

Comitato FuoriPISTA



AL Ministro dell'Ambiente
Al Direttore Generale del Ministero dell'Ambiente
Ai componenti della Commissione VAS
p.c. Regione Lazio
Città Metropolitana
Comune di Roma
Comune di Fiumicino

Loro Sedi

Oggetto: Note sulla VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti

Il Comitato "FuoriPISTA" e l'"Associazione FuoriPISTA", composte da cittadini residenti nel Comune di Fiumicino (RM), portatori reali di interessi legittimi individuali e collettivi, intendono fornire in riferimento all'argomento in oggetto e in attesa di osservazioni formali un contributo al **Piano Nazionale di Sviluppo Aeroportuale** per quanto attiene alle opere infrastrutturali che si intendono realizzare per l'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, di cui alla **Convenzione-Contratto di programma ENAC-AdR**, approvata con DPCM del 21 dicembre 2012, al fine della tutela dell'ambiente, della salute e della qualità della vita nel territorio ove insiste l'Aeroporto *Leonardo da Vinci*.

1. PREMESSA E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Master Plan presentato dalla Società Aeroporti di Roma S.p.A. (A.d.R. S.p.A.), il 26 luglio 2012 e inserito nella *Convenzione-Contratto di Programma Enac-AdR* relativo al futuro assetto del "Nuovo Aeroporto Leonardo Da Vinci", delinea un complesso aeroportuale destinato a soddisfare un traffico di circa 100 milioni di passeggeri/anno entro il 2044. L'intervento è strutturato su: l'attuale aeroporto, definito "**Fiumicino Sud**" ed il nuovo aeroporto definito "**Fiumicino Nord**".

Sull'attuale aeroporto di "**Fiumicino Sud**", sono descritti interventi di completamento e adeguamento delle infrastrutture finalizzati a incrementarne la capacità fino ai 50 milioni di passeggeri/anno al 2021; tale Progetto "**Fiumicino Sud**" ha ottenuto la VIA con prescrizioni dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare e e gli interventi sono in corso d'opera.

Il progetto del nuovo aeroporto "Fiumicino Nord" prevede la costruzione di

infrastrutture airside e landside per soddisfare altri 50 milioni di passeggeri/anno (p/a), facendo raggiungere così entro il 2044 la capacità complessiva di 100 milioni di passeggeri/anno.

La realizzazione di **"Fiumicino Nord"** è prevista a Nord dell'attuale aeroporto per una estensione di circa 1.300 ettari (quasi il doppio dell'attuale sedime dell'aeroporto *Leonardo da Vinci* che è di 1600 ettari). Tra gli interventi *airside* sono previsti: due nuove piste di volo, piazzali, vie di rullaggio, aree di rampa, area deposito logistica carburanti. Tra gli interventi *landside* si prevedono le infrastrutture complementari di supporto alle attività aeroportuali e di servizio al passeggero (hotel, uffici ecc). Inoltre, **"Fiumicino Nord"** sarà dotato di un Livello per impianti tecnologici, costituito da una stazione per il trasporto automatizzato GRTS, una stazione ferroviaria integrata, un Livello Arrivi, costituito da nastri di riconsegna bagagli, uffici handlers, lost & found, uffici Enti di Stato, servizi landside (tour operator, NCC, ecc), aree commerciali e relativa viabilità di accesso, un Livello Partenze, costituito da un'area accettazione passeggeri, controlli di sicurezza e passaporti, aree commerciali e relativa viabilità di accesso, un Livello di imbarco e sbarco passeggeri all'interno di una vasta area equivalente ad una superficie di circa 1.000.000 mq a destinazione commerciale.

Le connessioni esterne verranno garantite attraverso un *People Mover* di collegamento con l'aeroporto *Fiumicino Sud* e con il futuro porto crocieristico di Fiumicino, nonché da un nuovo ramo ferroviario di accesso da nord, mediante la riqualificazione ed il potenziamento delle ferrovie regionali (FR1 e FR5), e la realizzazione di una bretella di collegamento per l'Alta Velocità in prossimità della stazione di Maccarese che giunge fino al nuovo terminal nord in galleria, connettendosi alla rete del GRTS. Inoltre, sono previste nuove infrastrutture di accesso su gomma a supporto dei nodi intermodali.

Lo studio di fattibilità ed il progetto preliminare per l'implementazione e la riorganizzazione delle infrastrutture di rete relative all'accesso all'Aeroporto Leonardo da Vinci sono stati sottoposti all'Unione Europea per l'accesso ai finanziamenti previsti per le Reti TEN-T.

2. DESCRIZIONE DEL SITO INTERESSATO

L'area sulla quale si prevede di costruire il nuovo aeroporto **"Fiumicino Nord"**, si trova a Nord della Pista 07/25 e copre un'estensione di 1300 ettari. L'area di sedime coincide con il territorio oggetto della "Bonifica integrale di Maccarese", iniziata nel 1926 sulla preesistente terra paludosa che copriva l'intera zona. Le nuove infrastrutture aeroportuali dovrebbero sorgere su un terreno permeabile alle acque, sia salmastre che dolci, che formano ampie lenti acquifere già ad un paio di metri sotto il livello del mare.

Più complessivamente il territorio interessato dalle nuove infrastrutture aeroportuali ricade in zone vincolate sotto il profilo ambientale, paesaggistico ed archeologico.

2.1 INADEGUATEZZA DEI TERRENI PER LE NUOVE INFRASTRUTTURE.

I terreni interessati dalle nuove infrastrutture aeroportuali presentano notevoli problemi di natura geologica già rilevate dalla **Commissione Parlamentare d'Inchiesta**, istituita con legge 5 maggio 1961, n. 325, con il compito di indagare sulle vicende collegate alla costruzione dell'aeroporto "Leonardo da Vinci". Le indagini evidenziavano seri e motivati dubbi sulla scelta dei terreni, soprattutto in relazione a problemi di "tenuta" dei suoli e dei sottosuoli, che tendono a sprofondare e a creare fenomeni di ristagno. La stessa **Commissione d'Inchiesta Parlamentare** sosteneva nella sua Relazione conclusiva del 23 dicembre 1961 che tali terreni "sono i meno idonei" alla costruzione dell'aeroporto stesso.

La forte compressibilità dei terreni è tale da determinare cedimenti differenziali con conseguenti danni alle infrastrutture.

Analoghi problemi si sono ripetutamente verificati per la pista 16L/34R (Pista di atterraggio n. 3, a partire dal 1970, anno della sua realizzazione, che corre parallela alle nuove piste previste nel Progetto **Fiumicino Nord**).

I processi di subsidenza sono attualmente ancora attivi (come peraltro evidenziano i dati satellitari e la necessità di sottoporre a manutenzione ricorrente le attuali piste).

La presenza di tali criticità è infatti confermata dal progetto di adeguamento di **Fiumicino Sud** che ha previsto una serie di opere realizzate nel periodo 2012-2016, rese necessarie *"dalla constatazione che il fenomeno di subsidenza comporta il progressivo abbassamento della pavimentazione rispetto al piano di campagna. Tutto questo è accentuato dai numerosi interventi di ricarica di strati di pavimentazioni che, appesantendo il rilevato, hanno fatto sì che lo stesso "sprofondi" sempre più ad ogni interventi di manutenzione."*

La stessa ADR nella relazione inviata al Ministero dell'Ambiente per la VIA al progetto di "**Fiumicino Sud**" dichiarava che da trivellazioni effettuate il terreno solido si trovava a circa 130 metri di profondità.

Come su accennato, prima della bonifica idraulica del 1884-1889 tale area ricadeva prevalentemente nello "Stagno di Maccarese". Qualora il nuovo aeroporto di "**Fiumicino Nord**" dovesse effettivamente essere realizzato le piste ed ogni altra struttura aeroportuale, inclusi il centro commerciale, gli alberghi, ecc., si troverebbero a ricadere al centro dell'ex Stagno.

Inoltre, per la stessa criticità dell'area, che vede un fitto reticolo di canali di bonifica, essa è stata inclusa come area allagabile dalla Autorità di Bacino del Fiume Tevere con decreto segretariale n.42 del 16/07/2015; detto giudizio è stato recentemente riconfermato con decreto n.58 del 22/12/2016.

Infine, il territorio circostante l'attuale aeroporto è attraversato da una serie di corsi d'acqua, in parte sottoposti a vincolo di tutela con fasce di rispetto ex Legge

431/1985.

3. VINCOLI E TUTELE

L'aeroporto è situato al centro di una lunga fascia costiera che confina a nord con vaste aree agricole e con l'**Oasi WWF di Macchiagrande** (coincidente in gran parte con il Sito di Importanza Comunitaria Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto), è localizzato **all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano**, all'interno della quale vi sono aree di alto valore naturalistico ed archeologico.

3.1. La Riserva naturale statale del Litorale Romano.

La **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano** è stata istituita il 29 marzo 1996 con Decreto del Ministro per l'Ambiente per "*la salvaguardia dei preziosi valori naturalistici e storico-archeologici*", e inserita nell'elenco delle Aree Naturali Protette di cui al DM 27 aprile 2010 con la sigla EUAP0086. La Riserva si compone di aree "di minore protezione" (aree di tipo 2) e aree "di maggiore protezione" (aree di tipo 1).

Con Decreto Ministeriale n. 311 del 24/10/2013 le aree di tipo 2, situate al centro dell'ex Stagno di Maccarese e poste sotto il livello del mare, sono state riclassificate in aree di tipo 1. In particolare, la zona di maggiore protezione è costituita da una area di circa 450 ettari al cui interno insistono le "Vasche di Maccarese", aventi una superficie di circa 33 ettari. La stessa Amministrazione Comunale ha avviato il procedimento per richiedere che l'area delle Vasche venga vincolata a Zona Protezione Speciale (ZPS).

Tali aree verrebbero distrutte dal futuro sviluppo dell'aeroporto. Infatti, dei complessivi 1300 ettari necessari alla realizzazione del nuovo aeroporto "**Fiumicino Nord**", circa 150 ettari ricadono in aree di tipo 1 e i restanti 1150 ettari in aree di tipo 2.

In tali aree l'art. 7 del decreto dispone che è proibito qualsiasi nuovo intervento di modificazione del territorio e di ulteriore urbanizzazione.

Lo stesso Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, facendo seguito alla richiesta di parere del Consiglio di Stato in merito al ricorso straordinario presentato dall'ENAC al Presidente della Repubblica, per l'annullamento del DM n.311 del 24/10/2013, dichiarava incompatibile con la Riserva il nuovo aeroporto (**Fiumicino Nord**).

Con il Decreto della Regione Lazio n.T00468 del 16/12/2015 - in ottemperanza alle sentenze del T.A.R. Lazio nn. 3764/2009 e 12652/2009 - la Regione ha nominato il Commissario ad acta con il compito di predisporre la VAS, il **Piano di Gestione** ed il relativo **Regolamento** della **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano**.

Dopo che il Rapporto Preliminare della VAS è stato inviato al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Mare e alla Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (VIA e VAS), il **Piano di Gestione della Riserva** ed il relativo **Regolamento** sono attualmente in fase ultimativa e verranno sottoposti al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione definitiva.

3.2 SIC e ZPS

Il territorio è, inoltre, interessato da **quattro siti Natura 2000**: il SIC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (IT6030023); il SIC coincidente con la ZPS Lago di Traiano (IT6030026), il SIC Isola Sacra (IT6030024) e il SIC Macchia Grande di Ponte Galeria (IT6030025).

Il sedime del nuovo aeroporto interferisce in modo diretto con il **SIC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto**. Le rotte percorse dagli aeromobili intercettano lo spazio aereo sopra il SIC e la zona ZPS, a quote non elevate, con conseguente disturbo alla fauna, nonché pregiudizio per la vegetazione e le coltivazioni circostanti. Il sito è inoltre interessato da **tre Habitat Natura 2000** (Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia (cod. 9340); Dune costiere con Juniperus spp.* (cod. 2250); Matorral arborescente con Laurus nobilis* (cod. 5230).

3.3. Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)

Il PTPR adottato dalla Giunta Regionale con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007, esclude tassativamente *"ogni attività comportante trasformazione dell'uso del suolo diverso dalla sua naturale vocazione per l'utilizzazione agricola"*. Le stesse norme contenute nel PTGP (Piano Territoriale Generale Provinciale), approvato con Delibera n.35 del 24 luglio 2000 e approvato dalla Regione Lazio ai sensi dell'art.21 com 9 e 10 della legge regionale 38/1999, prevedono che il territorio debba essere utilizzato per le attività agricole.

3.4 Beni e vincoli archeologici

Il Piano Territoriale Paesistico approvato con legge regionale n. 24 del 6.7.1998 evidenzia, sull'area interessata al nuovo aeroporto "**Fiumicino Nord**", la presenza di **vincoli archeologici**, ai sensi della legge 1089/1939, oltre all'importante **sito preistorico di Le Cerquete-Fianello** vincolato con DM del 03/02/1991 che è stato oggetto dal 1992 di ripetute campagne di scavo ad opera del Dip.to di Scienze storiche, archeologiche e antropologiche, Università di Roma, "La Sapienza" (gli importanti risultati di ricerca ottenuti sono stati pubblicati nel volume a cura di A. Manfredini, *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*. Istituto Italiano di preistoria e Protostoria, Firenze 2002).

4 LE PREVISIONI DI TRAFFICO E MOVIMENTI

4.1 Piano Nazionale degli aeroporti del 2014, proiettato temporalmente al 2035, prevede per l'aeroporto di Fiumicino un aumento del traffico aereo che varia da un minimo di 63 milioni di passeggeri/anno ad un massimo di 73 milioni di p/a.

Tali stime sono nettamente inferiori a quelle contenute nel precedente **Piano Nazionale degli Aeroporti del 2012** che, prevedeva al 2030 un incremento nettamente superiore, che variava da un minimo di 70 milioni p/a a un massimo di 80 milioni di p/a.

Il Progetto **Fiumicino Nord** giustificava la sua necessità basandosi sulle stime fornite da AdR che, proiettate al 2044 (data di scadenza della concessione), indicavano un volume di traffico pari a 100milioni di p/a. Tali previsioni sono state inserite nel *Contratto di programma Enac-AdR* (allegato 11) attualmente in vigore, nonostante che successivamente le stime contenute nel **Piano Nazionale 2014** siano significativamente state ribassate.

Le previsioni indicate da AdR e inserite nel *Contratto di Programma* si fondano sulle informazioni fornite da costruttori di aeromobili che operano su scala europea e mondiale (quali Airbus, Boeing) e sulle fonti del Fondo Monetario Internazionale, quest'ultime riferite alle stime di crescita del PIL.

Inoltre, non può omettersi di osservare che i grafici forniti da ADR mostrano una curva della crescita ipotizzata fortemente accentuata nel lungo periodo (un aumento di 23 milioni passeggeri/anno (+45%), solo tra il 2025 e il 2026, e di 18 milioni (+20%) solo tra il 2037 ed il 2038), dunque in periodi in cui le previsioni presentano inevitabilmente un maggior grado di alea, mentre per gli anni più prossimi alle rilevazioni, in cui la previsione può basarsi su dati più attendibili e aggiornati, viene previsto un incremento di traffico modesto, (10 milioni di passeggeri nell'intero decennio dal 2014 al 2023).

Tale previsioni si ritengono dunque sovrastimate e non ancorate a fonti certe e dati verificabili che consentano di accertare la validità delle stime fornite per giustificare il nuovo aeroporto di Fiumicino. Inoltre, le previsioni dei passeggeri/anno non prendono mai in considerazione le evoluzioni tecnologiche che nel prossimo futuro riguarderanno sia gli aeromobili che il controllo del traffico aereo e che vanno nella direzione di aumentare la capacità del singolo slot, diminuendo al tempo stesso i tempi di coda.

Inoltre bisogna notare che gli incrementi derivano prevalentemente dai passeggeri low cost che a Fiumicino sono passati dai 6,8 milioni del 2012 ai circa 12 milioni del 2016. Se si escludono i passeggeri low cost, come dovrebbe essere il caso per un aeroporto che vuole essere un *hub intercontinentale*, l'aeroporto di Fiumicino ad

oggi si attesta intorno ai 30 milioni di p/a.

E ciò era quanto prevedeva il *Piano Nazionale degli Aeroporti del 2012* che escludeva dalle stime per il *Leonardo da Vinci* i passeggeri dei voli low cost che a partire dall'anno 2019, avrebbero dovuto essere trasferiti presso il nuovo aeroporto di Viterbo, poi "stralciato" al momento della firma della **Convenzione-Contratto di Programma**.

La stessa prospettiva indicata recentemente nel piano industriale dalla compagnia aerea Alitalia ci induce a pensare che il futuro dell'aeroporto di Fiumicino sarà sempre più legato ai voli low cost, mentre per detti voli si renderebbe necessario individuare, come richiesto dalla stessa Regione Lazio, un apposito aeroporto a loro dedicato dove trasferirli, come del resto avviene negli altri aeroporti europei.

Altra questione è quella che riguarda le previsioni relative ai movimenti aerei. Il numero dei movimenti degli aerei giornalieri ed annuali è un elemento fondamentale per determinare le capacità di un aeroporto, e quindi per stabilire il numero delle piste necessarie.

Le previsioni dei movimenti fornite dalla Società AdR sono state completamente disattese, infatti nel 2016, il numero dei movimenti previsti da AdR era pari a 353 mila mentre quelli effettivamente registrati sono stati 314 mila (un dato inoltre molto lontano dal record storico registrato nel 2008, quando i movimenti furono oltre 340 mila).

Anche le previsioni dei passeggeri medi per movimento sono stati artatamente mantenuti notevolmente bassi al fine di esaltare il numero dei movimenti anno e medi giornalieri giustificando un costante picco rispetto il totale delle ore volabili e quindi affermare la necessità di realizzare la quarta pista e il secondo aeroporto "**Fiumicino Nord**". Questo artificio contabile evidenzia la necessità di realizzare nuove piste e il secondo aeroporto.

Infatti la Società AdR, a giustificazione tecnica del raddoppio dell'aeroporto, nelle tabelle contenute negli allegati alla **Convenzione-contratto di programma**, ha assunto la quota massima di 120 passeggeri per aereo come capacità di riempimento medio, mentre già nel 2016 la quota raggiunta è stata di 131 passeggeri.

Ricordiamo, in conclusione, che il **Piano Nazionale Aeroporti** del 2012 indicava come **azione prioritaria** quella di "migliorare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, prima di favorire l'offerta di capacità aggiuntiva, per contenere l'impatto sull'ambiente ed il paesaggio dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture" e, quale **obiettivo di carattere generale**, il miglior uso delle infrastrutture esistenti: "L'uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti deve essere ottimizzato prima di

procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture”.

4.2. Infrastrutture stradali e ferroviarie

Infine osserviamo che l'aspetto trasportabilità da e per l'aeroporto, sotto il profilo delle eventuali opere ferroviarie e stradali da realizzare non è stato mai preso nella dovuta considerazione.

Stante le previsioni di 100 milioni di passeggeri che ADR ha inserito nei documenti ufficiali allegati al DPCM del 21/12/2012, è evidente che l'attuale reticolo stradale e ferroviaria è assolutamente insufficiente e che pertanto sarebbero necessari interventi infrastrutturali di notevole entità e tali che il territorio non sarebbe in grado di sostenere.

Attualmente circa 40mila persone, si recano giornalmente in aeroporto per prestare la loro opera. Tra andata e ritorno abbiamo 80 mila movimenti.

Secondo i parametri divulgati da ADR, per i quali a ogni milione di passeggeri corrisponderebbero 1000 occupati diretti, e secondo le previsioni fornite da AdR a supporto della *Convenzione-Contratto di programma* per le quali nel 2044 si arriverebbe a 100 milioni di p/a, avremmo un totale di 1.000.000 occupati, ovvero 200.000 movimenti giornalieri da e per l'aeroporto.

E' evidente che tali volumi di traffico richiederebbero una rete di infrastrutture devastante per l'intero territorio.

Fiumicino, 7 aprile 2016

Comitato FuoriPISTA
Associazione FuoriPISTA