

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: martedì 2 maggio 2017 18:44
A: A: DVA-UDG; A: RIN-UDG
Oggetto: 2017 - 10398
Allegati: 10398.pdf

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0010422/DVA del 04/05/2017

RITIRARE ORIGINALE (DVA)



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0010398/GAB del 02/05/2017

Alla c.a. Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma (RM)

PEC: segreteria.capogab@pec.minambiente.it

Oggetto: Appello al Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la richiesta di un Suo intervento in merito alle due seguenti procedure, in corso presso il MATTM:

- (1) di Valutazione di Impatto Ambientale sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino - Roma (ID-VIP 3276);
- (2) Conferenza dei Servizi sul Piano di riduzione del rumore per l'aeroporto di Ciampino presentato l'11/11/2015 dal Gestore AdR Spa;

Allegati: Fogli firma

Signor Ministro,



L'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino-Roma (noto come "Aeroporto di Ciampino") opera fuori dai limiti di legge dall'inizio dell'attuale fase di sviluppo, iniziata nel 2001, non avendo preventivamente fatto la Valutazione d'Impatto Ambientale (art. 6 L. 349/1986 e DPCM 377/1988) e non avendo applicato le disposizioni della legge 447/1995 s.m.i. e Decreti collegati, riguardante il contenimento dell'impatto acustico.

A partire dai primi report del 2009 di Arpa Lazio sull'inquinamento acustico e dalla zonizzazione acustica aeroportuale approvata dalla Conferenza dei Servizi del 2010 è confermato che l'aeroporto opera costantemente fuori dai limiti normativi e per questo chiediamo al Ministro dell'Ambiente un suo intervento o provvedimento per la riduzione dei voli.

Oggi, dopo 12 anni di proteste dei cittadini, sono in corso presso il Ministero dell'Ambiente due procedure che possono finalmente ricondurre nell'ambito della legalità il funzionamento di questo aeroporto la cui attività oltre i limiti normativi colpisce i Comuni di Ciampino, Roma VII Municipio e Marino.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Ufficio di Gabinetto

3 APR 2017

Il Vice Capo di Gabinetto

Si tratta della procedura di VIA sul Masterplan dell'aeroporto (ID-VIP 3276, avviata l'8/02/2015) e della Conferenza dei Servizi sul Piano di riduzione del rumore per l'aeroporto di Ciampino (art. 2 D.M. 29/11/2000), ripresentato l'11/11/2015 dal Gestore AdR Spa, dopo essere stato respinto nella sua prima versione del novembre 2013 dai tre Comuni interessati.

Per l'attivazione della VIA e della Conferenza dei Servizi sono state importanti le iniziative dei cittadini che hanno consentito l'apertura dell'indagine UE per la procedura di infrazione comunitaria (EU Pilot 6876/14/ENVI), la petizione al Parlamento Europeo (Petizione 0112/2015) e gli esposti firmati da 1.700 cittadini presentati nel 2015 alla Procura della Repubblica.

La VIA e la Conferenza dei Servizi in corso presso il Ministero dell'Ambiente possono finalmente riportare l'Aeroporto di Ciampino ad operare nel rispetto dei limiti di legge.

Ma le due procedure sono viziate da impostazioni errate e dati falsanti che rischiano di renderle inefficaci.

Chiediamo pertanto al Signor Ministro di intervenire nelle suddette procedure in corso, in particolare sulla parte relativa all'inquinamento acustico (sul quale esistono specifiche norme relative ai limiti normativi e agli obblighi e metodi per il rientro entro tali limiti in caso di loro superamento), utilizzando i poteri che la legge gli demanda e intervenendo sulle seguenti impostazioni errate e dati falsanti presenti nelle due procedure:

1. in base alla legge 447/1995 s.m.i. e D.M. collegati il rientro entro i limiti normativi deve avvenire entro l'anno 2018 e non entro l'anno 2021 come invece riportato nelle due procedure;
2. Il numero di voli relativi all'anno di riferimento (2013) e all'anno previsto per il rientro nei limiti normativi (che deve essere il 2018) devono essere calcolati nello stesso modo e tenere conto, sia per il 2013 che per il 2021 (che deve essere 2018), delle fluttuazioni dovute ai momenti di maggior traffico, come prevede la legge.
3. L'introduzione dell'insonorizzazione degli edifici, citata nelle due procedure, non può essere presa in considerazione nel caso degli aeroporti in quanto è contraria alle disposizioni di legge nel caso degli aeroporti.
4. le procedure "antirumore" di decollo ed atterraggio già attive non possono essere prese in considerazione come strumento per la riduzione del rumore in quanto dimostrate inefficaci in base alle rilevazioni mensili del rumore effettuate da Arpa Lazio.

5. l'introduzione di una nuova tipologia di aerei di linea a minor impatto ambientale (Boeing 737 MAX 200) non può essere presa in considerazione sia perché si tratta di aeromobili non ancora in produzione e quindi privi di certificazione, sia in quanto si fa riferimento ad un'azione volontaria di acquisto di nuovi aeromobili della sola compagnia aerea Ryanair e non ad un obbligo che introduca limiti di rumorosità per gli aeromobili di qualsiasi compagnia voglia operare sullo scalo.
6. Per la procedura di VIA, dove il proponente Enac nelle sue controdeduzioni pubblicate il 21/12/2016 nel sito del Ministero dell'Ambiente rifiuta di proseguire la valutazione della "componente rumore", deve essere invece garantito il corretto svolgimento della procedura e la coerenza con la procedura di Conferenza dei Servizi. Questo è anche necessario per limitare le ragioni di un contenzioso amministrativo che da anni si trascina al TAR e al Consiglio di Stato, proprio a causa delle difficoltà che incontrano i Magistrati per l'assenza di una Valutazione Ambientale che, per la componente rumore, fornisca basi certe di giudizio sulle problematiche ambientali che impongono la necessità di limitare l'attività dell'Aeroporto di Ciampino.

Grazie e Cordiali Saluti,

Roberto Barcaroli

Portavoce del Comitato per la Riduzione dell'Impatto

Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)

Cell. 335 6826497

Mail: roberto.barcaroli_portavoce@comitatoaeroportoociampino.it

Mail: r.barcaroli99@gmail.it

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino
*Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce),
Elia Baia, Paola Piras, Silvio Sinibaldi*

**Alla c.a. Direzione generale per i Rifiuti e l'Inquinamento
(RIN)**
Sig. Direttore Generale
Dott. Mariano Grillo
PEC: dgrin@pec.minambiente.it

Oggetto: Invio di Osservazioni alla procedura di Conferenza di Servizi relativa all'approvazione del Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, presentato da Aeroporti di Roma S.p.A. in data 11 novembre 2015

Rif. m_amte.RIN.REGISTRO UFFICIALE.USCITA.Prot.0012154.11-08-2016 (allegato 1)

Confermando la nostra richiesta di partecipazione alla Conferenza di Servizi di cui all'oggetto, In allegato alla presente (allegato 2) si inviano le osservazioni dello scrivente Comitato al Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino; presentato da Aeroporti di Roma S.p.A.

Ringraziando anticipatamente, si inviano Cordiali Saluti,

Roberto Barcaroli

20/2/2017

Portavoce del Comitato per la Riduzione dell'Impatto

Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Cell. 335 6826497

Mail. r.barcaroli99@gmail.it



1



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER I RIFIUTI E L'INQUINAMENTO

IL DIRETTORE GENERALE

Al Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino in persona del Portavoce, sig. Roberto Barcaroli e del vice Portavoce, sig. Marco Carbonelli
PEC: marco.carbonelli@crrt.odg.roma.it

Pratica N.

Ref. Mittente:

Oggetto: Nota del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino, acquisita con prot. 11488/RIN del 28 luglio 2016, avente ad oggetto la richiesta di partecipazione alla Conferenza di Servizi relativa all'approvazione del Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, presentato da Aeroporti di Roma S.p.A. in data 11 novembre 2015.

A seguito della nota in oggetto, si precisa quanto segue.

Come è stato rilevato da questa Direzione Generale con la nota prot. 9624 del 22 giugno 2016, al momento attuale, è in corso la fase istruttoria del procedimento di approvazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore relativo all'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, trasmesso a questo Ministero dalla Regione Lazio con nota del 19 maggio 2016, acquisita dalla Scrivente Direzione Generale con prot. 8085 del 26 maggio 2016.

Con nota prot. 10767 del 18 luglio 2016, questo Ministero ha richiesto informazioni e integrazioni ad Aeroporti di Roma, secondo quanto indicato nel parere dell'ISPRA, concedendo alla Società il termine di sessanta giorni, salvo motivata richiesta di proroga di ulteriori trenta giorni.

Come è stato già rilevato nella precedente nota prot. n. 9624/2016, all'esito dell'istruttoria svolta dal Ministero con il supporto tecnico dell'ISPRA, questa Direzione Generale convocherà una riunione tecnica alla quale parteciperanno i rappresentanti della Regione e dei Comuni interessati, al fine di acquisire i contributi istruttori di tali enti. Codesto Comitato verrà invitato a partecipare, in qualità di uditore, a tale riunione tecnica, fermo restando che potrà, comunque, partecipare anche alla fase istruttoria del procedimento, presentando a questa Amministrazione osservazioni scritte e documenti, al fine di fornire elementi valutativi e conoscitivi in merito ai contenuti del piano presentato.

Per il Direttore Generale

Dott. Mariano Grillo
IL VICARIO

Il Dirigente: Dott. ssa Paola Schiavi
Ufficio Mittente: IA 04_2016

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57228615 - Fax 06-57228612

e-mail: RIN-UDC@minambiente.it

e-mail PEC: dgrin@pec.minambiente.it

(Allegato 2)

Osservazioni del Comitato CRIAAC sul "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino", presentato dal gestore AdR Spa l'11/11/2015, attualmente all'esame della Conferenza di Servizi convocata presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare"

Indice delle osservazioni:

- pag. 1 Osservazione n. 1_CdS_CRIAAC Osservazione sulla lettera di accompagnamento al Piano AdR 2015; *"errata indicazione dell'anno 2021 come anno di rientro entro i limiti normativi"*
- pag. 5 Osservazione n. 2_CdS_CRIAAC Osservazione sulle misure previste al punto "3"; *"errata adozione del metodo dell'intervento sui ricettori nel caso del rumore aeroportuale"*
- pag. 8 Osservazione n. 3_CdS_CRIAAC Osservazione sulle misure previste nei punti "4"; "4.1"; "5"; "6"; *"utilizzo di metodo di calcolo errato nella valutazione della eventuale riduzione dei movimenti aerei nello scenario proposto (2021) rispetto allo scenario ante operam (2013)"*
- pag. 12 Osservazione n. 4_CdS_CRIAAC Osservazione sulle misure previste nei punti "4"; "4.1"; "5"; "6"; *"nuova procedura di decollo"*
- pag. 13 Osservazione n. 5_CdS_CRIAAC Osservazione sulle misure previste nei punti "4"; "4.1"; "5"; "6"; *"Sostituzione di parte del "parco macchine" (50%) con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più "performanti" "a partire dal 1 gennaio 2019"*
- pag. 16 Osservazione n. 6_CdS_CRIAAC Osservazione su punto "7. Risultati derivanti dagli interventi diretti sulla sorgente";

Osservazione n. 1_CdS_CRIAAC

al "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino" - Relazione Tecnica - trasmesso alle Amministrazioni interessate con lettera prot. U0020178 11/11/2015.

In merito alla lettera - con prot. "U0020178 11/11/2015", inviata in accompagnamento della documentazione del "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino dal "Gruppo AdR - Aeroporti di Roma SpA", all'indirizzo dei Comuni di Roma, Ciampino e Marino, Regione Lazio e, per conoscenza, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

con oggetto: *"D.M. 29 novembre 2000 - Trasmissione Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto di G.B. Pastine di Ciampino"*

Si fa presente che nel testo della lettera è riportata la seguente frase:

1

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino
*Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce),
Elia Baia, Paola Piras, Silvio Sinibaldi*

"Come noto, la scrivente Società concessionaria della gestione del sistema aeroportuale della capitale, in data 28 /11/2013 ha trasmesso il Piano di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino, in ottemperanza al disposto del D.M. 29/11/2000.

Nei termini previsti dalla vigente legislazione in materia, i Comuni interessati hanno reso il proprio parere ed hanno deliberato di non approvare il suddetto piano.

*A seguito dell'analisi delle diverse motivazioni addotte nelle rispettive delibere di diniego e delle necessarie verifiche di natura tecnica, ADR ha incaricato il Dipartimento DIAEE della Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale dell'Università di Roma "Sapienza" per **una rielaborazione del piano** in oggetto al fine di tenere conto delle osservazioni ritenute rilevanti e attuabili.*

Con la presente si procede, pertanto, alla trasmissione del nuovo Piano di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino."

Si osserva che la "Conferenza dei Servizi per l'approvazione dell'impronta acustica e della zonizzazione acustica dello scalo aeroportuale di Ciampino" è terminata il 1 luglio 2010 con l'approvazione dell'impronta acustica e della zonizzazione acustica dell'aeroporto di Ciampino.

I risultati della Conferenza dei Servizi sono stati pubblicati sul supplemento ordinario n. 172 al Bollettino Ufficiale della Regione Lazio n. 37 del 7 ottobre 2010.

Di conseguenza, dal 1 luglio 2010 hanno cominciato a decorrere i 18 mesi di tempo concessi al gestore AdR per la realizzazione e consegna ai Comuni di Roma, Ciampino e Marino e alla Regione Lazio della "mappa dei conflitti" che individua le zone dove è stato stimato il superamento dei limiti acustici, come previsto dal D.M. 29 novembre 2000.

Come previsto dal medesimo Decreto, entro i successivi 18 mesi, a novembre 2013, è stato consegnato, seppure con qualche mese di ritardo, dal gestore AdR ai Comuni di Roma, Ciampino e Marino e alla Regione Lazio il "Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore derivante dal traffico di origine aeronautica" (di qui in avanti anche "Piano AdR" o "Piano") per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino.

Entro i termini previsti, come riporta la citata lettera di AdR, i Comuni di Roma, Ciampino e Marino hanno respinto il Piano di AdR del 2013.

Cioè TUTTI i soggetti preposti alla valutazione e approvazione del Piano lo hanno ritenuto inadeguato in base alle Norme e respinto.

La lettera di cui sopra, che accompagna la trasmissione della nuova versione 2015 del Piano AdR, specifica nel suo testo che si tratta di "**una rielaborazione del Piano** in oggetto al fine di tenere conto delle osservazioni ritenute rilevanti ed attuabili".

Quindi, per ammissione dello stesso gestore aeroportuale AdR, non si tratta di un nuovo Piano elaborato a seguito dell'annullamento e invalidazione della procedura o del Piano presentato nel 2013 ma, bensì, di una mera "rielaborazione" del Piano medesimo.

Si specifica che il citato D.M. 29 novembre 2000, Art. 2 - Obblighi del gestore, al punto c) riporta:

"c) per gli aeroporti:

c.1) entro diciotto mesi dall'individuazione dei confini delle aree di rispetto

2

di cui al decreto ministeriale 31 ottobre 1997, art. 6, comma 1, il gestore individua le aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti e trasmette i dati relativi ai comuni e alle regioni competenti o alle autorità da esse indicate;

c.2) entro i successivi diciotto mesi, nel caso di superamento dei valori limite, l'esercente presenta ai comuni interessati ed alle regioni o alle autorità da esse indicate il piano di contenimento ed abbattimento del rumore di cui al comma 5 dell'art. 10 della legge 26 ottobre 1995, n. 447. Tale termine si applica anche al caso in cui si accerti il superamento dei valori limite successivamente all'individuazione di cui al punto c.1), in ragione di sopravvenute modificazioni di carattere strutturale o relative a modalità di esercizio o condizioni di traffico dell'infrastruttura;

c.3) gli obiettivi di risanamento previsti dal piano devono essere conseguiti entro 5 anni:

dalla data di espressione della regione o dell'autorità da essa indicata, con proprio provvedimento se previsto;

dalla data di presentazione del piano qualora la regione, entro tre anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, non abbia emanato provvedimenti in materia.

La regione può, d'intesa con le autonomie locali, in considerazione della complessità degli interventi da realizzare, dell'entità del superamento dei limiti e dell'eventuale esigenza di delocalizzazione di insediamenti ed edifici, fissare termini diversi;"

Considerato che è INAMMISSIBILE che alla presentazione di successivi piani o di successive versioni del medesimo piano, errati o inaccettabili in base alle Norme, corrisponda la concessione di prolungamenti nei tempi previsti dalle Norme medesime, altrimenti verrebbe ingiustamente favorito l'interesse del gestore a presentare una infinita serie di piani assurdi per avere tempi infiniti, stante anche l'interesse economico e industriale diretti del medesimo a non ridurre l'attività dello scalo o la capacità e la flessibilità operativa.

Si osserva che, nel caso di immotivate proroghe dei tempi, verrebbe leso il diritto dei cittadini e delle Amministrazioni competenti ad avere nei tempi di legge, il completo rispetto delle Norme nel funzionamento dell'aeroporto.

Si osserva anche che il gestore Aeroporti di Roma Spa (AdR Spa), oltre a far parte di uno dei maggiori gruppi industriali nazionali, è anche il più grande gestore aeroportuale nazionale, che gestisce circa il 30% del traffico aereo passeggeri nazionale e il 25% dei movimenti aerei. Appare quindi sorprendente che in oltre tre anni non sia riuscito a produrre un Piano accettabile di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto di Ciampino, che rappresenta poco più del 3% del traffico nazionale.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino
*Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce),
Eliana Baia, Paola Piras, Silvio Sinibaldi*

Si osserva che, nel caso specifico dell'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, sono stati prodotti dalle Istituzioni competenti (Dipartimento Epidemiologico Regionale e ASL competente per territorio) due studi epidemiologici, sugli adulti e sui bambini residenti nelle aree colpite, denominati rispettivamente "S.E.R.A - Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale" e "S.Am.Ba - Studio sugli effetti dell'ambiente sulla salute dei bambini residenti a Ciampino e Marino" (reperibili presso il Dipartimento Epidemiologico Regionale e anche al LINK: <http://www.deplazio.net/it/attivita/82>), i quali dimostrano che la popolazione residente è esposta a gravi rischi sanitari.

Si osserva che in occasione degli imponenti lavori alla pista di volo, ai piazzali e alle vie di rullaggio, effettuati dal gestore AdR una prima volta nel periodo dal 23 settembre al 2 ottobre 2012 e, una seconda volta, nel periodo dal 14 al 29 ottobre 2016, è bastato un solo giorno per spostare TUTTI i voli da Ciampino a Fiumicino e UN SOLO GIORNO per riportarli tutti indietro a fine lavori, NON sembra possibile che possano sussistere ragioni valide perché vengano concesse proroghe di tempi.

Si osserva che il Piano AdR del 2013 è stato respinto unanimemente da TUTTE le Amministrazioni preposte alla sua valutazione, appare incontrovertibile come la responsabilità di un tale rifiuto da parte dei tre Comuni, sia da ascrivere unicamente alla imperizia e superficialità del gestore AdR nel predisporlo.

Si osserva che Arpa Lazio, nell'ambito dei suoi compiti istituzionali, dall'aprile 2012 ad oggi, produce **mensilmente** e pubblica sul proprio sito istituzionale un "Bollettino di informazione acustica Aeroporto di Ciampino - G.B. Pastine" il quale ha riportato, in tutte le sue 58 edizioni mensili fino al dicembre 2016, continui superamenti sia dei limiti acustici aeroportuali (LVA) che di quelli comunali (LAeq) e che NON è ammissibile costringere ulteriormente i cittadini, il territorio e le Amministrazioni a farsi carico delle conseguenze di ulteriori violazioni delle Norme.

Tutti i Bollettini mensili prodotti da Arpa Lazio sono reperibili ai LINK: <http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/trasporti.htm> e <http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/dati.htm>).

SI RICHIEDE CHE:

Per tutto quanto sopra esposto e in considerazione del fatto che il Piano di AdR proposto nel novembre 2015 prevede la manifestazione dei suoi effetti di rientro dell'inquinamento acustico nell'ambito dei limiti di legge nel lontano 2021, si richiede che, nel rispetto delle Norme e ove approvati dalla Conferenza dei Servizi in corso presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la completa manifestazione di tutti gli effetti previsti dal citato Piano e il completo rientro nei limiti di legge non possa superare il 1 luglio 2018 (18 mesi+18 mesi + 5 anni dal termine della Conferenza dei Servizi del 2010).

Osservazione n. 2_CdS_CRIAAC

al "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino" – Relazione Tecnica – trasmesso alle Amministrazioni interessate con lettera prot. U0020178 11/11/2015.

Si osserva che il Piano AdR nei primi capoversi del punto "3. Aspetti normativi" riporta:
"occorre considerare innanzitutto che, lo scopo del piano di risanamento è quello di rispettare i limiti normativi dettati dal piano di zonizzazione acustica aeroportuale vigente (all'interno dell'intorno aeroportuale) e i limiti dettati dai piani di zonizzazione acustica dei comuni limitrofi (al di fuori dell'intorno aeroportuale)".

Successivamente riporta:

"una volta individuate le aree in corrispondenza delle quali si verificano i superamenti rispetto i limiti normativi, occorre procedere a predisporre gli interventi di mitigazione ambientale.

Il DM 29/11/2000 (art. 5 comma 3), stabilisce che:"

"gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere effettuati secondo la seguente scala di priorità:

- a) direttamente sulla sorgente rumorosa;*
- b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore;*
- c) direttamente sul ricettore"*

"il successivo comma quattro dello stesso articolo precisa:"

"gli interventi di cui alla lettera c) sono adottati qualora mediante le tipologie di intervento di cui ai punti a) e b) del precedente comma 3, non sia tecnicamente conseguibile il raggiungimento dei valori limite di immissione, oppure qualora lo impongono valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale."

E più avanti riporta:

"va notato che, nonostante il legislatore non avesse previsto per le infrastrutture aeroportuali livelli minimi da garantire all'interno degli immobili da risanare (livelli invece previsti per le infrastrutture ferroviarie e stradali) appare ragionevole per analogia applicare tale criterio anche alle infrastrutture aeroportuali. Tale interpretazione della legge confermata dalla lettera con oggetto: " "aeroporto di Linate – criteri per la predisposizione da parte delle società e degli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento abbattimento del rumore (DM 29/11/2000)" "del Ministero dell'Ambiente (prot. DVA 2012 – 0007793 del 2/4/2012) in risposta ad un quesito posto da SEA Spa di Milano."

Si osserva che la pretesa di applicare in quanto "ragionevole per analogia" un criterio NON PRESENTE NELLA NORMA è totalmente arbitraria e inaccettabile. Le Norme sono da intendersi per come sono scritte e vanno lette secondo il significato che le parole e le frasi hanno nella lingua italiana.

Una semplice lettera riferita ad un caso specifico ("aeroporto di Linate" e "in risposta ad un quesito posto da SEA Spa di Milano"), per quanto proveniente da una Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente ("DVA"), NON può essere utilizzata per modificare e stravolgere la

volontà del legislatore e NON può essere utilizzata per modificare lo spirito e la lettera della Norma con riferimento generale a tutti gli aeroporti nazionali.

In subordine si fa osservare che il testo e il contesto della lettera citata non è riportato e resta quindi ignoto.

Si osserva che l'obiettivo di *"rispettare i limiti normativi dettati dal piano di zonizzazione acustica aeroportuale vigente (all'interno dell'intorno aeroportuale) e i limiti dettati dai piani di zonizzazione acustica dei comuni limitrofi (al di fuori dell'intorno aeroportuale)"*

può essere raggiunto applicando quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000, Art. 5 comma 3 lettera a), ossia intervenendo "direttamente sulla sorgente rumorosa", attraverso semplici misure tecniche come ad esempio:

1. l'introduzione di un'adeguata e reale diminuzione del numero dei movimenti aerei complessivi (leggasi anche "voli") sull'aeroporto di Ciampino;
2. l'introduzione di reali ed efficaci Procedure Antirumore per le rotte di arrivo e partenza per e da l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, sia per pista 15 che per pista 33, come da D.M. 3 dicembre 1999 Art. 3.
3. la riduzione delle dimensioni e del peso degli aeromobili civili abilitati ad accedere a questo specifico aeroporto;
4. la limitazione negli spostamenti a terra dei movimenti degli aeromobili effettuati con l'utilizzo della spinta dei motori, adottando invece l'utilizzo esteso, per movimentare gli aeromobili a terra, degli appositi trattori esistenti per questi spostamenti a terra;
5. il divieto di sostare a motori accesi nelle fasi di attesa nei piazzali o nelle vie di rullaggio con la prua o la coda dell'aeromobile rivolte verso l'abitato (direzione di massima proiezione del rumore dei motori);
6. l'attrezzaggio di un'apposita area per la prova motori, schermata acusticamente e lontana dall'abitato (come previsto dal D.M. 3 dicembre 1999 Art. 3 punto 3 lettere a), b) e c));
7. il divieto assoluto di uso del reverse per frenare la corsa in fase di atterraggio, a meno di documentate ragioni di emergenza nelle quali si sia trovato il velivolo;
8. porre particolare attenzione nella predisposizione delle procedure antirumore per evitare tassativamente il sorvolo, a bassa quota ed in fase di spinta, di aree abitate o sensibili (scuole, ospedali, parchi, aree protette) in decollo e atterraggio;
9. la limitazione al minimo assoluto delle attività notturne rumorose e il rispetto tassativo per i movimenti aerei e le attività civili dell'intervallo notturno 23.00 - 06.00 (nel 2013 e tutt'ora nell'aeroporto di Ciampino la programmazione dei voli di linea opera nella fascia 06.30 - 23.30).

SI RICHIEDE CHE:

per quanto sopra esposto, venga totalmente estromessa dal Piano AdR ("Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto di G.B. Pastine di Ciampino" del novembre 2015) tutta la parte riguardante l'intervento sui recettori, in quanto arbitraria, illegittima e contraria alle Norme vigenti.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino
*Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce),
Elia Baia, Paola Piras, Silvio Sinibaldi*

SI RICHIEDE CHE:

gli obiettivi di "rispettare i limiti normativi dettati dal piano di zonizzazione acustica aeroportuale vigente (all'interno dell'intorno aeroportuale) e i limiti dettati dai piani di zonizzazione acustica dei comuni limitrofi (al di fuori dell'intorno aeroportuale)" vengano raggiunti introducendo nel "Piano di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto di G.B. Pastine di Ciampino" esclusivamente misure coerenti con quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000, Art. 5 comma 3 lettera a), ossia intervenendo "direttamente sulla sorgente rumorosa".

Osservazione n. 3_CdS_CRIAAC

al "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino" - Relazione Tecnica - trasmesso alle Amministrazioni interessate con lettera prot. U0020178 11/11/2015.

(Osservazione sui Punti "4"; "4.1"; "5"; "6" del Piano AdR.)

Punto "4. Interventi di abbattimento e contenimento del rumore"

Si osserva che nel primo capoverso del Punto 4 del Piano AdR viene descritto lo scenario ante operam (2013) nel modo seguente:

"facendo riferimento allo scenario ante operam (anno 2013) la cui impronta a terra delle curve isolivello del descrittore acustico LVA è riportata nella tav. 2 e nel quale sono previsti 97 movimenti/g commerciali 61 movimenti/g di aviazione generale, si nota un generalizzato superamento dei limiti normativi previsti sia dalla zonizzazione acustica aeroportuale vigente sia dei piani di zonizzazione acustica comunale."

Dopo aver dichiarato che non risultano possibili interventi sulla via di propagazione del rumore, il Piano AdR recita:

"sono stati previsti i seguenti interventi di abbattimento e contenimento del rumore.

- Interventi sulla sorgente:
 - ✓ *Introduzione di una nuova procedura di decollo (allegato II)*
 - ✓ *Riduzione dei voli commerciali dagli attuali 97 a 65 giornalieri*
 - ✓ *Sostituzione di parte del "parco macchine" (50%) con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più "performanti".*
- Interventi diretti sui ricettori"

Punto "4.1 Tempi di intervento"

Si osserva che il punto riporta:

"relativamente a quanto sopra illustrato, i tempi di intervento sono i seguenti:

- *Nuova procedura di decollo: già operante;*
- *Riduzione dei voli commerciali dagli attuali 97 a 65 giornalieri: entro il 2021;*
- *Sostituzione di parte del parco macchine: a partire dal 1 gennaio 2019;*
- *Interventi diretti sui ricettori: immediatamente dopo l'approvazione del presente piano di contenimento abbattimento del rumore rispettando l'indice di priorità 0 eventuali priorità segnalate dagli organi competenti"*

Punto "5. Metodologia"

Si osserva che il punto riporta:

"la metodologia seguita nel presente studio la seguente:

- *Tracciamento, attraverso l'utilizzo del programma INM 7.1, della mappa acustica dello scenario costituito dalla nuova procedura di decollo (65 voli commerciali e 61 voli di aviazione generale) impiegando, per il 50% del totale, nuovi velivoli acusticamente più performanti. (Tavola. 4)"*

Punto "6. Interventi sulla sorgente"

Si osserva che il punto riporta:

"6.1 Nuova procedura di decollo

Il notam relativo alla nuova procedura di decollo è riportato in allegato (all.II)

6.2 Riduzione dei movimenti

È prevista una riduzione dei movimenti di aviazione commerciale dai 97 attuali a 65 movimenti giornalieri diurni (61 movimenti di aviazione generale e due movimenti di Stato)

6.3 Sostituzione parziale del parco macchine

In allegato (All.III) viene riportata la nuova distribuzione delle varie tipologie di velivolo relativamente alla flotta attualmente impiegata."

Si osserva che nel Punto "4" si riportano il numero di movimenti aerei giornalieri dello scenario ante operam (anno 2013) e li si quantifica come 97 movimenti/g commerciali e 61 movimenti/g di aviazione generale, pari ad **un totale di 158 movimenti giornalieri per l'anno 2013.**

Questo numero di movimenti aerei viene collegato alla proiezione a terra delle curve di isolivello del descrittore acustico LVA e al superamento dei limiti normativi della zonizzazione acustica aeroportuale. Si tratta quindi della media del numero di movimenti aerei utilizzata per il calcolo del descrittore acustico LVA, specifico per il calcolo del rumore aeroportuale.

Tale numero di 158 movimenti 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).

Tale valore di 158 voli giornalieri è un valore tecnico cautelativo, stabilito dalla Norma, per questo specifico calcolo.

In realtà nell'anno 2013, a fronte di un numero complessivo di 46.365 voli nel corso dell'anno (dato 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.

Nei Punti "4", "4.1", "5" e "6", nell'ambito delle misure che si propongono nel Piano AdR per la riduzione del rumore alla fonte nello scenario proposto (anno 2021), viene indicata una

riduzione del numero di movimenti commerciali giornalieri da 97 (scenario 2013) a 65 (scenario 2021).

Per formare il numero complessivo dei movimenti giornalieri previsti nello scenario 2021, ai 65 movimenti commerciali andrebbero aggiunti 61 movimenti di aviazione generale e 2 movimenti per voli di Stato, **per un totale complessivo al 2021 di 128 movimenti giornalieri medi nell'anno.**

Con riferimento allo scenario proposto (anno 2021) non viene però esplicitato il numero di movimenti giornalieri ipotizzati in tale scenario futuro nelle "tre settimane di maggior traffico" necessarie per il calcolo del descrittore acustico LVA e delle relative curve di isolivello. Se ne deduce che il numero di movimenti aerei giornalieri proposto (128 = 65 commerciali + 61 aviazione generale + 2 di Stato) NON fa riferimento ai movimenti medi giornalieri delle tre settimane peggiori (con maggior numero di movimenti) ipotizzabili per lo scenario proposto (anno 2021) ma si tratta evidentemente del numero medio di movimenti giornalieri annuale (movimenti totali ipotizzati per l'anno 2021 diviso per 365 giorni).

Il numero di movimenti dello scenario ante operam (158 movimenti/g nell'anno 2013) e il numero di movimenti dello scenario proposto (128 movimenti/g nell'anno 2021) sono pertanto due valori NON CONFRONTABILI e che, messi a confronto, non assicurano alcuna riduzione del rumore aeroportuale calcolato secondo quanto previsto dal D.M. Ambiente 31 ottobre 1997 ed espresso in termini di LVA.

Si fa presente che affinché il numero medio annuo dei movimenti aerei possa essere introdotto legittimamente nel modello di calcolo INM al posto di quelli delle tre settimane di maggior traffico, sarebbe necessario che il numero di movimenti aerei e il mix di flotta (comprese le percentuali di utilizzo per tipo di aeromobile), nonché le procedure di decollo o atterraggio per ciascun movimento aereo, restassero totalmente identici per ogni giorno dell'anno.

Solo in questo caso non esisterebbero nel corso dell'anno "settimane di maggior traffico", in quanto tutte le settimane dell'anno avrebbero esattamente lo stesso numero di movimenti aerei, le stesse tipologie di aerei e nelle stesse proporzioni e le stesse procedure di decollo e atterraggio. In questa ipotesi l'unica variabilità nell'impatto acustico quotidiano e settimanale sarebbe determinata dalle condizioni climatiche al contorno.

Dato che nel Piano AdR non vi è traccia dell'adozione di una simile ipotesi, è tassativamente indispensabile, al fine di poter valutare il rispetto dei limiti normativi (LVA), che vengano introdotte per l'anno 2021 ipotesi relative all'andamento del traffico reale, comprese le ipotesi delle tre settimane a maggior traffico.

Si osserva anche che nelle tabelle contenute nell'Allegato III al Piano AdR 2015, erroneamente per ambedue gli scenari (2013 e 2021) non sono riportati i valori relativi ai voli notturni (23.00 - 00.00 e 24.00 - 06.00). Si ricorda che nell'aeroporto di Ciampino i voli di linea sono programmati (già dal 2013) nelle fasce orarie che vanno dalle 06.00 alle 23.30 e che, essendo operativi a Ciampino i voli di Stato, sia per il 2013 e certamente anche per il 2021 dovranno essere previsti voli notturni.

SI RICHIEDE CHE:

l'ipotizzata riduzione del numero di movimenti aerei giornalieri relativa allo "scenario proposto" (anno 2021), venga riproposta completa delle informazioni relative al calcolo del descrittore acustico LVA, comprese le ipotesi riguardanti i movimenti aerei nelle tre settimane di maggior traffico ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997 Allegato A.

Le informazioni fornite relativamente allo "scenario ante operam" (anno 2013) e allo "scenario proposto" (anno 2021) devono essere tra loro completamente confrontabili, sia in termini di numero di movimenti complessivi annuali, per tipologia di movimento aereo (voli commerciali, aviazione generale, etc.), sia in termini di numeri medi di movimenti giornalieri per tali tipologie di movimenti, sia in termini di mix di flotta e di percentuali e numeri di movimenti per tipologia di aeromobile nell'ambito del mix di flotta.

Così come devono essere completamente confrontabili tra i due scenari "ante operam" e "scenario proposto" il numero di movimenti per le tre settimane di maggior traffico e tutte le altre informazioni necessarie al calcolo del descrittore acustico LVA, ai fini della valutazione del rispetto dei limiti normativi (ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997).

Si ribadisce inoltre, come già indicato in precedente osservazione, che tutti gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere completamente operativi entro il 1 luglio 2018.

Osservazione n. 4_CdS_CRIAAC

al "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino" - Relazione Tecnica - trasmesso alle Amministrazioni interessate con lettera prot. U0020178 11/11/2015.

Si osserva che nei punti "4"; "4.1"; "5"; "6" nell'ambito delle misure che si propongono nel Piano AdR per la riduzione del rumore alla fonte nello scenario proposto (anno 2021), viene indicata l'adozione di una "nuova procedura di decollo", già operativa alla data di presentazione del Piano AdR (11/11/2015). Tale nuova procedura migliorativa, anche se non rinforzata dalle ulteriori misure che, secondo il Piano dovranno essere adottate nel corso del tempo fino all'anno dello scenario proposto (anno 2021), dovrebbe comunque aver già apportato benefici in termini di riduzione del rumore rilevato dal sistema di centraline di monitoraggio gestito da Arpa Lazio.

Purtroppo nei 12 numeri mensili del "Bollettino di informazione acustica Aeroporto di Ciampino - G.B. Pastine" pubblicati sul sito ufficiale di Arpa Lazio dall'11/11/2015 (data di presentazione del Piano AdR 2015) fino ad oggi non sono evidenziati miglioramenti e proseguono i continui superamenti sia dei limiti acustici aeroportuali (LVA) che di quelli comunali (LAeq).

(Tutti i Bollettini mensili sono reperibili ai LINK:

<http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/trasporti.htm> oppure al link:

<http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/dati.htm>).

SI RICHIEDE PERTANTO che venga eliminata la voce relativa alla "nuova procedura di decollo" dalle misure, proposte dal Piano AdR 2015, come interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento direttamente sulla sorgente rumorosa (DM 29/11/2000 art. 5 comma 3 punto a)), in quanto manifestamente inefficace per il fondamentale scopo del rispetto dei limiti normativi.

Osservazione n. 5_CdS_CRIAAC

al "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino" - Relazione Tecnica - trasmesso alle Amministrazioni interessate con lettera prot. U0020178 11/11/2015.

Si osserva che nei punti "4"; "4.1"; "5"; "6" nell'ambito delle misure proposte nel Piano AdR 2015 per la riduzione del rumore alla fonte nello scenario proposto (anno 2021), viene indicata la "Sostituzione di parte del "parco macchine" (50%) con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più "performanti" "a partire dal 1 gennaio 2019"

Deducendolo da analoghe, anche se non identiche, argomentazioni presentate dal gestore AdR, tramite ENAC (Proponente della VIA), nella documentazione della procedura di VIA, avviata l'8/2/2016, per la valutazione del "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino - Roma". Si tratterebbe dell'introduzione nella flotta Ryanair dei nuovi modelli di velivoli Boeing 737 MAX 200, non ancora prodotti dalla Boeing, in sostituzione di una parte degli attuali Boeing 737 800, in dotazione alla compagnia.

Si fa notare, come illustrato nella "Osservazione n. 3_CdS_CRIAAC", che dallo "scenario ante operam (anno 2013)" allo "scenario proposto (anno 2021)" non sono dimostrate riduzioni dei movimenti aerei. In base ai contraddittori insiemi di valori forniti in merito ai movimenti aerei, anzi, si avrebbe l'aumento di un volo medio giornaliero (da 127 movimenti medi giornalieri su base annua del 2013, si passerebbe ai 128 del 2021).

Si fa anche notare che, il Boeing 737 max 200, che dovrebbe entrare a regime nel lontano 2021, è un velivolo che non esiste e del quale nessuno, a questo stadio della creazione del velivolo, neppure il costruttore Boeing, può certificare quali e se ci saranno le effettive migliorie nelle prestazioni relative all'impatto acustico.

A tale proposito, si fa riferimento a un documento estrapolato dalla VIA dell'aeroporto di Firenze. Si tratta del "Quadro di Riferimento Ambientale - Approfondimento impatto acustico in fase di decollo" Codice elaborato "SIA-AMB-04-REL-002" pubblicato in data 27/02/2015 e prelevabile al link:

<http://www.va.minambiente.it/it->

[IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?pagina=42#form-cercaDocumentazione](http://www.va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?pagina=42#form-cercaDocumentazione) ,

oppure direttamente al link: <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/130201> .

Il documento fa parte della documentazione prodotta nell'ambito della Procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale del "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029".

Questo volume rappresenta un approfondimento, rispetto al quadro di riferimento ambientale di quell'aeroporto, proprio sul tema dell'impatto acustico. L'approfondimento va dalla pagina pag. 6 alla pagina 15, con il titolo: "3. FENOMENI DI GENERAZIONE DEL RUMORE", in esso sono trattati i vari fenomeni di produzione del rumore da parte di un aereo, dalla fase di messa in moto prima del decollo, fino allo spegnimento dopo l'atterraggio. Sono descritti i fenomeni di generazione del rumore prodotto dal motore, dalle superfici

aerodinamiche, dalle cavità e sporgenze, dal carrello, etc. particolarmente significativo è, a pagina 11, il paragrafo "il rumore durante gli eventi aeroportuali" che inizia dicendo:

"Il rumore prodotto dall'aeroplano non è dovuto ad una sorgente dominante, ma ad un gran numero di meccanismi competitivi e contemporanei. Se si volesse, pertanto, attenuare globalmente il rumore provocato da un aereo, si dovrebbe operare simultaneamente su tutte le sorgenti. Sulla parte inferiore e superiore delle ali dell'aereo si sviluppa lo strato limite; questo genera rumore che, sommato a quello prodotto dal motore, fornisce il contributo udibile maggiore provocato dagli aeroplani nella zona aeroportuale.

Il rumore in banda larga prodotto dalla ventola è generato dall'interazione tra le varie sorgenti di turbolenza presenti all'interno del motore, nonché tra rotore e statore."

Analoghe considerazioni sui meccanismi di generazione del rumore prodotto dagli aeromobili sono contenute nelle pagine da 33 a 39 del volume "Il rumore aeroportuale 2015", pubblicato da Arpa Lazio e reperibile al LINK:

<http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/pubblicazioni.htm#>.

Quanto sopra per dimostrare che non si possono fare previsioni attendibili sulla base di un aereo, il Boeing 737 max 200 che, come prodotto finito, attualmente esiste solo sulla carta. Lo stesso tentativo di utilizzare un altro aereo (ad esempio l'Airbus 320-200), di un altro costruttore e del tutto diverso nell'aerodinamica e nella motorizzazione, per simulare, nei calcoli per i mix di flotta, il Boeing 737 max 200, è una inattendibile forzatura.

Com'è una forzatura la pretesa di accreditare la sostituzione del "50% della flotta di Boeing 737-800 con il 737 max 200 entro l'anno 2021, la quale fa palesemente riferimento a una specifica compagnia aerea ed è inaccettabile anche dal punto di vista della tutela della concorrenza. Le limitazioni relative alla tipologia e rumorosità dei velivoli devono essere introdotte come limiti aeroportuali riferite all'infrastruttura e non essere soggette alle politiche di acquisto di velivoli o di scelta delle rotte e delle basi aeroportuali di una SINGOLA compagnia.

SI RICHIEDE PERTANTO che venga eliminata la voce relativa alla "Sostituzione di parte del "parco macchine" (50%) con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più "performanti" dalle misure, proposte dal Piano AdR 2015, come interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento direttamente sulla sorgente rumorosa (DM 29/11/2000 art. 5 comma 3 punto a)), in quanto:

- il velivolo ancora non esiste e non esistono fonti certificate in grado di confermare le reali prestazioni acustiche del velivolo e, quindi, non è possibile fare calcoli previsionali che consentano di garantire il rispetto dei limiti normativi in termini di LVA.
- Per quanto sopra e a causa della grande complessità dei fenomeni di generazione del rumore aeronautico da parte di ciascun tipo di aeromobile, non è attendibile utilizzare un altro tipo di velivolo "in sostituzione" dell'inesistente Boeing 737 max 200.
- Non è accettabile la pretesa di accreditare la sostituzione del "50% della flotta di Boeing 737-800 con il futuro Boeing 737 max 200 entro l'anno 2021, in quanto questo fa palesemente riferimento a una specifica compagnia aerea ed è inaccettabile anche dal punto di vista della tutela della concorrenza. Le limitazioni relative alla tipologia e rumorosità dei velivoli devono essere introdotte come limiti aeroportuali e riferite

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino
*Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce),
Elia Baia, Paola Piras, Silvio Sinibaldi*

all'infrastruttura e non essere soggette alle politiche di acquisto di velivoli o di scelta delle rotte e delle basi aeroportuali di una SINGOLA compagnia.
Si ribadisce inoltre, come già indicato in precedente osservazione, che tutti gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere completamente operativi entro il 1 luglio 2018.

Osservazione n. 6_CdS_CRIAAC
al "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino" - Relazione Tecnica - trasmesso alle Amministrazioni interessate con lettera prot. U0020178 11/11/2015.

(Osservazione su punto "7. Risultati derivanti dagli interventi diretti sulla sorgente")

Si osserva che il punto "7. Risultati derivanti dagli interventi diretti sulla sorgente" riporta:

"Dal confronto tra la mappa acustica relativa allo scenario proposto e quella riguardante lo scenario vigente emerge una notevole riduzione sia della popolazione sia delle aree impattate.

Tutto ciò appare evidente (Tab. I) dal confronto tra gli indici numerici per la classificazione acustica degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico (ex articolo 7 D.M. 20 maggio 1999). Si può notare come gli interventi sulla sorgente comportano un netto miglioramento dei suddetti indici sia rispetto alla situazione attuale sia rispetto allo scenario approvato".

Si osserva che i valori degli indici riportati nella richiamata tabella "Tab. I" sembrano esprimere risultati eccessivamente ottimistici, soprattutto considerata la probabile scarsa efficacia delle misure proposte, nell'ambito del Piano AdR 2015, come interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento.

Appare possibile che nel calcolo dei suddetti indici Ia, Ib, Ic sia stata sottostimata la densità della popolazione residente nelle aree interessate dal superamento dei limiti normativi.

A tale proposito si invita a fare riferimento al metodo di calcolo adottato e ai corrispondenti valori risultanti da Arpa Lazio alle pagine 60 e 61 del testo "Il rumore aeroportuale 2015", pubblicato da Arpa Lazio e reperibile al LINK:

<http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/publicazioni.htm#>.

Si invita anche a fare riferimento al documento "Osservazione del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino in data 04/04/2016" nell'ambito della Procedura di VIA del Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino, codice elaborato "DVA-2016-0008864", reperibile al LINK: <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/178157>.

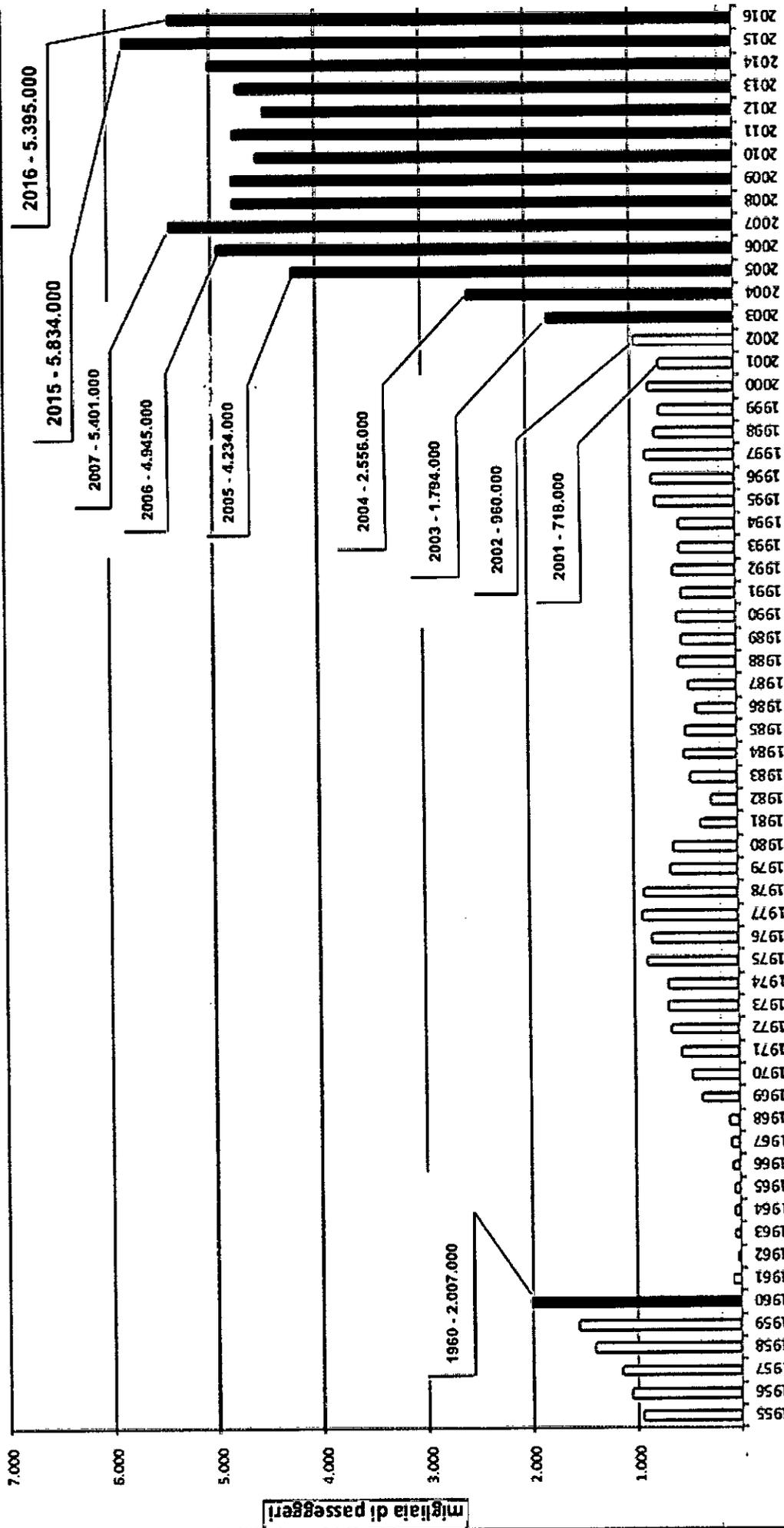
con riferimento all'osservazione: "Osservazione n. 006B_New del 03/04/2016" contenuta all'interno del documento.

Si tratta di un'analisi nella quale vengono messi a confronto i dati reali, edificio per edificio, forniti dall'Anagrafe del Comune di Ciampino, con i dati prodotti dall'analisi su base censuaria 2011, prodotta da AdR (per tramite del Proponente ENAC) per la "Carta della densità abitativa all'interno dell'intero aeroportuale".

L'analisi evidenzia una consistente sottostima dell'analisi censuaria proposta da AdR/ENAC rispetto ai dati reali.

SI RICHIEDE che venga eseguita un'adeguata verifica del metodo utilizzato per il calcolo degli Indici Ia, Ib, Ic, con particolare riguardo al confronto delle densità abitative raffrontate con quanto calcolato da Arpa Lazio e con dati di riscontro reali reperibili presso le Anagrafi comunali.

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



PRIMA DEL 2003 SOLO PER LE OLIMPIADI DI ROMA DEL 1960
SI SONO SUPERATI 1 MILIONE DI PASSEGGERI ALL'ANNO

migliaia di passeggeri

anno

2016 - 5.395.000
 2015 - 5.834.000
 2007 - 5.401.000
 2006 - 4.945.000
 2005 - 4.234.000
 2004 - 2.556.000
 2003 - 1.794.000
 2002 - 960.000
 2001 - 718.000
 1960 - 2.007.000

Da: roberto.barcaroli_portavoce@comitatoaeroportociampino.it
Inviato: sabato 1 aprile 2017 18:41
A: GAB Segr. Capo Gabinetto
Oggetto: Appello al Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare finalizzato al contenimento dell'impatto ambientale prodotto dall'Aeroporto G.B. Pastine di Ciampino-Roma
Allegati: Appello al Ministro Ambiente.pdf; Osservazioni CRIAAC a CdS Piano AdR Ciampino.pdf; grafico traffico Ciampino1995-2016.pdf

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

Alla c.a. Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del

Territorio e del Mare

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma (RM)

per cortese tramite del Sig. Capo Gabinetto
Dott. Raffaele Tiscar



Oggetto: Appello al Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare finalizzato al contenimento dell'impatto ambientale prodotto dall'Aeroporto G.B. Pastine di Ciampino-Roma

Signor Ministro,

Sono in corso presso le due Direzioni Generali VIA e RIN del Suo Ministero la Valutazione d'Impatto Ambientale del Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino Roma (ID-VIP 3276) e la Conferenza dei Servizi sul Piano di riduzione del rumore per l'aeroporto di Ciampino, presentato l'11/11/2015 dal Gestore AdR Spa.

Lo svolgimento di queste due procedure rappresenta una occasione storica per i cittadini di Ciampino, Marino e Roma VII Municipio per ottenere il rientro entro le Norme e i limiti di legge di questo aeroporto che, con il suo esponenziale sviluppo, dal 2001 opera al di fuori di esse.

I cittadini, le Associazioni e le Amministrazioni protestano da oltre un decennio contro questa situazione che sottopone le persone e l'ambiente a livelli d'inquinamento acustico, dell'aria e del territorio insopportabili e fuori dalle Norme.

Per queste ragioni insieme alle Associazioni ambientaliste e del territorio abbiamo indetto per giovedì 6 Aprile, dalle 15.00 alle 18.00 un SIT-IN davanti al Suo Ministero al fine di Consegnare al Signor Ministro un Appello per il rientro nella legalità e nei limiti normativi dell'Aeroporto di Ciampino.

Il SIT-IN sarà anche occasione di dibattito, di protesta e d'informazione sulla insopportabile situazione nella quale siamo costretti a vivere, nonostante decine di Rapporti di Arpa Lazio abbiano dimostrato il costante superamento dei limiti normativi del rumore fin dal 2009 (dal 2012 i Rapporti Arpa sono pubblicati su base mensile) e nonostante i due studi epidemiologici "SERA" e "SAMBA", condotti dal Dipartimento Epidemiologico Regionale e dalle ASL nel 2009 e nel 2012, abbiano dimostrato i potenziali gravi danni per la salute sia per gli adulti che per i bambini residenti.

Abbiamo perciò invitato anche i Rappresentanti Istituzionali ad intervenire e partecipare al dibattito.

Il Comitato dei cittadini, Legambiente Lazio e i Comuni di Roma Capitale e Marino hanno presentato numerose "osservazioni" alla Procedura di VIA.

Il Comitato dei cittadini ha anche inviato numerose "osservazioni" alla Procedura di Conferenza dei Servizi sul Piano AdR e richiesto di poter partecipare ad essa.

Inseriamo in allegato:

- Copia dell'Appello che, opportunamente firmato dai cittadini, intendiamo consegnare.
- Copia delle "osservazioni" del nostro Comitato alla Conferenza dei Servizi sul Piano antirumore presentato da AdR SpA per l'aeroporto di Ciampino, inviate al Sig. Direttore Generale della Direzione Generale RIN.
- Un grafico riguardante l'andamento del traffico passeggeri nell'Aeroporto di Ciampino (1955 - 2016).

Inseriamo qui di seguito nel corpo della mail:

- il collegamento (Link) alla procedura di VIA sul Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino, dove le due fasi delle osservazioni del pubblico sono reperibili nella pubblicazione iniziale e nella fase di ripubblicazione: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1578/2681>
- il collegamento (Link) alle pubblicazioni di Arpa Lazio sull'inquinamento acustico prodotto dall'aeroporto di Ciampino. <http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/dati.htm>
- il collegamento (Link) alle Indagini Epidemiologiche riguardanti l'Aeroporto di Ciampino, pubblicate dal Dipartimento Epidemiologico Regionale del Lazio. <http://www.deplazio.net/it/esposizione-a-rumore>

Fidando in un Suo cortese interessamento

Le inviamo Cordiali Saluti a nome delle Associazioni partecipanti,

Roberto Barcaroli

Portavoce del Comitato per la Riduzione dell'Impatto

Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)

Cell. 335 6826497

Mail: roberto.barcaroli_portavoce@comitatoaeroportoociampino.it

Mail: r.barcaroli99@gmail.it

Appello è stato promosso dalle seguenti Associazioni di Cittadini del territorio colpito: **Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino - Cinecittà Bene Comune - Ciampino Bene Comune - Circolo Legambiente Appia Sud "Il Riccio" - Città in Comune _ Ciampino - Associazione per il Cambiamento _ Marino**

Da: A: GAB Segr. Capo Gabinetto
Inviato: lunedì 3 aprile 2017 07:07
A: A: MINSEG Segreteria Ministro
Oggetto: I: Appello al Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare finalizzato al contenimento dell'impatto ambientale prodotto dall'Aeroporto G.B. Pastine di Ciampino-Roma
Allegati: Appello al Ministro Ambiente.pdf; Osservazioni CRIAAC a CdS Piano AdR Ciampino.pdf; grafico traffico Ciampino1995-2016.pdf
Priorità: Alta

Da: roberto.barcaroli_portavoce@comitatoaeroportociampino.it
[mailto:roberto.barcaroli_portavoce@comitatoaeroportociampino.it]

Inviato: sabato 1 aprile 2017 18:41

A: A: GAB Segr. Capo Gabinetto

Oggetto: Appello al Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare finalizzato al contenimento dell'impatto ambientale prodotto dall'Aeroporto G.B. Pastine di Ciampino-Roma

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

Alla c.a. Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del

Territorio e del Mare

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma (RM)

per cortese tramite del Sig. Capo Gabinetto
Dott. Raffaele Tiscar

Oggetto: Appello al Sig. Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare finalizzato al contenimento dell'impatto ambientale prodotto dall'Aeroporto G.B. Pastine di Ciampino-Roma

Signor Ministro,

Sono in corso presso le due Direzioni Generali VIA e RIN del Suo Ministero la Valutazione d'Impatto Ambientale del Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino Roma (ID-VIP 3276) e la Conferenza dei Servizi sul Piano di riduzione del rumore per l'aeroporto di Ciampino, presentato l'11/11/2015 dal Gestore AdR Spa.