stata in gran parte riclassificata quale zona 1; all'interno di tale zona, che possiamo definire di tutela integrale, è vietato, tra l'altro "qualsiasi nuovo intervento di modificazione del territorio e di ulteriore urbanizzazione"

Per quanto sopra, si rileva il contrasto con le previsioni del citato D.M. Il Rapporto Ambientale dovrà dimostrare (sic!) la compatibilità delle previsioni del Piano Nazionale Aeroporti con i livelli di tutela ambientale previsti dal citato D.M.

Osservazione n. 9 – Contrasto con le previsioni del Piano Territoriale Paesistico della Regione Lazio approvato con Legge Regione Lazio n.24 del 1998

L'area sulla quale è prevista la realizzazione di entrambe le fasi di ampliamento è tutelata dal Piano Territoriale Paesistico della Regione Lazio approvato con Legge Regione Lazio n.24 del 1998 che ai fini della tutela la classifica quale zona B2.1 – zone agricole ad alto valore paesistico - art. 26, 49 del PTP; per tali zone il PTP prevede che "gli interventi devono essere indirizzati alla conservazione dei valori tipici e tradizionali propri dell'agricoltura ed alla difesa dell'impresa agricola considerata come strumento attivo per la conservazione dei valori ambientali. In generale ogni edificazione nelle zone agricole deve essere in armonia con le forme tradizionali dell'edilizia, salvo imprescindibili ragioni di ordine tecnico," ove la tutela paesaggistica è indirizzata a salvaguardare il carattere unitario del paesaggio agrario, del sistema infrastrutturale e di quello insediativo.

Per quanto sopra, si rileva il contrasto con le previsioni del P.T.P.: Il Rapporto Ambientale dovrà dimostrare (sic!) la compatibilità delle previsioni del Piano Nazionale Aeroporti con i livelli di tutela ambientale previsti dal PTP vigente

Osservazione n. 10 – Contrasto con le previsioni del Piano Territoriale Paesistico Regionale adottato con D.G.R. n.556 del 25/07/2007 e N.1025 del 21/12/2007 pubblicato sul B.U.R.L. n.6 del 14.02.2008

L'area è tutelata anche dal Piano Territoriale Paesistico Regionale quale Paesaggio Naturale Agrario; le Norme Tecniche di Attuazione del PTPR all'art. 22 stabiliscono che la tutela nelle zone classificate quali "paesaggio naturale agrario" è volta alla conservazione integrale degli inquadramenti paesistici mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale e alla conservazione dei modi d'uso agricoli tradizionali.

Tra le componenti del paesaggio e gli elementi da tutelare individua le aree agricole ricadenti nelle aree naturali protette, esattamente come è quella di cui stiamo trattando; gli obiettivi della tutela sono: a) il mantenimento delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle morfologie del paesaggio naturale agrario; b) la riqualificazione e il recupero dei caratteri naturali propri; c) la tutela dei beni del patrimonio naturale e culturale; d) la conservazione degli insiemi paesaggistici connettivi delle grandi valli fluviali e delle marenme tirreniche e) il recupero e il ripristino ambientale degli ambiti parzialmente compromessi.

Vengono riconosciuti quali fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità del paesaggio: a) la modificazione della compagine vegetale o morfologia; b) le modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale; c) le modificazioni dei caratteri strutturanti il territorio agricolo; d) l'interruzione di processi ecologici e ambientali; e) i fenomeni di intrusioni e di riduzione del suolo a causa di riconversione di aree libere verdi ai fini insediativi; f) l'eccessivo uso del bene dovuto a turismo di massa.

Si sottolinea che le previsioni del PTPR sono vincolanti laddove sulle aree assoggettate a tutela paesaggistica insistano altri vincoli, e quindi sull'area di progetto, che essendo ricompresa all'interno della Riserva è vincolata dal D.Lgs 42/2004, art. 142, lettera f).

Per quanto sopra, si rileva il contrasto con le previsioni del P.T.P.R. Il Rapporto Ambientale dovrà dimostrare (sic!) la compatibilità delle previsioni del Piano Nazionale Aeroporti con i livelli di tutela ambientale previsti dal PTPR in corso di approvazione.

Osservazione n. 11 – Rischio idraulico -

Per quanto riguarda il rischio idraulico, si rileva che tutta l'area interessata dalle varie fasi dello sviluppo aeroportuale ricade tra quelle che il D.S. n. 42/2015, relativo alla proposta di aggiornamento del Piano di Assetto Idrogeologico vigente, individua come fasce e/o aree a rischio idraulico molto elevato derivanti dalla soggiacenza alla rete dei canali. Pur non essendo ad oggi un vincolo imposto sul territorio, si ritiene che questa circostanza possa creare notevoli pregiudizi sull'effettiva fattibilità dell'intervento nonché sulla sua sostenibilità a livello territoriale, in quanto l'impermeabilizzazione di aree così estese non potrebbe che avere ricadute nefaste sull'equilibrio idrogeologico dell'intero territorio.

Per quanto sopra, si rilevano le criticità connesse con l'attuale quadro di riferimento relativo all'equilibrio idrogeologico del territorio. Il Rapporto Ambientale dovrà dimostrare (sic!) la compatibilità delle previsioni del Piano Nazionale Aeroporti con i livelli di sicurezza imposti dal P.A.I. e ss.mm.ii.

