

Si allegano delle Osservazioni del CRIAAC (Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino) sui documenti di VIA presentati da ENAC nel contesto della Procedura di VIA (ID\_VIP): 3276.

Saluti

Roberto Barcaroli

Portavoce CRIAAC

Marco carbonelli

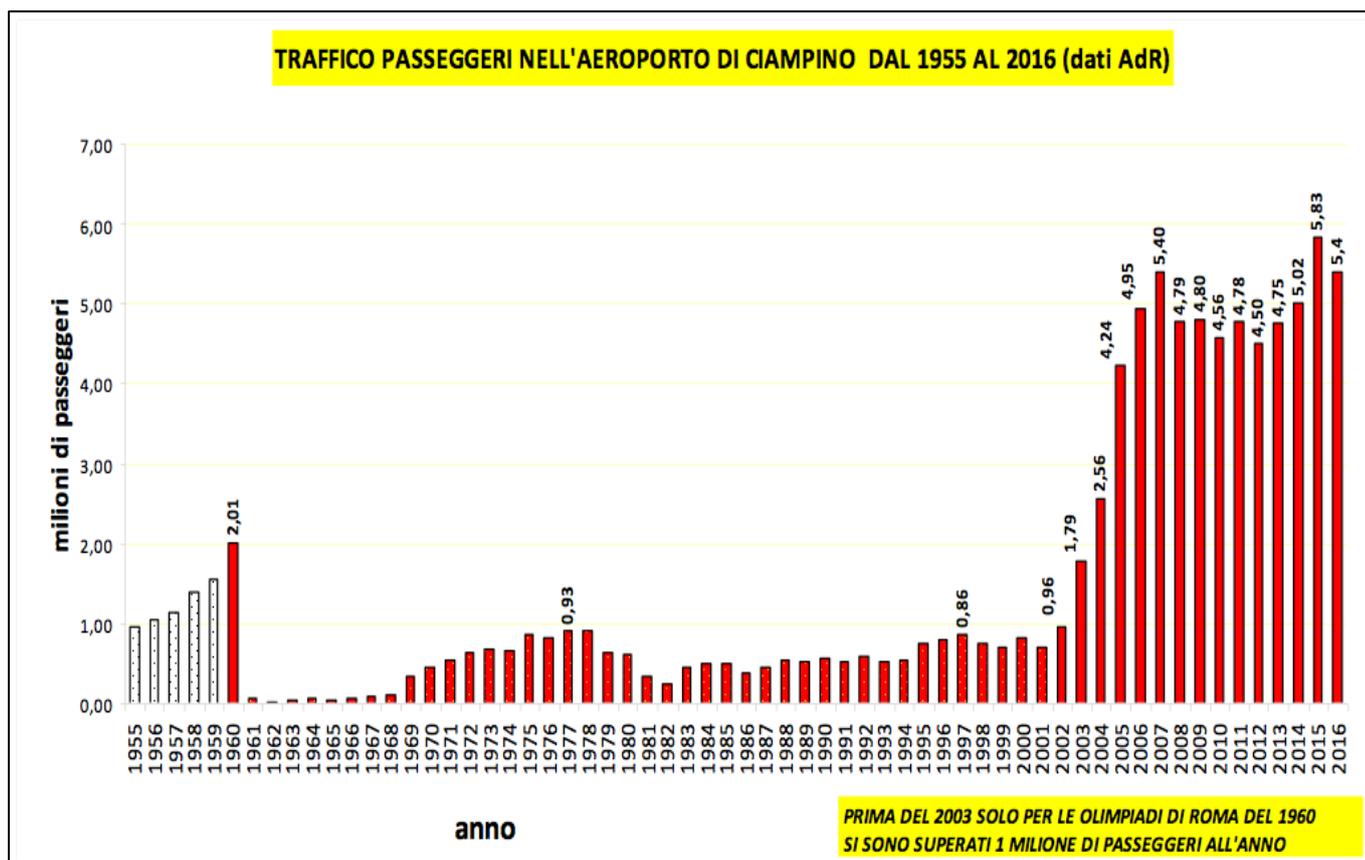
VicePortavoce CRIAAC

**Procedura di Valutazione di impatto ambientale del Masterplan dell'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino – ID\_VIP: 3276**

**Osservazioni del “Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’aeroporto di Ciampino” (CRIAAC) al documento: “A782T4DGGETAMB0001-0” “Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni”**

Per la valutazione del fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni (documento A782T4DGGETAMB0001-0) si ritiene necessario fare una premessa preliminare, derivante dalle indicazioni contenute nel documento A782T4DGGERAMB0004-0 (*Chiarimenti ai rilievi della Commissione Europea nell’ambito del caso EU Pilot 6876/14 ENVI*).

Infatti, ai rilievi avanzati per tutti gli interventi infrastrutturali lì riportati in un apposito elenco e in risposta alle 7 specifiche richieste della Commissione Europea, il primo capoverso della pagina 24 del citato documento riferisce come **“...tutti gli interventi sopra riportati siano stati considerati all’interno dello stato Ante Operam della SIA dell’aeroporto di Ciampino”**. Tale indicazione conferma quindi come ogni analisi ambientale dovuta per ogni intervento pregresso, realizzato fin dall’anno 1999, è ora da considerarsi inserita all’interno del SIA (Studio di Impatto Ambientale) formulato nell’ambito del Masterplan presentato per l’Aeroporto di Ciampino. Tale studio propone però uno scenario iniziale di analisi solo a partire dall’anno 2013, senza rivolgersi a una situazione *ex ante*, ovvero riferita al momento di avvio dell’incremento del traffico aereo e delle attività dell’aeroporto, che i dati del grafico seguente confermano e permettono di individuare nell’anno 2001.



**Tab. A – Grafico dell’andamento del traffico passeggeri dell’Aeroporto di Ciampino – dati ADR**

Lo scenario iniziale proposto per la conduzione delle analisi ambientali intraprese, appare quindi posticipato di oltre un decennio (dal 2001 al 2013) trascurando per questo periodo l'apporto delle principali componenti che contribuiscono all'inquinamento dell'ambiente, determinato dalle attività dell'aeroporto. Una tale scelta non tiene conto quindi del contributo differenziale già realizzato per oltre un decennio, rendendo inattendibile i dati di base dello studio. E' indubbio infatti che rimane ignorata la situazione ambientale riferita sia ai volumi di traffico antecedenti al 2001 sia a quelli che si sono avuti tra il 2001 e il 2013. Tale anno infatti è stato scelto come scenario attuale e di base di tutte le operazioni di analisi condotte, riducendo ed eludendo di fatto tutto il contributo differenziale precedente.

Per l'affermazione sopra indicata, riportata a pag. 24 del documento descritto, si osserva inoltre che la situazione attuale dell'Aeroporto di Ciampino, determinata da tutto l'insieme di interventi realizzati finora negli anni pregressi senza aver effettuato la prescritta VIA, si configura come un abuso evidente, continuato e reiterato negli anni. Infatti la norma nazionale, supportata e derivante da quella europea, richiede una procedura di VIA *ex ante*, cioè prima di concedere l'autorizzazione per l'esecuzione del progetto o per la realizzazione delle opere. Ne consegue quindi che una procedura di VIA *ex post* appare inesistente e contraria alle disposizioni della normativa, sia italiana che europea.

Si osserva come tale situazione non sia determinata da minime elusioni e minimi discostamenti dalle norme di legge attuali, tali da rendere trascurabili omissioni e inosservanze. Si osserva inoltre che lo studio iniziale per il Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino e le integrazioni ora proposte, pongono a confronto in modo ulteriormente incongruo la situazione attuale, come già detto così impropriamente individuata, con una situazione di progetto che si fonda su elementi, computi e dati errati. Infatti per la situazione di progetto, prevista per l'anno 2021, si ammette una migliore condizione ambientale determinata da riduzione dei voli che invece appare inesistente. Per il calcolo **ERRATO E FALSANTE** formulato per tale riduzione di voli si ripropone la medesima osservazione già presentata per il fascicolo "Chiarimenti ai rilievi della commissione europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14 ENVI - Documento A782T4DGGGERAMB0004-0".

"Si osserva inoltre che lo studio iniziale per il Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino e le integrazioni ora proposte, pongono a confronto in modo ulteriormente incongruo la situazione attuale, come già detto così impropriamente individuata, con una situazione di progetto che si fonda su elementi, computi e dati errati. Infatti per la situazione di progetto, prevista per l'anno 2021, si ammette una migliore condizione ambientale, determinata da riduzione dei voli che invece appare inesistente. **In realtà la media giornaliera annua dei voli passa da 127 nell'anno 2013 (calcolo dello scenario di riferimento) a 128 voli nell'anno 2021 (calcolo dello scenario di progetto).**

Per calcolare lo **scenario di riferimento (anno 2013)** il documento del Masterplan 0A782T1PTIQRAMB003-1 "Quadro di riferimento ambientale – relazione –Volume 3"- alla pag. 7, paragrafo "Movimenti Aerei", viene indicato in 160 il numero medio di voli giornalieri riferiti all'anno 2013. Tale numero di 160 voli giornalieri viene calcolato come **giorno medio delle tre settimane di maggior traffico dell'anno**, come previsto dal D.M. Ambiente 31 ottobre 1997, per il calcolo del valore medio di rumore da attribuire alle fasce di rispetto aeroportuali (espresso in Db LVA). Nel capoverso successivo viene dettagliato che i 160 voli medi sono scomponibili in una media giornaliera di 97 voli di aviazione commerciale, 61 voli di aviazione generale e 2 voli di Stato. In realtà nell'anno 2013, a fronte di un numero complessivo di 46.365 voli nel corso dell'anno (dato [www.assaeroporti.com](http://www.assaeroporti.com)) si è avuto un valore medio giornaliero annuale di 127 voli, scomponibile in 89 voli medi giornalieri commerciali e 38 voli medi giornalieri di aviazione generale.

Alla successiva pag. 14, per calcolare lo **scenario di progetto (da riferire all'anno 2021)** in un nuovo paragrafo, anch'esso denominato "Movimenti Aerei", viene ripetuto il calcolo di voli medi giornalieri. In questo calcolo però non viene utilizzato il giorno medio delle tre settimane di maggior traffico dell'anno, ma semplicemente il giorno medio annuo. Il numero che risulta è di 128 voli medi giornalieri, scomponibile in 65 voli medi giornalieri di aviazione commerciale, 61 voli medi giornalieri di aviazione generale e 2 voli medi giornalieri di Stato. Tale calcolo viene accompagnato dal seguente commento: "Il Masterplan prevede

per lo scenario di riferimento allo stato di progetto una **riduzione del traffico aereo commerciale** massimo a 65 movimenti giornalieri. **Ne consegue pertanto come il giorno medio di riferimento per le simulazioni acustiche sia caratterizzato da un numero di voli pari a 128** di cui 65 di aviazione commerciale, 61 di aviazione generale e 2 legati al trasporto delle cariche istituzionali (voli di stato)".

Si osserva che i due calcoli del numero medio di voli giornalieri nei due paragrafi, ambedue denominati "Movimenti Aerei", **SONO DIFFORMI**. Infatti nel calcolo effettuato a pag. 7 lo scenario di riferimento (anno 2013) per calcolare il numero di voli giornalieri medi si è usata la media delle tre settimane peggiori dell'anno, cioè quelle di maggior traffico. Producendo il valore di 160 voli medi giornalieri. Nel calcolo invece effettuato a pag. 14, per lo scenario di progetto (anno 2021) si è usata la media semplice dei voli giornalieri sull'intero anno, producendo il numero di 128 voli medi giornalieri per l'anno 2021.

**Si fa notare che** applicando all'anno 2013 lo stesso metodo di calcolo della media semplice dei voli giornalieri nell'anno, si ottiene il numero di 127 voli medi giornalieri per l'anno 2013 (e non di 160 voli medi giornalieri). **Si fa notare che** il commento riferito allo scenario di progetto secondo il quale ci sarebbe, per una scelta di progetto, una riduzione del numero dei voli giornalieri rispetto allo scenario di riferimento **E' ERRATA E FALSANTE. E' vero semmai il contrario poiché, ribadiamo, la media giornaliera annua dei voli passa da 127 nell'anno 2013 (calcolo dello scenario di riferimento) a 128 voli nell'anno 2021 (calcolo dello scenario di progetto). Applicando il medesimo metodo di calcolo emerge infatti che nello scenario di progetto (anno 2021) c'è un volo medio giornaliero annuale in più rispetto allo scenario di riferimento (anno 2013).**

**Si osserva inoltre che** in ambedue i paragrafi "Movimenti Aerei" di pag. 7 e di pag. 14, il proponente ha scelto di non conteggiare nel numero dei voli, i voli di emergenza, i voli di pubblica sicurezza, i voli di soccorso, i voli della Protezione civile. Si ritiene che questa scelta sia arbitraria e immotivata, dato che per l'Aeroporto di Ciampino questo non è un traffico episodico ma sistematico, perché questi servizi hanno a Ciampino la propria base operativa.

Si osserva che il metodo difforme, errato e falsante, utilizzato per il calcolo dei 160 voli medi nello scenario di riferimento (anno 2013) introduce dubbi e possibili errori anche nelle considerazioni, sempre riferite allo scenario di riferimento. Nelle tabelle di pag. 10, dove vengono analizzate mix di flotte per dati di input relative allo scenario attuale, non si capisce se questo errore di calcolo e di metodo si è trasmesso anche al calcolo di queste tabelle."

Pertanto tutti i dati riferiti alla situazione futura appaiono completamente falsati e lo scenario previsto per il 2021 non corrisponde a una previsione attendibile. Ne consegue che tutte le ulteriori indicazioni riportate nei documenti descritti che continuano a basarsi su dati e premesse errate, rendono quindi errate e non vere anche la conseguente formulazione di conclusioni per l'impatto ambientale atteso nell'Aeroporto di Ciampino.

Oltre queste premesse appaiono del tutto residuali le indicazioni e le integrazioni proposte dai documenti analizzati, che si basano, ripetiamo ancora, su elementi e scenari inattendibili. Comunque per completezza si dettagliano le seguenti osservazioni al **Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni (documento A782T4DGGETAMB0001-0)**

**Punto 1.2.** Si osserva che la stima del contributo aeroportuale alla qualità dell'aria, così come definito nel par. 1.11 – Rapporto opera-ambiente della "Relazione –Vol. 1" del Quadro di Riferimento Ambientale (documento 0A782T1PTIQRAMB001-1) non riporta valori attendibili degli NO<sub>2</sub>, delle C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, del benzene e delle polveri per lo scenario di progetto, poiché si basa su un calcolo che ammette una diminuzione dei voli rispetto allo scenario attuale, che è stata però calcolata con un errato calcolo matematico e una errata previsione, come già descritto sopra.

**Punto 1.3. e 1.4.** Si osserva come appaiano insufficienti gli strumenti di analisi utilizzati per effettuare la campagna di rilevamento dei dati per il monitoraggio dello stato della qualità dell'aria. I dati elaborati

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

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

---

infatti sono solo quelli forniti dalla centralina in postazione fissa ARPA "CIAMPINO", posta nel centro abitato di Ciampino, a circa 600 metri dal confine aeroportuale, e quelli delle centraline ATM-01 e ATM-02, fornite dal gestore aeroportuale e utilizzate in postazione non permanente. Queste due centraline hanno rilevato dati per un periodo di sole due settimane, dal 27.8.2015 al 10.09.2015, presso le due postazioni individuate, nel centro urbano presso il confine dell'aeroporto e nella zona industriale di Ciampino posta a sud dell'Aeroporto. I rilevamenti sono stati ripetuti a distanza di pochi giorni per altre due settimane, dal 14.09.2015 al 28.09.2015 (confronta documento A07282T1PTIQRAMB0011, pag. 46 e 47).

Si osserva che tale rilevazione, effettuata con sole tre postazioni, delle quali, ripetiamo, due non fisse e che hanno rilevato lo stato dell'aria per un breve periodo di tempo, è stato condotto per rappresentare una porzione di territorio con una estensione di circa 68,2 kmq (come confermato nel fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni A782T4DGGETAMB0001-0- Atmosfera punto 1.1). Pertanto la rilevazione appare del tutto insufficiente, sia per i punti di captazione individuati, sia per il breve periodo di tempo impiegato nell'utilizzo dalle centraline ATM-01 e ATM-02. Dai soli dati così individuati è stata estrapolata la completa mappatura dell'intero territorio esaminato.

Si osserva inoltre che tutta la mappatura dei dati sullo stato dell'inquinamento dell'aria è dedotta con l'impiego di punti di rilevamento virtuali. Ovvero la campagna di analisi non si è avvalsa di altri elementi, dati e strumenti di rilevamento, ma ha individuato, entro la griglia di suddivisione indicata per il territorio analizzato, dei ricettori virtuali per i quali sono stati estrapolati i valori poi riportati nelle tabelle di analisi.

Si osserva quindi che l'intero impianto di analisi è stato elaborato con il solo conforto di tre punti di rilevamento e entro un lasso di tempo estremamente breve e senza alcun opportuno riscontro dei valori per i ricettori virtuali utilizzati.

Si osserva poi che anche in questo caso i dati impiegati per descrivere la situazione di progetto, riferita all'anno 2021, si basano su un calcolo che ammette una diminuzione dei voli rispetto allo scenario attuale che è stata però calcolata con un errato computo matematico e una errata previsione, come già descritto sopra.

**Punto 2.** Si osserva che per la valutazione dell'impatto acustico il documento non propone controdeduzioni o integrazioni ma rimanda ogni considerazione al Piano di Contenimento e abbattimento del Rumore presentato dall'Ente Gestore (ADR) e attualmente in fase di istruttoria tecnica presso la Direzione Generale per i rifiuti e l'inquinamento (DG-RIN) del MATTM. In questo modo viene sottratta ai cittadini e al pubblico la possibilità di esprimere osservazioni poiché la procedura di valutazione del Piano citato non ammette apporti non istituzionali. Pertanto in questo modo viene completamente eluso un aspetto rilevante della procedura di valutazione del Masterplan, e i proponenti, ENAC e ADR, non osservano le esplicite indicazioni della legge.

Si osserva inoltre che, sempre per le medesime indicazioni già dette, i dati impiegati per descrivere lo scenario di progetto per l'aspetto acustico, si basano su un calcolo che ammette una diminuzione dei voli rispetto allo scenario attuale che è stata però calcolata con un errato computo matematico e una errata previsione, come già descritto sopra.

**Punto 3.2. e 3.4.** Si osserva che risulta del tutto mancante l'intera documentazione relativa alle analisi periodiche per le acque meteoriche di dilavamento e per le modalità di analisi dei reflui. Per tali aspetti il documento rimanda a dati ad elementi ancora da acquisire e che si dichiara saranno forniti in seguito, contravvenendo così alle indicazioni di legge per la formulazione di una compiuta analisi ambientale che invece sia condotta *ex ante* rispetto agli interventi proposti. Si osserva e si evidenzia ancora che non solo sono mancanti i dati e gli elementi attuali, ma anche ogni documentazione riferita agli anni pregressi. Si osserva inoltre che per l'attività e il funzionamento dell'impianto di depurazione e disoleazione e sedimentazione a servizio dell'aeroporto non è documentato alcun risultato di gestione e alcun dato sull'analisi delle acque, pre e post trattamento. Queste mancanze inducono a ritenere che l'intera gestione dell'ambiente idrico aeroportuale sia ora e da tempo completamente trascurata. Ciò rende assai poco

credibile e sostenibile qualsiasi scenario di progetto che ammetta una qualche compatibilità ambientale con lo sviluppo dell'aeroporto, poiché appare del tutto privo di ogni elemento di valutazione attendibile.

**Punto 3.3.** Si osserva che gli elaborati integrativi forniti per l'assetto della rete idrica di raccolta e smaltimento delle acque, ai quali si rimanda anche per tutte le osservazioni formulate dal pubblico per l'ambiente idrico, non riportano l'impianto fognante dell'intero aeroporto né alcuna indicazione significativa sull'impianto di trattamento e depurazione delle acque nere provenienti dalla rete fognaria, né alcuna documentazione sulla quantità dei reflui trattati, sui trattamenti effettuati e sulle obbligatorie campagne di rilievi sugli scarichi prima dell'ingresso dei reflui depurati nel corpo idrico recettore. Pertanto si osserva come ciò renda insostenibile ogni valutazione per uno scenario di progetto attendibile e sostenibile.

**Punto 4.** Si osserva che le considerazioni indicate per gli impatti prodotti sull'ambiente per materiali di scavo/demolizioni, sono proposte per interventi già tutti completamente realizzati. Pertanto le analisi ambientali proposte, ancora una volta realizzate *ex post*, rendono opache e inaffidabili le conclusioni che ammettono completamente compatibili tutti gli interventi già conclusi con lo scenario di progetto. Coincidendo con lo scenario attuale, lo scenario di progetto appare infatti inesistente e le analisi preordinate per risultare adeguate a uno sviluppo compatibile.

**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 respingere il documento "A782T4DGGGETAMB0001-0" "Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni", in quanto di impostazione errata, privo dei dati richiesti (ad esempio fognature e acque di prima pioggia) e contenente dati errati e falsanti, richiedendo al proponente di fornire una nuova documentazione, completa e contenente informazioni corrette e complete.

**Procedura di Valutazione di impatto ambientale del Masterplan dell’aeroporto G.B. Pastine di Ciampino – ID\_VIP: 3276**

**Osservazioni del “Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’aeroporto di Ciampino” (CRIAAC) al documento: A782T4DGGGERAMB0004-0**

**“Chiarimenti per i rilievi della Commissione Europea nell’ambito del caso EU Pilot 6876/14 ENVI” -**

Questa osservazione è rivolta ai chiarimenti proposti da ENAC e ADR per le richieste formulate dalla Commissione Europea circa gli interventi infrastrutturali realizzati o in fase di realizzazione nell’aeroporto di Ciampino a partire dal 1999.

**1 - Analisi del contesto territoriale**

**Il documento elaborato da ENAC e ADR propone una analisi territoriale per l’aeroporto di Ciampino e il contesto urbano limitrofo incompleta e non corrispondente al reale rapporto tra lo sviluppo della città e dell’aeroporto (punto 1.5).**

L’analisi è condotta unicamente con foto aeree del luogo (figure 1.1, 1.2 e 1.3 – pag. 9, 10 e 11 del documento ENAC - ADR) che si limitano a una visione temporale parziale senza nemmeno confrontare l’aumento nel corso degli anni della popolazione di Ciampino con l’andamento dei voli, del traffico passeggeri e delle attività dell’aeroporto. Le foto inoltre, passando dal 1980 al 2015 lasciano completamente inesplorato un periodo di 35 anni e le relazioni che si sono determinate tra la città e l’aeroporto, proprio nel momento più complesso e cruciale per quanto si va ora ad esporre.

La tabella e i grafici che seguono (**Tab. A – Tabella dei dati sulla popolazione residente a Ciampino; Tab. B – Grafico della popolazione residente a Ciampino; Tab. C – Grafico dell’andamento del traffico passeggeri dell’Aeroporto di Ciampino; Tab. D - Grafico di confronto tra aumento popolazione e traffico passeggeri**) forniscono i dati sull’aumento della popolazione di Ciampino e sull’aumento dei voli dell’aeroporto dagli anni ’50 ad oggi. La comparazione dei dati dimostra come la maggior crescita della città di Ciampino e dei suoi abitanti si sia avuta negli anni compresi tra il 1960 (9.236 ab.) e il 1971 (27.708 ab.) quando gli abitanti si sono triplicati con una percentuale di crescita del 200%. Infatti in quegli anni viene edificata la fascia edilizia nel centro della città a ridosso dell’aeroporto nel rispetto della normativa urbanistica vigente.

Negli stessi anni, con l’apertura nel 1961 dello scalo internazionale di Fiumicino e il trasferimento dei voli in questo nuovo scalo, a Ciampino si verifica una drastica riduzione dei voli e dei passeggeri con la trasformazione dell’aeroporto che viene dedicato quasi esclusivamente ad attività militari e a servizio dei voli di Stato. Dal 1962 e fino al 2001 il traffico passeggeri ha un andamento altalenante oscillando da un minimo di circa 30.000 unità nel periodo 1961-1968, a circa 700.000 nel periodo 1969-2001.

Nel frattempo la città di Ciampino completa la sua espansione con l’edificazione della zona di via Mura dei Francesi, ex lege 167, con una crescita della popolazione molto più lenta del periodo precedente, con un incremento di meno del 30% dal 1971 al 2001 (da 27.708 ab. a 36.074 ab.).

Mentre l’aeroporto ha mantenuto una situazione pressoché costante dei voli, la città ha completato la sua formazione. I fenomeni di abusivismo citati nel documento hanno riguardato invece episodi in massima parte eseguiti in aree e zone lontane dal margine aeroportuale e a distanze considerevoli e comunque già del tutto presenti nel 2001.

A partire dal 2001, con l’avvento dei voli low-cost, nell’aeroporto di Ciampino inizia una crescita esponenziale dei voli e del traffico passeggeri. Dal 2001 al 2007 l’incremento sarà di oltre il 700%, il traffico passeggeri si moltiplica per 8 passando da circa 700.000 passeggeri a 5.400.000. E’ proprio in questo periodo che si riscontra la maggior mole di interventi di ampliamenti e ristrutturazioni eseguiti nello scalo, per soddisfare cioè una pressione dilagante del traffico aereo, non preceduta da alcuna Valutazione di Impatto Ambientale.

A maggiore dimostrazione di quanto detto si rimanda alla foto aerea della città per il 2001 (**Figura E – Foto area tratta da Google anno 2001**) che dimostra ancora come già a quella data fosse pressoché pienamente

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

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

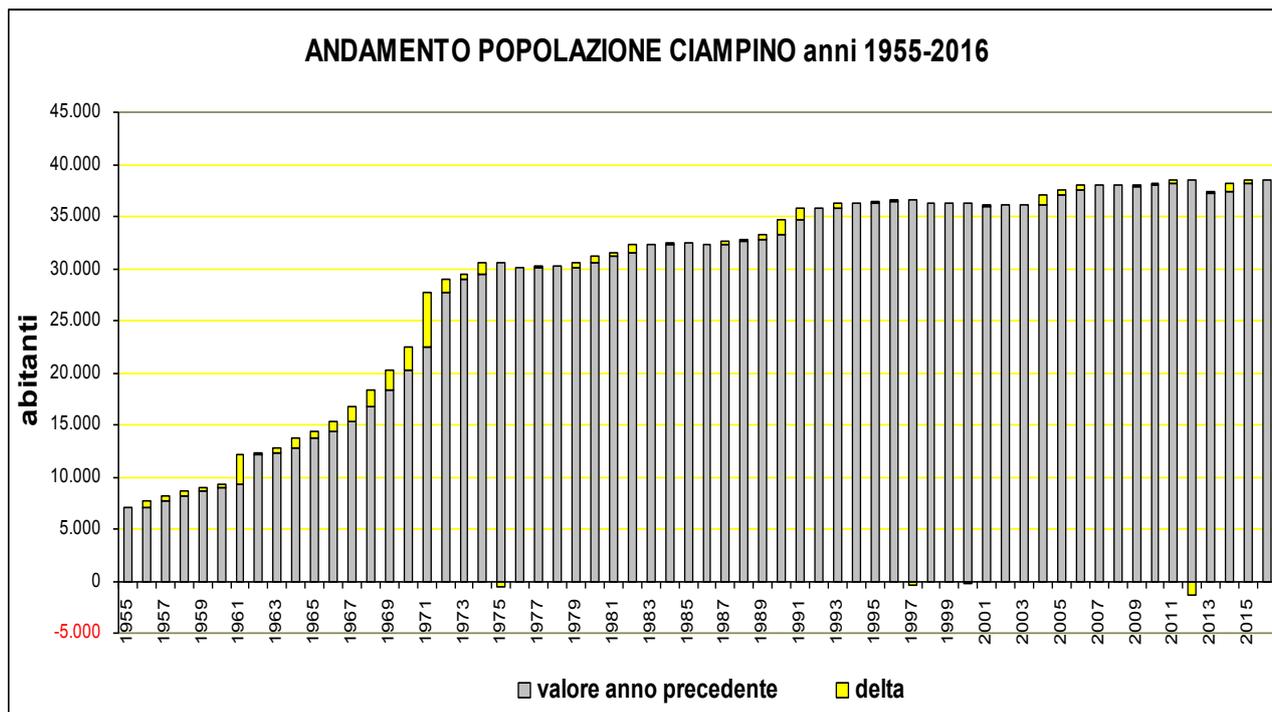
---

formato tutto il tessuto urbano limitrofo all’aeroporto, sia nella città di Ciampino, nella fascia oltre il margine Est dell’aeroporto, sia nella zona a Sud, di Santa Maria delle Mole, Cava dei selci e Frattocchie, nel Comune di Marino. Quindi le affermazioni del documento in oggetto vanno completamente rifiutate e del tutto ribaltate. Infatti, non è la città che si è formata “incrementando notevolmente l’edificato” (pag. 10 del documento ENAC – ADR), ma al contrario le attività dell’aeroporto si sono sviluppate in maniera eccessiva e senza controllo dopo il 2001, quando il contesto urbano limitrofo all’aeroporto era già pienamente formato nel rispetto della normativa urbanistica vigente.

Una simile situazione, del tutto palese e tutta ampiamente sostenuta dagli elementi indicati, induce a pensare che le errate premesse del documento, riportate a pag. 11: **“Tale modifica del territorio ha portato all’attuale situazione tra esercizio dell’aeroporto ed il contesto in cui si inserisce oggetto del SIA”**, conducano ad altrettanto errate conclusioni e ad una errata considerazione della realtà dei fatti.

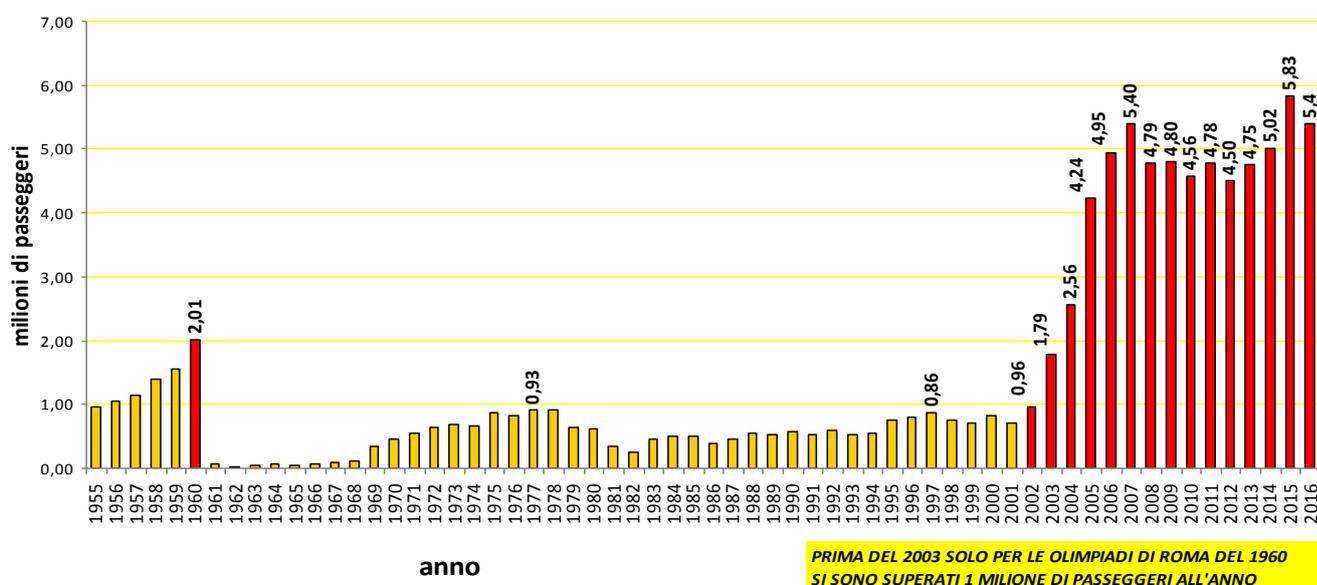
**Tab. A – Tabella dei dati sulla popolazione residente di Ciampino**

anno	abitanti Ciampino	anno	abitanti Ciampino	anno	abitanti Ciampino
1955	7.100	1978	30.144	2001	36.074
1956	7.689	1979	30.561	2002	36.072
1957	8.246	1980	31.123	2003	36.133
1958	8.696	1981	31.494	2004	37.031
1959	8.904	1982	32.273	2005	37.529
1960	9.236	1983	32.295	2006	37.984
1961	12.195	1984	32.395	2007	37.983
1962	12.280	1985	32.350	2008	37.885
1963	12.827	1986	32.349	2009	38.058
1964	13.742	1987	32.604	2010	38.251
1965	14.406	1988	32.732	2011	38.529
1966	15.257	1989	33.300	2012	37.180
1967	16.696	1990	34.674	2013	37.332
1968	18.402	1991	35.826	2014	38.145
1969	20.204	1992	35.793	2015	38.417
1970	22.456	1993	36.246	2016	38.412
1971	27.708	1994	36.265		
1972	28.893	1995	36.362		
1973	29.480	1996	36.606		
1974	30.622	1997	36.225		
1975	30.028	1998	36.277		
1976	30.028	1999	36.269		
1977	30.167	2000	36.009		



**Tab. B – Grafico dei dati sulla popolazione residente a Ciampino – Dati ISTAT**

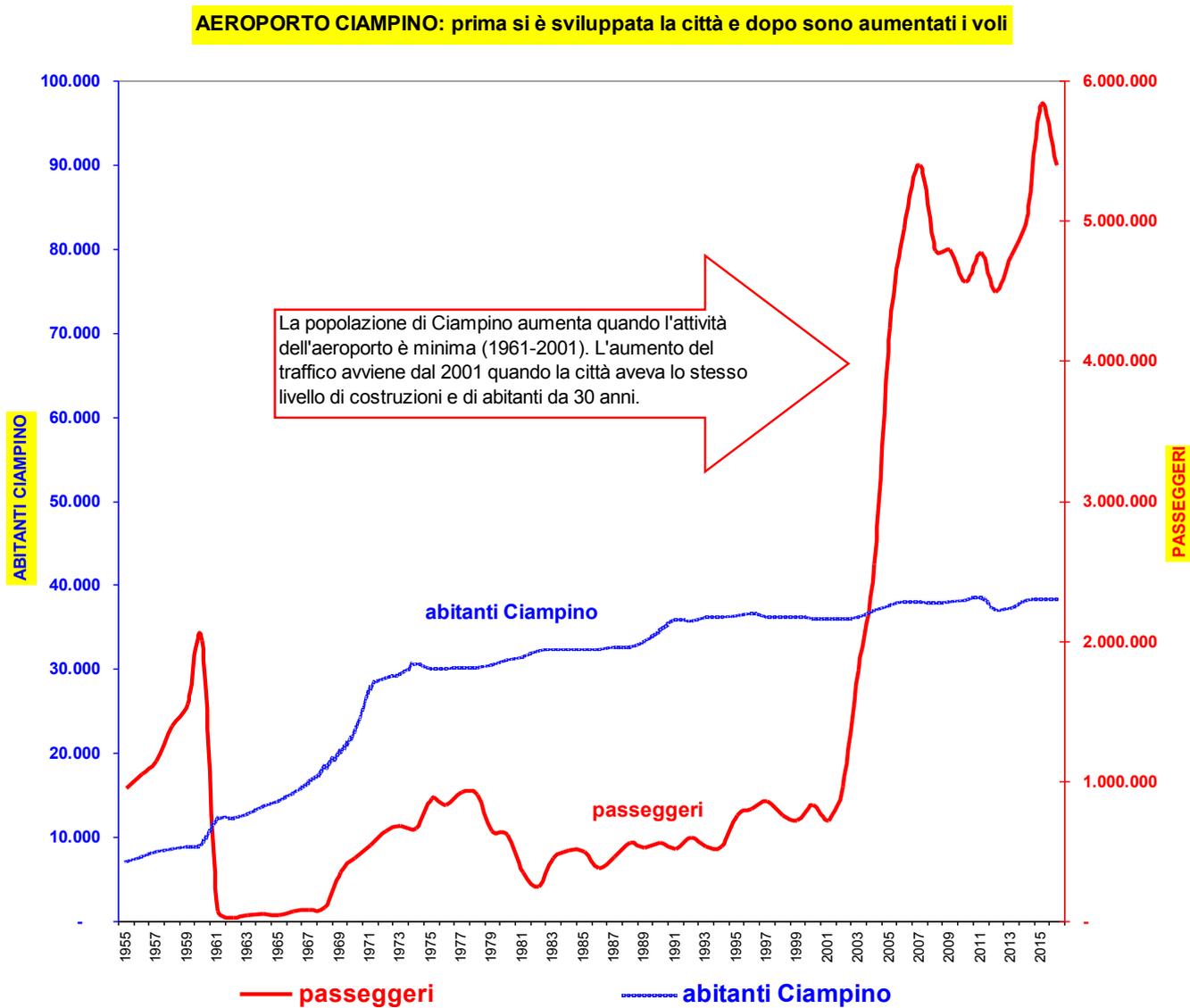
**TRAFFICO PASSEGGERI NELL'AEROPORTO DI CIAMPINO DAL 1955 AL 2016 (dati AdR)**



**Tab. B – Grafico dell'andamento del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Ciampino – dati ADR**

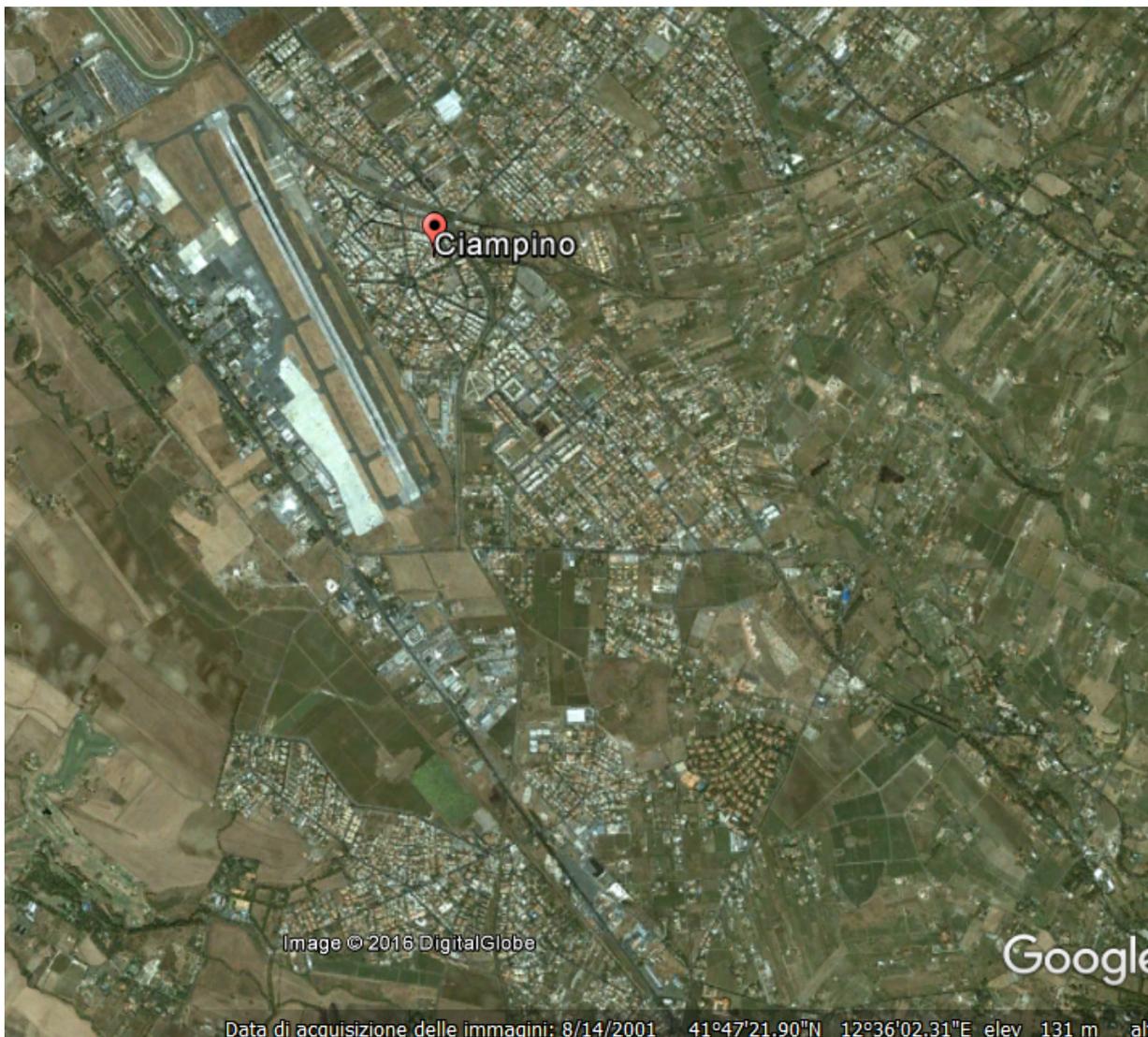
**Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino**

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



Tab. D – Grafico di confronto tra aumento popolazione e traffico passeggeri

**Figura E – Foto area tratta da Google Earth – 14/8/2001**



## **2 – Analisi degli interventi realizzati a partire dal 1999 senza Valutazione di Impatto Ambientale**

Si osserva che la metodologia di approccio adottata nel documento ENAC e ADR, formulato per rispondere ai rilievi presentati dalla Commissione Europea in merito a 34 interventi realizzati dal 1999 senza l’applicazione della direttiva VIA, non rende chiarezza di dati ed elementi fondamentali per ogni intervento: non indica gli anni di costruzione delle opere, la loro consistenza, non documenta i titoli amministrativi di corredo necessari per la loro esecuzione (Permessi a costruire, DIA, SCIA, CILA, ecc.).

Inoltre l’elenco degli interventi evidenzia che le opere sono state eseguite non per l’uso militare dell’aeroporto ma per quello civile e quindi, come ha specificato il Comune di Roma nelle sue osservazioni al Masterplan, ogni intervento doveva essere dotato dei relativi titoli autorizzativi edilizi.

Il documento elaborato da ENAC e ADR schematizza gli interventi nella tabella di pag. 5, 6 e 7, indicando per ognuno le tipologie di riferimento descritte a pag. 14. Tale schematizzazione delle tipologie e le descrizioni sintetiche degli interventi non permettono di individuare e avere piena cognizione delle caratteristiche e dell’entità delle opere compiute. In particolare la tipologia **“AF - adeguamento**

**funzionale**”, che dettaglia gli interventi di ampliamento su **Ampliamento area DHL, Tensostruttura per ampliamento aerostazione partenze, Ampliamento aerostazione e sistema bagagli** (interventi n. 4, 7 e 9 della tabella – documento ENAC e ADR) non chiarisce affatto la loro consistenza, sottacendo quantità, dimensioni, superfici, volumi delle opere realizzate in ampliamento, e come già detto prima, rimangono non documentati i necessari titoli autorizzativi e quindi anche l’indicazione dell’ente o dell’autorità che ammette i lavori. Questo avviene anche per altri interventi di ampliamento, seppur indicati con altre tipologie di riferimento: **Ampliamento area corrieri, Ampliamento e riqualifica area duty free shop, Ampliamento e riqualifica negozi, Ampliamento aerostazione e sistema bagagli** (interventi n. 3, 8 e 10 della tabella – documento ENAC e ADR). Infine anche negli interventi definiti con le generiche indicazioni di “restyling” o “adeguamento”, si celano le medesime mancanze documentali e di dati: **Realizzazione di un camminamento protetto...; adeguamento aerostazione lato arrivi e incremento banchi accettazione.**

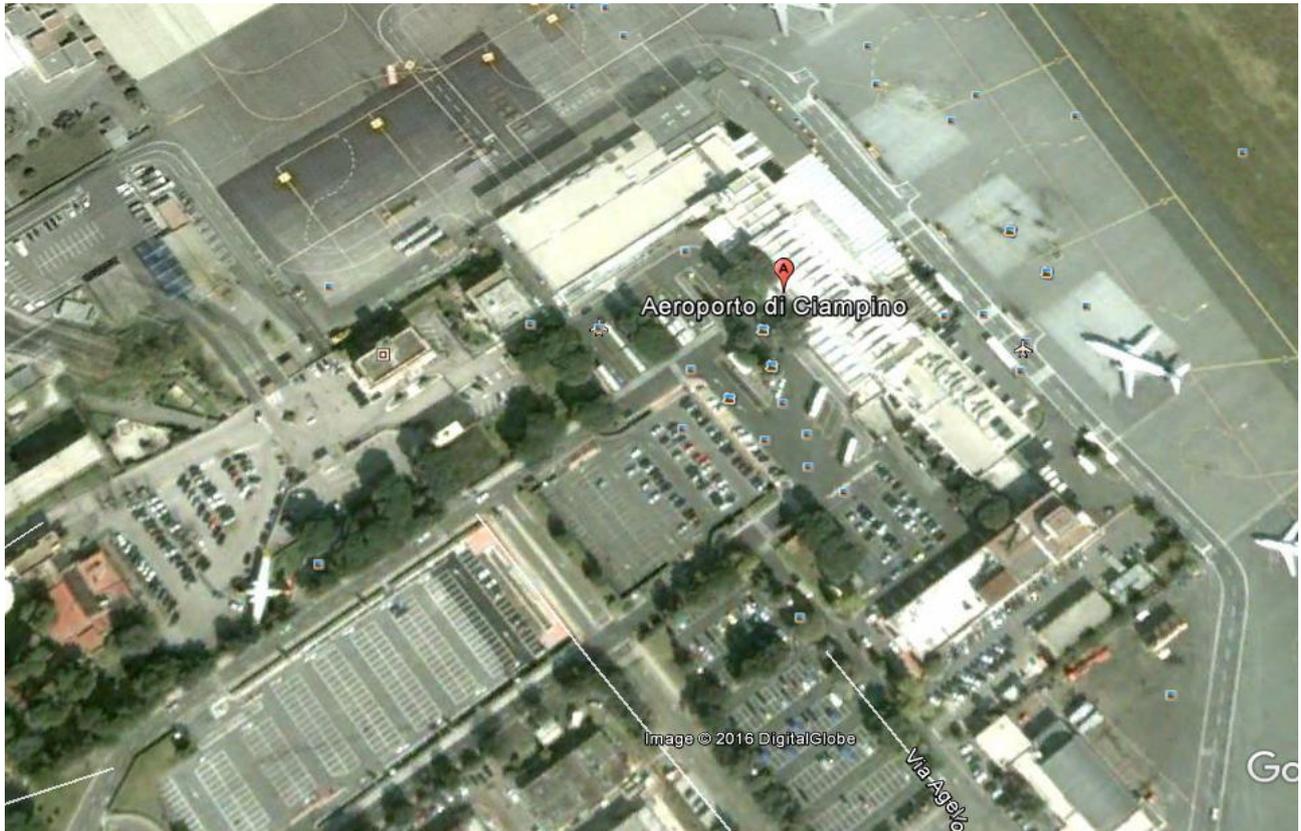
A fronte della scarsità di informazioni e di elementi forniti da ENAC e ADR si rileva come tutti gli interventi riferiti al sistema aerostazione, riportati a pag. 16 del loro documento, si configurino e si connotino come degli interventi di ampliamento, seppur descritti semplicemente come adeguamenti funzionali o altro.

E’ comunque evidente e innegabile che questi interventi, insieme a tutti gli altri riferiti ai restanti sistemi individuati, di volo, dei parcheggi e della viabilità, hanno determinato e sostenuto l’aumento esponenziale dei voli, del traffico passeggeri e delle attività aeroportuali che si sono sviluppate a partire dal 2001.

**D’altra parte, ad esempio, un parcheggio può essere costituito da semplici strisce disegnate in terra, dove prima c’era un semplice spiazzo, e da un’entrata e un’uscita dotate di sbarre automatiche, ma questo semplice intervento, che può essere descritto come “intervento di adeguamento del piazzale”, è in grado di moltiplicare per 10, attraverso la rotazione dell’occupazione dei posti auto, la capacità di parcheggiare auto nel piazzale e di portare un notevole profitto economico al proprietario dell’area.**

Gli interventi appena descritti sono stati eseguiti negli anni tra il 2002 e il 2007. Le foto seguenti, tratte da Google Earth, mostrano i grandi ampliamenti realizzati nell’aerostazione tra il 2005 e il 2006, evidenziando la crescita di due nuovi volumi costruiti sui due lati dell’edificio principale (ambiente partenze – ambiente arrivi) e ulteriori volumi realizzati nell’aerostazione (figure F1 – F2). Si riportano inoltre le foto aeree, sempre tratte da Google Earth, relative alla costruzione un nuovo grande hangar tra l’inizio della pista 15 e la SS Appia (figure F3 – F4) e di una costruzione nell’area dell’Aviazione Generale (figure F5 – F6). Infine le ultime due foto sono relative alla costruzione di altri volumi dislocati accanto all’edificio dell’Aviazione Generale (Figure F7 – F8). Attraverso la comparazione delle immagini appare immediatamente evidente la dimensione delle opere realizzate, ricordiamo tutte completate senza che sia stata mai effettuata alcuna analisi di VIA.

**Figura F1 – Foto area del 21/5/2005 tratta da Google Earth - LAVORI AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE (ante)**



**Figura F2 – Foto area del 22/9/2006 tratta da Google Earth - LAVORI AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE (post) con evidenziazione delle nuove costruzioni realizzate**



**Figura F3 – Foto area del 14/8/2001 tratta da Google Earth - LAVORI COSTRUZIONE NUOVO HANGAR - inizio pista 15 (ante) con evidenziazione area della futura costruzione**



**Figura F4 – Foto area del 21/5/2005 tratta da Google Earth - LAVORI COSTRUZIONE NUOVO HANGAR - inizio pista 15 (post) con evidenziazione area della nuova costruzione realizzata**

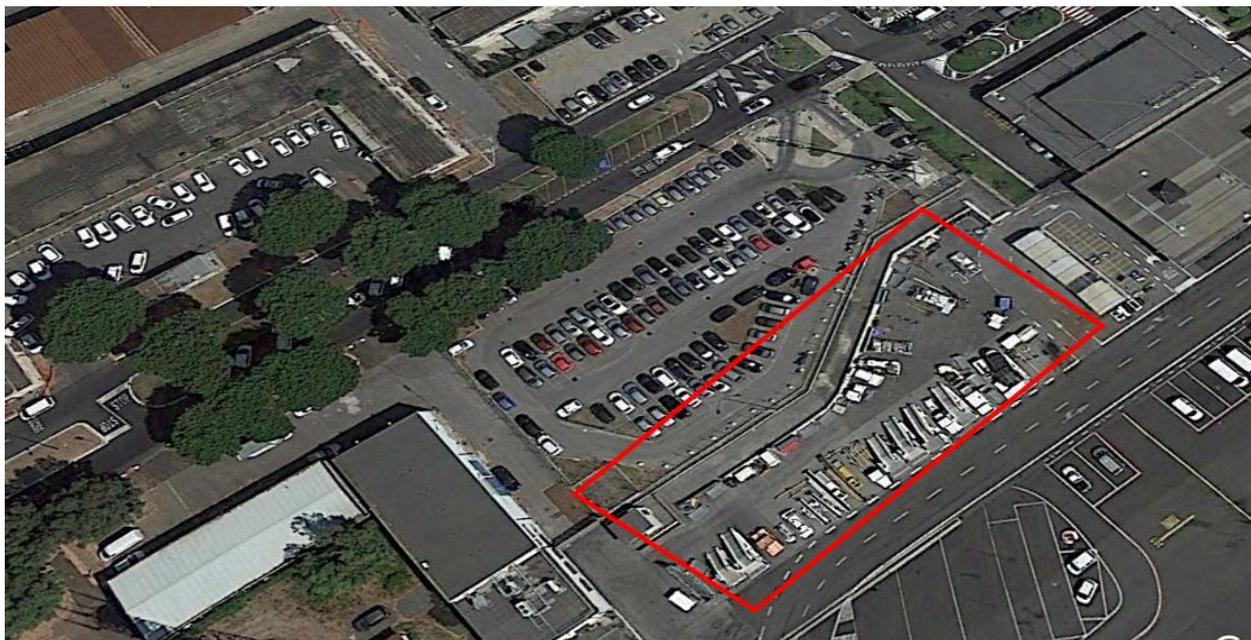
**Figura F5 – Foto area del 13/4/2003 tratta da Google Earth - LAVORI COSTRUZIONE LATO AVIAZIONE GENERALE (ante) con evidenziazione area della futura costruzione**



**Figura F6 – Foto area del 29/7/2007 tratta da Google Earth - LAVORI COSTRUZIONE LATO AVIAZIONE GENERALE (post) - con evidenziazione area della nuova costruzione realizzata**



**Figura F7– Foto area del 17/7/2015 tratta da Google Earth - LAVORI COSTRUZIONE A LATO AEROSTAZIONE AVIAZIONE GENERALE (ante) con evidenziazione area della futura costruzione**



**Figura F8 – Foto area del 29/10/2016 tratta da Google Earth - LAVORI COSTRUZIONE A LATO AEROSTAZIONE AVIAZIONE GENERALE con evidenziazione area della nuova costruzione realizzata**



E’ per questi elementi che si eccipisce la mancata osservanza delle prescrizioni di legge per l’espletamento della VIA che da più parti si sono contestate al Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino. Per questa carenza il documento ENAC – ADR riferisce come **“...tutti gli interventi sopra riportati siano stati considerati all’interno dello stato Ante Operam della SIA dell’aeroporto di Ciampino” (pag. 24)**. Pertanto si rileva come il documento di chiarimento alle osservazioni presentate dalla Commissione Europea confermi come ogni analisi ambientale, dovuta per ogni intervento pregresso, è ora considerata all’interno del SIA (Studio di Impatto Ambientale) formulato nell’ambito del Masterplan presentato per l’Aeroporto di Ciampino. Per una simile affermazione si osserva quindi che la situazione attuale, determinata da tutto l’insieme di interventi realizzati finora negli anni pregressi senza aver effettuato la prescritta VIA e, fino a prova contraria, senza alcun titolo edilizio, si configura come un abuso evidente, continuato e reiterato negli anni. Infatti, la norma nazionale, supportata e derivante da quella europea, richiede una procedura di VIA *ex ante*, cioè prima di concedere l’autorizzazione per l’esecuzione del progetto o per la realizzazione delle opere. Ne consegue quindi che una procedura di VIA *ex post* appare inesistente e contraria alle disposizioni della normativa, sia italiana che europea.

Si osserva inoltre come non sia corretta l’ulteriore affermazione presente sempre a pag. 24 del documento ENAC - ADR, ed essa appare una conclusione errata e infondata per l’analisi effettuata in relazione all’impatto in fase di esercizio degli interventi: **“Dal punto di vista ambientale è infatti possibile affermare come tutti gli interventi di redistribuzione degli spazi interni non comportino impatti significativi in fase di esercizio, non essendo di fatto attrattivi di traffico, bensì riguardanti un miglioramento, in termini funzionali, del servizio offerto ai passeggeri”**.

Questa affermazione definisce **“ridistribuzione degli spazi interni”** i consistenti ampliamenti realizzati e non considera l’innegabile aumento di voli passeggeri e attività che l’aeroporto ha avuto negli anni scorsi, ben rilevabile dai grafici e dai dati riportati in precedenza. Tutto l’insieme degli interventi, inclusi nella tabella, appare invece conseguente a una pianificazione preordinata e realizzata per soddisfare e favorire l’incremento delle attività aeroportuali. Ogni intervento è stato quindi necessario per risolvere la congestione del traffico, cresciuto a dismisura e senza regole in pochi anni e compresso in strutture inadeguate e insufficienti, diventando inoltre elemento attrattore e moltiplicatore di traffico.

Tali situazioni sono rese evidenti già nel Rapporto Ambientale 2005 stilato da ADR (*reperibile al link:*

[https://www.adr.it/c/document\\_library/get\\_file?uuid=b572095b-8fb6-4097-85d1-dfe622823c3f&groupId=17615](https://www.adr.it/c/document_library/get_file?uuid=b572095b-8fb6-4097-85d1-dfe622823c3f&groupId=17615)), che a pag. 28 riporta:

**“Nel corso degli ultimi anni l’aeroporto “G.B. Pastine” ha infatti visto aumentare considerevolmente il volume di traffico sia passeggeri sia merci, passando da 29.259 movimenti aerei del 2002 ai 58.790 attuali con un incremento del 101% in quattro anni, e da 1.048.136 passeggeri in transito nel 2002 a 4.235.776 nel 2005, con un incremento di oltre il 300%. Per quanto riguarda l’andamento del traffico merci sullo scalo, legato all’operatività di vettori specializzati nell’attività di corriere espresso, si è registrato un incremento più contenuto pari a circa il 21% nel quadriennio 2002-2005.**

**A fronte di questa crescita, ADR ha avviato una serie di interventi infrastrutturali, che si concluderanno entro il 2006, per adeguare l’aerostazione e mantenere i servizi al passo con le mutate esigenze. I nuovi lavori hanno come oggetto:**

- **l’ampliamento del Terminal lato partenze e lato arrivi;**
- **una nuova configurazione della viabilità;**
- **l’ampliamento dei piazzali con delle nuove piazzole per aeromobili;**
- **la riqualifica della pavimentazione sul lato air side;**
- **il nuovo magazzino corrieri;**
- **nuovi parcheggi, compreso un sistema di fast park.”**

Sempre nel medesimo Rapporto, a pag. 29, si legge ancora:

**“Un’analisi approfondita dello sviluppo del traffico low cost nel medio periodo indica che, da oggi al 2011, l’aeroporto di Ciampino potrebbe gestire fino a 7 milioni di passeggeri l’anno. Per far fronte a tale**

***crescita è in fase di studio un ulteriore piano di sviluppo infrastrutturale che, con un investimento da parte di ADR di circa 30 milioni di euro, prevede la riconfigurazione generale dell'aeroporto”***

Solo la mobilitazione dei cittadini ha impedito l’ulteriore incremento dei voli e del traffico passeggeri previsti nel 2005 ed **è innegabile che lo sviluppo aeroportuale, sia del numero dei voli che delle infrastrutture, verificatosi dal 2001 in poi, è avvenuto al di fuori di qualsiasi aspetto normativo, sia ambientale che urbanistico. A fronte di una situazione che appare incontrovertibile, e per la quale è rimasta assente per oltre 15 anni ogni attività di controllo, si osserva l’opportunità di avviare un appropriato iter sanzionatorio per il mancato rispetto delle Norme.**

### **3 – Analisi delle fasi di esercizio e di cantiere**

Per le considerazioni proposte per l’impatto realizzato nella fase di esercizio, si osserva di nuovo che non possono essere sostenibili le affermazioni riportate nel documento ENAC – ADR a pag. 43. Infatti al Punto 7.1 (secondo capoverso) si riferisce come la base delle ***“...interferenze tra l’esercizio dell’aeroporto e l’ambiente in cui si inserisce è senza dubbio l’excursus storico richiamato nel Par. 1.5.”***. Per confutare tali affermazioni si sono già prodotte le osservazioni del punto 1 che si richiamano a dimostrazione di quanto sia errato un simile percorso di analisi e valutazione. Si conferma quindi come ancora una volta venga presa a base delle valutazioni una erronea rappresentazione della realtà dei fatti.

Si trascurava di analizzare le considerazioni proposte dal documento ENAC – ADR per gli impatti degli interventi nella fase di cantiere che sono espletate, ancora una volta, *ex post*, rendendo opache e inaffidabili le conclusioni che li ammettono tutti e completamente come trascurabili.

### **4 – Analisi della componente acustica**

Si osserva che per la valutazione dell’impatto acustico il documento non propone controdeduzioni o integrazioni ma rimanda ogni considerazione al Piano di Contenimento e abbattimento del Rumore presentato dall’Ente Gestore (ADR) e attualmente in fase di istruttoria tecnica presso la Direzione Generale per i rifiuti e l’inquinamento (DG-RIN) del MATTM. In questo modo viene sottratta ai cittadini e al pubblico la possibilità di esprimere osservazioni poiché la procedura di valutazione del Piano citato non ammette alcun apporto non istituzionale. Pertanto in questo modo viene completamente eluso un aspetto rilevante della procedura di valutazione del Masterplan, e i proponenti, ENAC e ADR, non osservano le esplicite indicazioni della legge.

Si osserva inoltre che lo studio iniziale per il Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino e le integrazioni ora proposte, pongono a confronto in modo ulteriormente incongruo la situazione attuale, come già detto così impropriamente individuata, con una situazione di progetto che si fonda su elementi, computi e dati errati. Infatti per la situazione di progetto, prevista per l’anno 2021, si ammette una migliore condizione ambientale determinata da riduzione dei voli che invece appare inesistente. **In realtà la media giornaliera annua dei voli passa da 127 nell’anno 2013 (calcolo dello scenario di riferimento) a 128 voli nell’anno 2021 (calcolo dello scenario di progetto).**

Per calcolare lo **scenario di riferimento (anno 2013)** il documento del Masterplan 0A782T1PTIQRAMB003-1 “Quadro di riferimento ambientale – relazione –Volume 3”- alla pag. 7, paragrafo “Movimenti Aerei”, viene indicato in 160 il numero medio di voli giornalieri riferiti all’anno 2013. Tale numero di 160 voli giornalieri viene calcolato come **giorno medio delle tre settimane di maggior traffico dell’anno**, come previsto dal D.M. Ambiente 31 ottobre 1997, per il calcolo del valore medio di rumore da attribuire alle fasce di rispetto aeroportuali (espresso in Db LVA). Nel capoverso successivo viene dettagliato che i 160 voli medi sono scomponibili in una media giornaliera di 97 voli di aviazione commerciale, 61 voli di aviazione generale e 2 voli di Stato. In realtà nell’anno 2013, a fronte di un numero complessivo di 46.365 voli nel corso dell’anno

(dato [www.assaeroporti.com](http://www.assaeroporti.com)) si è avuto un valore medio giornaliero annuale di 127 voli, scomponibile in 89 voli medi giornalieri commerciali e 38 voli medi giornalieri di aviazione generale.

Alla successiva pag. 14, per calcolare lo **scenario di progetto (da riferire all’anno 2021)** in un nuovo paragrafo, anch’esso denominato “Movimenti Aerei”, viene ripetuto il calcolo di voli medi giornalieri. In questo calcolo però non viene utilizzato il giorno medio delle tre settimane di maggior traffico dell’anno, ma semplicemente il giorno medio annuo. Il numero che risulta è di 128 voli medi giornalieri, scomponibile in 65 voli medi giornalieri di aviazione commerciale, 61 voli medi giornalieri di aviazione generale e 2 voli medi giornalieri di Stato. Tale calcolo viene accompagnato dal seguente commento: “Il Masterplan prevede per lo scenario di riferimento allo stato di progetto una **riduzione del traffico aereo commerciale** massimo a 65 movimenti giornalieri. **Ne consegue pertanto come il giorno medio di riferimento per le simulazioni acustiche sia caratterizzato da un numero di voli pari a 128** di cui 65 di aviazione commerciale, 61 di aviazione generale e 2 legati al trasporto delle cariche istituzionali (voli di stato)”.

Si osserva che i due calcoli del numero medio di voli giornalieri nei due paragrafi, ambedue denominati “Movimenti Aerei”, **SONO DIFFORMI**. Infatti nel calcolo effettuato a pag. 7 lo scenario di riferimento (anno 2013) per calcolare il numero di voli giornalieri medi si è usata la media delle tre settimane peggiori dell’anno, cioè quelle di maggior traffico. Producendo il valore di 160 voli medi giornalieri. Nel calcolo invece effettuato a pag. 14, per lo scenario di progetto (anno 2021) si è usata la media semplice dei voli giornalieri sull’intero anno, producendo il numero di 128 voli medi giornalieri per l’anno 2021.

**Si fa notare che** applicando all’anno 2013 lo stesso metodo di calcolo della media semplice dei voli giornalieri nell’anno, si ottiene il numero di 127 voli medi giornalieri per l’anno 2013 (e non di 160 voli medi giornalieri). **Si fa notare che** il commento riferito allo scenario di progetto secondo il quale ci sarebbe, per una scelta di progetto, una riduzione del numero dei voli giornalieri rispetto allo scenario di riferimento **E’ ERRATA E FALSANTE. E’ vero semmai il contrario poiché, ribadiamo, la media giornaliera annua dei voli passa da 127 nell’anno 2013 (calcolo dello scenario di riferimento) a 128 voli nell’anno 2021 (calcolo dello scenario di progetto). Applicando il medesimo metodo di calcolo emerge infatti che nello scenario di progetto (anno 2021) c’è un volo medio giornaliero annuale in più rispetto allo scenario di riferimento (anno 2013).**

**Si osserva inoltre che** in ambedue i paragrafi “Movimenti Aerei” di pag. 7 e di pag. 14, il proponente ha scelto di non conteggiare nel numero dei voli, i voli di emergenza, i voli di pubblica sicurezza, i voli di soccorso, i voli della Protezione civile. Si ritiene che questa scelta sia arbitraria e immotivata, dato che per l’Aeroporto di Ciampino questo non è un traffico episodico ma sistematico, dato che questi servizi hanno a Ciampino la propria base operativa.

Si osserva che il metodo difforme, errato e falsante, utilizzato per il calcolo dei 160 voli medi nello scenario di riferimento (anno 2013) introduce dubbi e possibili errori anche nelle considerazioni, sempre riferite allo scenario di riferimento. Nelle tabelle di pag. 10, dove vengono analizzate mix di flotte per dati di input relative allo scenario attuale, non si capisce se questo errore di calcolo e di metodo si è trasmesso anche al calcolo di queste tabelle.

## **5 – Analisi delle conclusioni**

Per le indicazioni e valutazioni fin qui riferite, sullo sviluppo della città, sulla crescita della popolazione, sull’aumento del traffico aereo, sulle incongruenze rilevate per la mancanza della VIA per le opere realizzate nell’aeroporto, sulla esclusione della valutazione ambientale per l’aspetto acustico, sulle indicazioni degli scenari di base e di progetto riportati dal Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino, si osserva che gran parte degli elementi proposti e forniti dal documento ENAC – ADR per le risposte alle richieste della Commissione Europea, si basano su premesse e dati errati e pertanto inducono a conclusioni anch’esse errate. Le conclusioni del documento ENAC – ADR infatti portano a ritenere che le elusioni e i discostamenti dalle norme di legge siano minimi e poco significativi, tali da rendere trascurabili omissioni e inosservanze, mentre invece appaiono rilevanti e significative poiché **la mole e la vastità degli interventi hanno reso possibile un aumento del traffico passeggeri di ben il 700%, senza adottare alcuna**

**obbligatoria Valutazione di Impatto Ambientale e senza che siano stati documentati i prescritti titoli autorizzativi.**

**Pertanto le intere considerazioni riportate nel punto 8 del documento ENAC - ADR appaiono completamente deviate e incongruenti con i dati di riferimento fin qui documentati.**

Per completezza si formulano le seguenti ulteriori osservazioni per quanto relativo alle conclusioni riportate a pag. 57 del documento ENAC – ADR e riferite alla decisione di non sottoporre a valutazione gli interventi descritti ai punti 7.a. – 7.b – 7.c., riportati a pag. 5 del medesimo documento ENAC – ADR.

Si osserva come rimanga del tutto labile e non giustificata la decisione di escludere dalla VIA l’adeguamento della pista di volo RWY 15/33, peraltro già realizzato nel periodo aprile/ottobre 2016. Infatti gli imponenti lavori già eseguiti hanno dimostrato un impatto assai rilevante sulla limitrofa area urbana. Le attività hanno coinvolto centinaia di mezzi pesanti, macchine operatrici e un intero impianto di betonaggio e si sono protratte continuativamente per più settimane per 24 ore al giorno. Si sono avuti così superamenti continui dei limiti acustici ammessi e molti cittadini hanno lamentato in quei giorni disagi e inconvenienti dovuti a polveri e odori nauseanti prodotti dai lavori chiedendo l’intervento del Sindaco di Ciampino. Dunque sono rimaste inattuato le opportune misure limitative per i lavori e sono rimasti elusi anche i prescritti piani di sicurezza per il cantiere. Tutto ciò senza che sia stata effettuata alcuna preventiva valutazione dell’impatto ambientale. Per queste mancanze rimane assai radicata la convinzione che tale intervento, anziché essere compreso entro una routinaria manutenzione, prelude e sia congeniale a un prossimo potenziamento dei voli e del traffico aereo nell’aeroporto.

Si osserva infine un analogo arbitrio per la decisione di realizzare la “nuova viabilità petrolieri” e l’intera recinzione aeroportuale dei margini Nord, Est e Sud dell’aeroporto, di nuovo con l’esclusione della VIA. Per questi interventi si evidenziano le seguenti inosservanze.

I lavori effettuati ricadono entro l’area con destinazione urbanistica **F6 - attrezzature aeroportuali** del Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Ciampino. Per tale destinazione l’art. 38 delle Norme Tecniche del PRG riporta:

***“Le aree comprese in questa sottozona sono attualmente occupate da impianti militari o comunque di proprietà del Demanio Militare e dall’Aeroporto. Il P.R.G. non prevede per tali aree una diversa destinazione.***

***L’edificazione in queste aree è regolamentata, per le opere che non riguardano la difesa nazionale, dall’art. 10 della L. 765/67.***

***Le aree ove cessasse l’attuale destinazione d’uso militare o che fossero cedute dal Demanio Militare durante il periodo di validità della Variante Generale al P.R.G., saranno assoggettate alla normativa prevista dalla sottozona F2”.***

Le indicazioni della destinazione urbanistica F6 del PRG, che risalgono alla data della sua approvazione avvenuta a febbraio del 2006, si riferiscono ad aree per le quali sono intervenute le variazioni del Decreto del 14.03.2013 (G.U 10.06.2013 “Dismissione e trasferimento di beni del Demanio Militare Aeronautico situati nell’Aeroporto di Ciampino (Roma), ai sensi dell’art. 693, terzo comma, del Codice della Navigazione, e assunzione da parte del citato Aeroporto dello stato giuridico di aeroporto civile aperto al traffico civile”). Pertanto l’Aeroporto di Ciampino è da tempo una struttura civile e le aree demaniali che prima erano di competenza militare ricadono ora entro la competenza della gestione civile.

Gli interventi attuati ricadono quindi nella dovuta osservanza delle norme indicate dal PRG, ovvero l’art. 10 della Legge 765/1967 e l’art. 38 delle Norme Tecniche, che li assoggetta alla normativa prevista per la sottozona F2, ma ricadono anche nell’osservanza delle “Integrazioni e modifiche alle N.T.A. introdotte dal voto di approvazione della Variante Generale al P.R.G.” - Deliberazione della Giunta Regionale del 24 / 01 / 06 n° 55 pubblicata sul Supplemento Ordinario n° 5 al “BOLLETTINO UFFICIALE” n° 5 del 20 febbraio 2006 - che a pag. 5 espressamente prescrivono che “... **ai fini di una corretta tutela qualsiasi nuova edificazione o modificazione del territorio che comporti scavi venga preventivamente concordata con la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, previa esecuzione di sondaggi preventivi, sulla base dei cui risultati l’Ufficio scrivente esprimerà un parere di competenza, ai sensi della normativa vigente**”. Pertanto tali interventi violano anche la normativa del D.Lgs 42/2004 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

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

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

---

Inoltre l’area oggetto degli interventi ricade entro le indicazioni del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) che ne specifica un vincolo di rispetto per presenze archeologiche (nel tratto presso l’incrocio via dei Laghi - via di Marino) e un vincolo boschivo per un tratto che lambisce via di Marino (compreso tra l’ingresso dell’8° Reparto Genio Aeronautico e l’incrocio della stessa via con via dei Laghi). Tali vincoli sono rappresentati nella Tav. B del PTPR, che rimanda alle indicazioni dell’art. 41, comma 5 delle Norme Tecniche per l’autorizzazione paesistica necessaria per i lavori in atto.

Per completezza si segnala che le attività intraprese, per l’impatto ambientale che costituiscono, vanno sottoposte alle indicazioni del D.Lgs. 152/2006 che prescrive, per progetti di nuove opere o estensioni di opere esistenti elencati nell’Allegato II, siano sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Per le opere descritte invece non si ritrova alcuna documentazione VIA, neanche nel Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino presentato da ENAC al Ministero dell’Ambiente lo scorso febbraio 2016.

Per quanto esposto appaiono quindi del tutto insufficienti le ragioni di esclusione dalla procedura di VIA per tali interventi.

### **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 respingere il documento **A782T4DGGERAMB0004-0 “Chiarimenti per i rilievi della Commissione Europea nell’ambito del caso EU Pilot 6876/14 ENVI”**, in quanto di impostazione errata e contenente dati errati e falsanti, richiedendo al proponente di fornire una nuova documentazione, contenente informazioni corrette e che spieghi in modo attinente alla realtà la notevole mole di interventi infrastrutturali effettuati senza valutazione ambientale, i quali hanno permesso l’esponentiale crescita del traffico nell’aeroporto G.B. Pastine di Ciampino negli anni dal 1999 ad oggi.

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

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

---

### **Procedura di Valutazione di impatto ambientale del Masterplan dell'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino - ID\_VIP: 3276**

#### **Osservazioni del "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino" (CRIAAC) al documento: "A782T4DGGGERAMB0002-0" "Ambiente Idrico superficiale"**

Per la valutazione delle controdeduzioni proposte per l'Ambiente idrico superficiale (documento A782T4DGGGERAMB0002-0) vale la generale premessa già espressa per le indicazioni contenute nel documento A782T4DGGGERAMB0004-0 (*Chiarimenti ai rilievi della Commissione Europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14ENVI*). Si evidenzia ancora che tutti i dati riferiti alla situazione di progetto appaiono completamente falsati per come derivino da un calcolo matematico errato relativo al numero di movimenti aerei e lo scenario previsto per il 2021 non corrisponde a una previsione attendibile. Ne consegue che tutte le ulteriori indicazioni riportate nei documenti descritti che continuano a basarsi su dati e premesse errate, rendono quindi errate e non vere anche la conseguente formulazione di conclusioni per l'impatto ambientale atteso per l'Aeroporto di Ciampino. Oltre queste premesse appaiono del tutto residuali le indicazioni e le integrazioni proposte dai documenti analizzati, che si basano, ripetiamo ancora, su elementi e scenari inattendibili. Comunque per completezza si dettagliano le seguenti osservazioni al fascicolo **Ambiente idrico superficiale (documento A782T4DGGGERAMB0002-0)**.

**Si osserva** che il documento, partendo da un quadro conoscitivo ampio e regionale, giunge a illustrare il sistema idrico aeroportuale senza rappresentare gli indicatori per la quantità delle acque trattate, distinte per uso potabile e non potabile, la qualità delle acque pre e post trattamento di depurazione, la capacità di trattamento del depuratore dell'aeroporto, la capacità dei fossi recettori.

La gestione opaca di un grande impianto industriale inquinante come l'aeroporto di Ciampino proietta ombre sulla salute ambientale del territorio della Città di Roma e dei Comuni limitrofi. Questo aeroporto nel 2015 ha visto transitare 5,8 milioni di passeggeri e nel 2016 5,34 milioni, con il relativo carico di aerei, auto, bus, camion e attività industriali connesse. Con conseguenti carichi di inquinamento su aria, suolo, corpi idrici, flora, fauna, beni paesaggistici e archeologici (il parco dell'Appia Antica è a 100 metri dall'aeroporto).

**Si osserva** che le planimetrie di corredo A782T4DGGEDIDR0001-0 e A782T4DGGEDIDR0002-0 non riportano lo schema della fognatura aeroportuale impedendone così la valutazione.

Le mappe infatti contengono solo una superficiale descrizione delle canalizzazioni principali per le acque di prima pioggia, senza dichiarare l'adeguatezza delle portate alle varie condizioni climatiche (ad es. in caso di forti piogge o di precipitazioni eccezionali), senza illustrare adeguatamente le canalizzazioni secondarie di afflusso a quelle principali, i sistemi, dimensioni, portate e capacità di carico delle bocche e griglie di raccolta.

**Si osserva** che mentre le indicazioni del documento riportano (punto 1.3.1. pag. 13) che per la Zona 1 il recapito delle acque al sedimentatore avviene mediante un collettore DN1000 che le preleva dal fosso di guardia del lato Nord del sedime aeroportuale. Mentre le canalizzazioni principali per le acque di prima pioggia, che corrono parallele alla pista e confluiscono e scaricano tutte nel fossato di guardia del lato Nord del sedime aeroportuale, hanno tubature con diametro DN800, DN 1100, DN1200. Non si capisce quindi come possa essere garantito il

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

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

---

completo afflusso delle acque di prima pioggia dal fossato di guardia al "Sedimentatore con lama di disoleazione" quando le canalizzazioni di afflusso hanno sezione tre volte maggiore del collettore di recapito. Al medesimo sedimentatore, che non appare di grandi dimensioni, affluiscono anche altre due tubazioni drenanti della "ZONA 2", una DIN1000 e l'altra ovoidale 1200x1800. In tal modo non si può confrontare la portata del sistema di drenaggio con la capienza di deflusso presso il collettore di recapito. Allo stesso modo non si può confrontare portata, capienza di deflusso e capacità recettiva del sedimentatore per la Zona 2 (punto 1.3.2. pag. 13). Si osserva inoltre che le indicazioni sul recepimento delle acque presso il sedimentatore sono contraddette dall'affermazione riportata a pag. 14 del documento (punto 1.4. - ultimo capoverso): *"In tale fosso [ubicato tra la strada perimetrale e il confine del sedime aeroportuale] vengono recapitate le acque provenienti dal sistema di drenaggio delle acque meteoriche; a valle di un tombino scatolare che attraversa la Via Appia le acque vengono convogliate al Fosso Statuario, che corre parallelamente alla SS7 in direzione Nord-Ovest"*. Tale affermazione infatti non indica che le acque subiscono un trattamento presso il sedimentatore del depuratore prima del loro convogliamento nel Fosso Statuario. Tutto questo denuncia una potenziale incapacità di affrontare i carichi potenziali veicolati dalle canalizzazioni di afflusso e fa pensare che il sistema non sia dimensionato per trattare tutto il flusso potenziale ma solo una parte minima.

Non vengono descritte le caratteristiche di portata del fosso di guardia, non viene dichiarata la portata potenziale del fosso di guardia né se sia in grado di sopportare il carico delle acque reflue potenziale apportato dalle canalizzazioni di afflusso, né se disponga di un potenziale carico proprio affluente a seguito delle pendenze del terreno circostante (non essendo dotato di copertura).

Non viene descritto se il letto del fosso di guardia è impermeabilizzato o dotato di permeabilità verso il suolo, con conseguente percolamento delle acque reflue trasportate verso le falde sottostanti, tenendo conto anche che nel sottosuolo limitrofo e a breve distanza dal fossato sono localizzate le falde potabili della "Barbuta" e della "Fonte Appia".

Analizzando la "Planimetria del sistema di drenaggio 1 / 2" si evidenzia come poco prima di immettersi nel "Sedimentatore con lama di disoleazione" la tubazione di 1.200x1.800 mm (sezione ovoidale) è intercettata da una caditoia dalla quale si diparte un segmento di tubazione di 1.000 mm di diametro che, stando al disegno, scarica le acque reflue direttamente fuori dal sedime aeroportuale in direzione apparente della limitrofa "Strada Statale N. 7 Via Appia", senza passare da alcun sistema di depurazione / sedimentazione / disoleazione.

Questo farebbe pensare ad uno scarico diretto nell'ambiente di acque reflue con carico inquinante.

**Si osserva** infine che la documentazione prodotta dal Proponente ENAC a titolo di "integrazioni", "chiarimento" e "controdeduzioni", pubblicata il 21/12/2016 nella documentazione della Procedura di VIA nella fase di "ripubblicazione" non fornisce alcun elemento significativo sulle fognature e il sistema di depurazione e conferimento nel corpo idrico recettore, limitandosi a sole 12 righe nel paragrafo "1.4 SISTEMA FOGNARIO" a pag. 14 del documento "AMBIENTE IDRICO SUPERFICIALE" codice elaborato "A782T4DGGGERAMB0002-0".

Non viene fornita inoltre alcuna planimetria che descriva graficamente e in maniera dettagliata il "sistema fognario" citato.

Così come non viene fornita alcuna informazione significativa o misura che tenga in conto quanto previsto dagli Articoli da 100 a 108 del D.Lgs 152/2006.

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

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

---

Nonostante nella Osservazione presentata dallo scrivente Comitato CRIAAC insieme all'analogo Comitato dell'Aeroporto di Treviso ("Osservazione del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino in data 04/04/2016" doc: "DVA-2016-0008864" Link: ) a pag. 7 fosse ben spiegato e riportato che si richiedeva di conoscere:

*"Al fine di poter fare una corretta Valutazione appare quindi indispensabile disporre di una documentazione che descriva in modo completo ed accurato ogni fase di generazione, raccolta, canalizzazione, trattamento e scarico nel corpo idrico recettore di tutti i tipi di acque reflue. Compresa la documentazione della gestione di eventuali fanghi, oli o altri inquinanti, non scaricabili nel corpo idrico recettore" è indispensabile segnalare la completa assenza nella documentazione fornita dal proponente ENAC in fase di "ripubblicazione" della mappatura e completa descrizione della rete fognaria dell'aeroporto, convogliamento e scarico delle acque reflue di tutti i tipi, compresa l'assenza della mappatura e della descrizione dei dispositivi e dei metodi di controllo ed intervento per le eventuali dispersioni nel suolo o nel sottosuolo.*

*Così come è completamente assente la mappatura e completa descrizione dei dispositivi di decantazione, pompaggio, disoleazione, trattamento, filtraggio e depurazione delle acque reflue di ogni tipo. Compresa la mappatura di eventuali fosse biologiche o altri sistemi disperdenti che necessitano dell'intervento di autospurgo, con trasporto e conferimento in siti da individuare e descrivere nella documentazione."*

Nella osservazione dello scrivente Comitato CRIAAC si faceva quindi riferimento a "**tutti i tipi di acque reflue**" e a "**acque reflue di tutti i tipi**" e, poco sotto, alle "**acque reflue di ogni tipo**".

Mentre nell'Art. 74 del D.Lgs 152/2006 vengono definiti i seguenti tipi di "Acque Reflue" le quali debbono essere comprese nelle informazioni richieste dallo scrivente Comitato su tutti i tipi di acque reflue:

*"g) acque reflue domestiche: acque reflue provenienti da insediamenti di tipo residenziale e da servizi e derivanti prevalentemente dal metabolismo umano e da attività domestiche; "*

*h) "acque reflue industriali": qualsiasi tipo di acque reflue scaricate da edifici od impianti in cui si svolgono attività commerciali o di produzione di beni, diverse dalle acque reflue domestiche e dalle acque meteoriche di dilavamento;*

*"i) "acque reflue urbane": acque reflue domestiche o il miscuglio di acque reflue domestiche, di acque reflue industriali ovvero meteoriche di dilavamento convogliate in reti fognarie, anche separate, e provenienti da agglomerato; "*

e al punto h) descrive il concetto di "agglomerato": *"n) agglomerato: l'area in cui la popolazione, ovvero le attività produttive, sono concentrate in misura tale da rendere ammissibile, sia tecnicamente che economicamente in rapporto anche ai benefici ambientali conseguibili, la raccolta e il convogliamento delle acque reflue urbane verso un sistema di trattamento o verso un punto di recapito finale;"*

Appare quindi chiaro che nella citate osservazioni, prodotte dallo scrivente Comitato CRIAAC nella prima fase delle osservazioni del pubblico, venivano richieste mappature e descrizioni sia della rete di raccolta delle acque di prima pioggia, che della rete fognante e di tutti i dispositivi di convogliamento e depurazione.

### **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 respingere il documento "**A782T4DGGGERAMB0002-0**" "**Ambiente idrico superficiale**", in quanto di impostazione errata, privo dei dati richiesti (ad

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

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

---

esempio fognature e rete di raccolta acque di prima pioggia) e contenente dati errati e falsanti, richiedendo al proponente di fornire una nuova documentazione, completa e contenente informazioni corrette e complete.