

c.a. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

PEC cress@pec.minambiente.it

via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI CIAMPINO (CRIAAC)

Si allegano alla presente:

Modulo per la presentazione delle osservazioni alla Procedura di cui in oggetto
comprensivo di :

Allegato 1 - dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - copia documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - osservazioni CRIAAC 29-10-2020

Ciampino, 29/10/2020

Cordiali Saluti,

Roberto Barcaroli

portavoce del Comitato CRIAAC

Pec roberto_barcarolipec.it

Cell: 335 6826497

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a ROBERTO BARCAROLI (portavoce del “comitato per la riduzione dell'impatto ambientale aeroporto di Ciampino” (CRIAAC))

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____
in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Masterplan dell'Aeroporto “G.B. Pastine” di Ciampino - Roma Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM 3276)

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera

- X Ambiente idrico
- X Suolo e sottosuolo
- X Rumore, vibrazioni, radiazioni
- X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- X Salute pubblica
- X Beni culturali e paesaggio
- X Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

__ Il testo è contenuto nel documento allegato "Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020"

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020 _____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Ciampino, 29/10/2020 _

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

OSSERVAZIONE N. 1

Il documento integrativo presentato da ADR è proposto per rispondere alle richieste formulate dal Parere CTVIA 3346 del 23/04/2020.

Si osserva preliminarmente che le modalità proposte per le risposte non appaiono pienamente aderenti alle richieste poiché:

- l'iter procedurale di analisi che consenta, sia pure *ex post*, di percorrere le fasi essenziali della valutazione di impatto ambientale, non utilizza, come richiesto, un diffuso uso di simulazioni modellistiche. Spesso le situazioni indagate fanno riferimento ad analisi già presentate nel Rapporto opera-ambiente della "Relazione –Vol. 1" del Quadro di Riferimento Ambientale (*documento 0A782TIPTIQRAMB001-1*) o nel Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni - Documento A782T4DGGETAMB0001-0, senza quindi aggiungere nuovi apporti di conoscenza;
- gli ambiti temporali di indagine, individuati con i tre scenari di riferimento, *ante operam*, *post operam* con valutazione *ex post* per interventi realizzati dal 1999, e *post operam* relativo al complesso delle opere, non coinvolgono mai, per le componenti ambientali indagate, l'apporto del carico inquinante dovuto al traffico aereo;
- non è considerata e valutata, neppure *ex post*, l'opzione zero per gli interventi realizzati dal 1999;
- non sono considerate e valutate, neppure *ex post*, le alternative progettuali delle scelte già effettuate in relazione agli interventi realizzati dal 1999;
- non sono descritti i vantaggi e gli svantaggi ambientali, neppure *ex post*, derivanti dalle scelte effettuate per gli interventi realizzati dal 1999;
- l'inquadramento programmatico è valutato per il solo sedime aeroportuale senza considerare le ricadute dell'impatto ambientale nel territorio circostante dovute al traffico aereo;
- non sono forniti, per ciascuna delle opere realizzate dal 1999, adeguati elaborati progettuali;
- non sono indagati, forniti e individuati tutti i dettagli necessari alla valutazione degli impatti sulla popolazione, prodotti dall'esercizio dell'aeroporto, per l'emissione di inquinanti in aria, di rumore e sui fattori ambientali, né per la fase della realizzazione degli interventi a partire dal 1999, né per la fase di esercizio, né per le fasi di cantierizzazione, della gestione, della *post* gestione, della dismissione;
- non produce indagini epidemiologiche sufficienti e attendibili poiché lo studio proposto è riferito a dati parziali e ad un lasso di tempo ristretto rispetto agli scenari individuati;
- l'analisi dell'inquinamento acustico di origine aeroportuale (DL.gs 447/1995 e Decreti collegati), sviluppata in due capitoli, pre e post il periodo trattato 1999-2013, non contiene alcuna analisi originale e ignora completamente anche la semplice modellizzazione dell'inquinamento acustico e del suo impatto per i singoli anni del periodo, nonostante nel periodo trattato si siano avuti i massimi livelli di movimenti aerei dell'intero periodo 1999-2020.
- non valuta le modifiche intervenute sulle matrici ambientali correlate all'aumento del traffico aereo;
- non riporta alcuna misura di mitigazione messa in atto nelle diverse fasi di attuazione degli interventi realizzati dal 1999;
- individua solo una misura di compensazione messa in atto nelle diverse fasi di attuazione degli interventi realizzati dal 1999, che non è però contenuta nel Masterplan dell'Aeroporto ma è indicata dal Decreto Ministeriale MATTM 345/2018 per la riduzione dell'impatto acustico dell'aeroporto di Ciampino e attuata nel 2020, ben oltre quindi l'arco temporale di indagine considerato. Tale compensazione è attuata inoltre presso i recettori finali dei plessi scolastici

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

come intervento secondario contro i necessari e prescritti interventi primari indicati dal Decreto presso la fonte primaria del rumore;

- non riporta in modo completo ed esaustivo i risultati dei monitoraggi poiché riferiti solo in modo parziale. Inoltre, il monitoraggio non è distinto per le diverse fasi individuate per gli interventi realizzati a partire dal 1999.

Si osserva inoltre che:

- per la valutazione degli scenari di analisi individuati si riduce l'arco temporale di studio al solo 2013 anziché porre a riferimento l'intero periodo di tempo che va dal 1999 al 2014;
- le valutazioni degli scenari di analisi individuati sono spesso operate senza determinare i margini dell'area di studio e sempre escludendo dagli ambiti di intervento le correlazioni dovute al traffico aereo;
- l'indicazione più volte richiamata nel documento integrativo per la riduzione del 30% dei voli a partire dal 2021 è smentita dai contratti stipulati da ADR ed ENAC per il secondo sotto-periodo tariffario 2017-2021 dell'atto unico "rinnovo concessione – contratto di programma" siglato nel 2012, valido fino al 2044, e approvato nel 2012 dal DPCM del Governo Monti;

DAL SITO DI ENAC: Documentazione della contrattualistica tra AdR SpA e ENAC per il secondo sottoperiodo tariffario 2017-2021:

Link intera documentazione: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/gestioni-aeroportuali-regolazione-tariffaria/contratti-di-programma/contratti-di-programma-ai-sensi-della-l-3-agosto-2009-n-102-e-ss-mm/stipulati/enac-adr-aeroporti-di-roma/enac-adr-secondo-sotto-periodo-tariffario-2017-2021> ;

Link a "Allegato 4 - Parte 2 - Documento tecnico pluriennale Ciampino" tale documento sembra mirato ad un potenziamento dell'infrastruttura non ad una riduzione di traffico e passeggeri: http://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018-Set/Allegato%204_parte%20CIA_signed_signed_0.pdf ;

Link a "Allegato 4 - Parte 2 - Documento tecnico pluriennale Ciampino" tale documento contrattuale riporta a pag. 1 riporta "Ciampino: mantenimento dell'attuale limite di capacità allocabile pari a 100 movimenti commerciali al giorno, ad oggi completamente utilizzata, sino alla realizzazione della quarta pista su Fiumicino." e a pag. 3 riporta una **previsione di traffico di 5.549.027 passeggeri, costante per ciascun anno dal 2017 al 2021 compreso, in evidente contrasto con il DM Ambiente n. 345 del 18/12/2018:**

http://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018-Lug/Allegato_11_signed_signed.pdf;

In conclusione, si osserva la necessità di negare la validità dell'intera documentazione prodotta per la VIA del Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino.

OSSERVAZIONE N. 2

Il documento integrativo presentato da ADR propone un elenco non esaustivo della documentazione necessaria per individuare, in relazione agli scenari di riferimento richiesti (scenario ante 1999, scenario dal 1999 al 2013, scenario post operam) tutti gli interventi realizzati nell'Aeroporto di Ciampino.

Nell'elenco riportato nel capitolo **2.2 Individuazione e localizzazione delle opere realizzate fra il 1999 e il 2013**, gli interventi sono solo descritti senza che siano fornite, per tutte le opere realizzate,

2

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

le relative e necessarie autorizzazioni amministrative (concessioni edilizie originarie, permessi a costruire, SCIA, Super-SCIA, CILA ...). Pertanto, per l'attività edilizia intrapresa all'interno dell'Aeroporto, che ha portato alla realizzazione delle opere elencate, non si conosce alcun titolo abilitativo e di conseguenza la loro legittimità edificatoria appare, se non infondata, quantomeno dubbia. Né la semplice inclusione di tali opere nel documento di VIA può colmare una simile carenza concessoria che, al contrario, comporterebbe invece l'insanabilità degli interventi. Né la loro comprensione nel Masterplan dell'Aeroporto, che è semplice documento pianificatorio, può sanare tali esplicite mancanze. Inoltre non è fornita la collocazione temporale delle singole opere e il cronoprogramma degli interventi e dei documenti progettuali delle opere e neppure le date di inizio / fine lavori e la data di entrata in esercizio delle opere, che sono dati fondamentali per inquadrare gli effetti infrastrutturali e sulla crescita del traffico aereo (come richiesto dal Parere CTVIA 3346 del 23/04/2020).

Pertanto, il documento integrativo presentato da ADR, invece di chiarire l'aspetto fondamentale della legittimità delle opere, lo esclude e lo elude completamente.

OSSERVAZIONE N. 3

Il documento integrativo presentato da ADR, nei capitoli riferiti alla Caratterizzazione ambientale ante 1999, dal capitolo **2.3.1 al 2.3.7 – Premessa; Atmosfera, Ambiente idrico superficiale; Suolo e sottosuolo; Ambiente idrico sotterraneo; Vegetazione, flora e fauna; Ecosistemi;** riporta le analisi effettuate per la determinazione del carico inquinante prodotto nell'area di interesse in cui è inserito l'aeroporto di Ciampino.

Si osserva preliminarmente che risulta poco comprensibile la seguente frase *“I valori limite di immissione” (questo è il termine utilizzato dalla norma citata) corrispondono, tra tutti quelli indicati nella normativa, a quelli più restrittivi per quanto riguarda gli ossidi di zolfo, etc”*. L'immissione di inquinanti da infrastrutture, impianti industriali, etc. è generalmente espressa con unità di misura che tengono conto del tempo dell'immissione (es: $\mu\text{g}/(\text{Nm}^3 \text{ h})$). In questo studio le analisi condotte sugli inquinanti per ognuno dei 4 sottosistemi individuati per valutare la qualità dell'aria, con riferimento quindi agli ossidi di zolfo, agli ossidi di azoto, agli idrocarburi non metanici, al monossido di carbonio ed il particolato, sono espressi con valori limite che riportano come unità di misura g/Nmc (vedi figura 2.2 a pag. 24). **Se, come logico, questi valori limiti si riferiscono ai valori di legge limite dei suddetti inquinanti in aria, l'unità di misura appropriata, derivante dalle indicazioni di legge in vigore (D.lgs 155/2010) applicate dal legislatore per ottemperare alla direttiva 2008/50/CE, risulta espressa in $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$. Tale differenza appare relevantissima poiché lo scostamento delle due unità di misura è pari a 1.000.000, ovvero 1 $\mu\text{g}/\text{Nmc}$ è un milionesimo di g/Nmc . Si osserva quindi come tutti i calcoli successivi, la quantificazione dell'indice PCDI e le valutazioni effettuate, ponendo a riferimento limiti di riferimento errati, possano aver completamente inficiato l'esito delle analisi portando in successione a tutte le conseguenti errate valutazioni per l'intero studio. Nello specifico nella relazione si afferma: *“Dato il limite di concentrazione per ogni inquinante, si è effettuato il rapporto tra la concentrazione ed il valore limite appropriato. I valori ottenuti sono stati sommati per calcolare l'indice di pressione inquinante del carico domestico (PCDI).”* E' evidente come normalizzare per un fattore un milione di volte maggiore produca, per ciascun inquinante, un valore infinitamente più piccolo, e la somma di questi valori un indice PCDI molto sottostimato.**

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

Infatti l'analisi è condotta, per ognuno dei quattro sotto-sistemi individuati (riscaldamento domestico, trasporti, agricolo, industriale) sui carichi degli inquinanti rilevati per l'intero territorio nazionale e ripartendoli poi per 7 macro aree (A-G). Tuttavia, il sistema di individuazione di tali macro aree è ignoto, in quanto la relazione non riporta alcun riferimento normativo o bibliografico, come pure è ignota la definizione dell'area di esame. Si osserva inoltre, a riferimento del metodo di calcolo intrapreso dal documento integrativo, che non è neanche riportata la densità abitativa considerata nel calcolo.

Il risultato di questa analisi produce che per ciascun sotto-sistema considerato l'area di studio è posta in ultima classe con un carico inquinante trascurabile (*"...macro-aree con densità abitative variabili fino a 0.0 ab/ha .."*) il che appare poco realistico in considerazione della reale densità abitativa di Ciampino (>300 ab/ha).

Infine, per il sottosistema dei trasporti stradali, lo studio si basa sui dati ANAS relativi a strade e autostrade della provincia. In questo modo il traffico quotidiano cittadino non appare valutato e non determina alcun apporto per il calcolo del carico inquinante.

Si osserva in conclusione che l'unità di misura dei limiti inquinanti appare errata e che i metodi di calcolo adottati per determinare i carichi di inquinamento dei quattro sotto-sistemi individuati, appaiono inadeguati e insufficienti. Inoltre, si osserva che la qualità dell'aria non viene mai correlata alla quantità di traffico aereo registrato nell'aeroporto e in questo modo l'analisi condotta ne esclude ogni effetto per ogni componente ambientale considerata.

Si osserva inoltre come il documento integrativo riporti l'indicazione che l'area dell'aeroporto ricade nel Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano. In particolare, a pag. 38 si riferisce come le indagini biologiche abbiano confermato che si tratta di un ambiente degradato. A fronte di tali constatazioni il documento integrativo non analizza il possibile contributo inquinante dell'area di studio afferente il bacino idrico di riferimento, che rimane quindi indeterminato.

Per gli aspetti legati all'uso e allo sfruttamento del suolo e del sottosuolo il documento integrativo si preoccupa di documentare il contesto territoriale dagli anni '50 del secolo scorso, dichiarando come l'area di analisi abbia subito una accentuata antropizzazione dei luoghi. Per tali considerazioni si osserva che l'espansione e la crescita demografica della città, ormai pressoché esaurita fin dagli anni '80 del secolo scorso, si contrappone a una crescita esponenziale del traffico aereo, che dal 2001 al 2014 tocca picchi che superano il 700%. Con le sue attività in continua espansione è quindi l'impianto aeroportuale a determinare la significativa trasformazione del contesto territoriale in cui è inserito, e non la città.

Si osserva inoltre come il documento integrativo riferisca l'inaccessibilità dei dati per formulare un quadro di riferimento attendibile per la situazione dell'ambiente idrico sotterraneo per il periodo ante 1999. Per questo aspetto rimangono quindi disattese le indicazioni del Parere CTVIA 3346 del 23/04/2020 per percorrere le fasi essenziali della valutazione di impatto ambientale, sia pure ex post e sulla base di dati storici e di analisi frutto di simulazioni modellistica. Le sole indicazioni riportate sulla base di una bibliografia scientifica riguardano le cause di inquinamento delle acque sotterranee secondo uno studio del 1998 in cui, tra i casi di inquinamento, risulta anche Ciampino.

In conclusione, si osserva come per questo aspetto non venga rilevato, neppure con esiti simulati, l'apporto inquinante dell'impianto aeroportuale.

Il documento integrativo prosegue infine riferendo sugli aspetti vegetazionali, della flora e della fauna dei luoghi.

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

Si osserva che le descrizioni riportate non aggiungono nuovi apporti di conoscenza rispetto a quanto già presente nel Rapporto opera-ambiente della “Relazione –Vol. 1” del Quadro di Riferimento Ambientale (*documento 0A782TIPTIQRAMB001-1*). Pertanto, si ripropongono le medesime osservazioni già avanzate in precedenza per tale documento e per il **Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni - Documento A782T4DGGETAMB0001-0**, alle quali espressamente si rimanda.

OSSERVAZIONE N. 4

Il **capitolo 2.3.8** fa parte della Relazione “Integrazioni del 30/09/2020 – Relazione” che è stata presentata dal proponente, su esplicita richiesta della Direzione generale MATTM per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CreSS) (Link: <https://va.minambiente.it/File/Documento/406969>) e in funzione delle precise e sistematiche indicazioni per la sua realizzazione fornite dal ” Parere CTVIA PRR-3346-23042020” (Link: <https://va.minambiente.it/File/Documento/406970>).

Tale capitolo 2.3.8 ha lo scopo di caratterizzare dal punto di vista dell'inquinamento acustico l'ambiente nel quale era inserito l'aeroporto di Ciampino nel periodo anteriore all'anno 1999.

A questo fine, nel testo del capitolo viene innanzitutto specificato che nel 1999 ancora non esisteva la zonizzazione acustica aeroportuale dell'aeroporto di Ciampino, la quale sarà approvata soltanto nel 2010 con Delibera della Giunta Regionale n. 381 del 7 agosto 2010 (reperibile alla pag. 54 del Supplemento 172 BURL - Bollettino Ufficiale della Regione Lazio - N 37 del 7-10-2010 Parte I e II al Link: <http://www.regione.lazio.it/bur/?vw=ricercabollettini> oppure al link diretto:

<http://www.regione.lazio.it/bur/getBurl.php?id=24894>).

Preliminarmente nel capitolo viene specificato che dal 1991 esisteva il DPCM 1° Marzo 1991 “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno”; la Legge 26 ottobre 1995, n. 447 “Legge quadro sull'inquinamento acustico”, che all'Art. 6 ribadiva ai Comuni l'obbligo di suddividere il territorio in zone acustiche, ed esisteva il DPCM 14 novembre 1997 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”.

Tanto che, in questo quadro, il Comune di Ciampino aveva già approvato il suo Piano di Zonizzazione Acustica con Delibera del CC n. 35 del 11/03/1998 (che poi aggiornerà con Delibera CC n. 63 del 30/09/2011 – come riportato al successivo capitolo 2.4.8.1). I comuni di Roma e Marino faranno il loro piano di zonizzazione acustica rispettivamente nel 2004 e nel 2003 (Capitolo 2.4.8.1).

In mancanza delle zonizzazioni comunali di Roma e Marino, viene applicato nel capitolo 2.3.8 un complicato metodo di classificazione, mutuato da quanto fatto per la componente “Atmosfera” e basato su una suddivisione del territorio in TSI (tipologie spaziali insediative). Questo metodo genera un indicatore di vulnerabilità e uno di criticità del territorio circostante all'aeroporto, in funzione della presenza di questa infrastruttura.

Nel caso in esame, l'aeroporto di Ciampino ante 1999 interessa la TSI “C”, caratterizzata da una vulnerabilità “G” trascurabile e, ricade nella classe di criticità “F”, caratterizzata da una criticità scarsa in termini di inquinamento acustico. Quindi, secondo questa metodologia, l'infrastruttura aeroportuale generava un impatto acustico scarsamente rilevante sul territorio circostante

A valle del complesso metodo di valutazione utilizzato, si fa notare che nel 1999 la quasi totalità dell'apparato di norme che consentivano e consentono di realizzare la zonizzazione acustica

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

aeroportuale erano già esistenti. **Sarebbe quindi stato già possibile per AdR e per ENAC avviare, entro tempi ristretti, senza aspettare il 2010 e, il risolutivo processo per la realizzazione della zonizzazione aeroportuale. Attività già dovuta e che avrebbe messo al riparo il territorio dalle conseguenze nefaste di un inquinamento acustico poi divenuto, e fino a tutt'oggi, oltre i limiti normativi. Tale attività sarebbe stata possibile concordando con i Comuni la rapida realizzazione delle rispettive zonizzazioni, D'altronde, in caso di eventuale renitenza di qualche comune, si poteva ovviare applicando l'Articolo 6 del DPCM 1/3/1991 che recita:**

“Art. 6.

1. *In attesa della suddivisione del territorio comunale nelle zone di cui alla tabella 1, si applicano per le sorgenti sonore fisse i seguenti limiti di accettabilità:*

Zonizzazione	Limite diurno Leq (A)	Limite notturno Leq (A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (D.M. n. 1444/68) (*)	65	55
Zona B (D.M. n. 1444/68) (*)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

(*) *Zone di cui all'art. 2 del decreto ministeriale 2 aprile 1968.*

2. *Per le zone non esclusivamente industriali indicate in precedenza, oltre ai limiti massimi in assoluto per il rumore sono stabilite anche le seguenti differenze da non superare tra il livello equivalente del rumore ambientale e quello del rumore residuo (criterio differenziale): 5 dB (A) per il Leq (A) durante il periodo diurno: 3 DB (A) per il Leq (A) durante il periodo notturno. La misura deve essere effettuata nel tempo di osservazione del fenomeno acustico negli ambienti abitativi.*

3. *Le imprese possono avvalersi della facoltà di cui all'art. 3.”*

PER MEMORIA SI RIPORTANO NORME PER LA GESTIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO. Quasi tutte già in vigore nel 1999.

- *Legge 26 ottobre 1995, n. 447, “Legge quadro sull'inquinamento acustico” definisce l'inquinamento acustico, le sorgenti di rumore ed i valori limite; stabilisce le competenze dello Stato, delle Regioni, delle Province, dei Comuni e degli enti gestori o proprietari delle infrastrutture di trasporto, fornendo indicazioni per la predisposizione dei piani di risanamento acustico e per le valutazioni di impatto acustico; impone ai Comuni l'obbligo di provvedere alla zonizzazione del proprio territorio. I limiti di riferimento e la definizione delle classi per la zonizzazione acustica sono stabiliti dal DPCM 14/11/97;*

- *D.P.R. 11 dicembre 1997 n.496 "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili";*

- *DPCM del 14 novembre 1997, “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”;*

- *DM del 31 ottobre 1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”;*

- *D.M. 16 Marzo 1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico;*

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

- *DM del 20 maggio 1999 “Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico”;*
- *D.P.R. 17 Dicembre 1999 n 295 “Regolamento recante modificazioni al Decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997 n.496, concernente il divieto dei voli notturni”;*
- *D.M. 3 dicembre 1999 "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti";*
- *DM 29 Novembre 2000 - Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore.*
- *Direttiva del Parlamento Europeo 2002/49/CE del 25 giugno 2002;*

OSSERVAZIONE N. 5

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **2.3.10 Paesaggio e patrimonio storico-culturale**, analizza le cause e le condizioni storiche che hanno determinato il paesaggio in cui è inserito l'Aeroporto. La valutazione di base, descritta e sintetizzata nelle ultime tre righe di pag. 92, è che le aree maggiormente meritevoli di tutela siano le meno adatte per interventi di trasformazione. Ora, poiché riconosciamo, insieme all'analisi del documento integrativo, che il territorio in cui è inserito l'Aeroporto ha queste caratteristiche di pregio e di tutela, per il patrimonio paesaggistico e storico-culturale che rappresenta, osserviamo come lo scalo, con le sue attività in continua espansione dall'anno 2000, abbia contribuito a determinare significativamente la trasformazione del contesto territoriale in cui è inserito. La conclusione del documento, esplicitata a pag. 96, non individua invece un ruolo attivo dell'aeroporto, richiamando le cause delle trasformazioni del territorio al solo sviluppo commerciale, infrastrutturale e insediativo delle aree.

OSSERVAZIONE N. 6

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **2.4.1 Il ruolo dell'aeroporto e il traffico aereo**, nonostante l'aumento evidente dei voli e dei passeggeri registrati dal 1999 nell'Aeroporto di Ciampino, propone 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 delle tabelle confermano e permettono di individuare nell'anno 2001. 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

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

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, considerandolo anno medio di riferimento per il traffico aereo per i minimi scostamenti di passeggeri annui registrati in un periodo considerato tra il 2006 e il 2012, riducendo ed eludendo di fatto tutto il contributo differenziale precedente. A riferimento e confronto di una tale similitudine, che appare squilibrata per le considerazioni avanzate, si indica però il numero di passeggeri registrati nell'anno 2001, pari a 718.535 unità, e nell'anno 2014, pari a 5.018.289 unità, a dimostrazione del divario di crescita per il periodo ante 1999 rispetto all'anno 2014, che invece il documento integrativo riduce a percentuali minime.

Il documento non mette poi assolutamente in relazione l'enorme aumento del traffico aereo con le opere e gli interventi realizzati dal 1999 al 2014 per garantire la conseguente funzionalità dello scalo. Molti di questi interventi, per l'evidente loro successione temporale, risultano realizzati al di fuori del Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino, che li ha inclusi e ricompresi solo al momento della sua approvazione (nell'anno 2016).

OSSERVAZIONE N. 7

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **2.4.2 Atmosfera**, ripropone le analisi già condotte nel par. 1.11 – Rapporto opera-ambiente della “Relazione –Vol. 1” del Quadro di Riferimento Ambientale (*documento 0A782TIPTIQRAMB001-1*) riformulando i medesimi dati e tabelle. In questo modo non reca alcun ulteriore apporto conoscitivo e non risponde alle espresse richieste del parere CTVIA 3346 del 23 aprile 2020 per condurre una analisi relativa agli scenari di riferimento individuati.

Per l'analisi meteo climatica il documento integrativo prende a riferimento l'anno 2013, per il quale si asserisce che i dati meteorologici hanno una buona corrispondenza al dato storico e si può considerare attendibile tale annualità per le analisi modellistiche. Osserviamo che ancora una volta si elude lo scenario di riferimento precedente l'anno 1999 e quello del periodo 1999-2013, così come espressamente richiesto dal CTVIA 3346 del 23/04/2020.

Per l'analisi della qualità dell'aria il documento integrativo sceglie come riferimento per le concentrazioni, la Centralina di Ciampino (di via Mura dei Francesi). Osserviamo quindi che si propone ancora una analisi con un solo punto di studio per l'intero territorio coinvolto dalle attività dell'aeroporto e inoltre limitato agli anni dal 2007 al 2014. Da questi dati, considerato il 2013 come anno ottimale, il documento integrativo estrapola i valori degli inquinanti per Biossido di azoto, Particolato PM10, Benzene C6H6 (tralasciando ancora una volta il confronto con i periodi di riferimento precedenti)

Nonostante il documento integrativo abbia indicato come elemento di analisi anche l'inquinante NOx – Ossidi di Azoto (pag. 101) stranamente questo elemento non compare nella tabella di pag. 103. Inoltre, il rimando al par. 1.3.2 del Volume 1 della SIA mostra come i dati forniti nello studio integrativo siano riproposti pressoché identici. Pertanto, si ripropongono le medesime osservazioni già avanzate in precedenza per il **Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni - Documento A782T4DGGGETAMB0001-0**, evidenziando come nel frattempo non siano intervenuti nuovi dati e nuovi studi e simulazioni:

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

“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 0A782TIPTIQRAMB001-1) non riporta valori attendibili degli NO₂, delle C₆H₆, 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.

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 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 A07282TIPTIQRAMB0011, pag. 46 e 47).

Si osserva che tale rilevamento, effettuato 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 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 deriva 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 per questa situazione 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.”

Di seguito infine riportiamo alcuni riferimenti delle analisi esistenti e disponibili sulla qualità dell'aria per le possibili estrapolazioni di dati per effettuare le simulazioni modellistiche espressamente richieste dal parere CTVIA 3346 del 23/04/2020, che invece il documento integrativo non propone affatto.

INQUINAMENTO CHIMICO

Nei SIA vol. 1, vol. 2 e vol. 3 ci sono varie tabelle che vanno indietro negli anni:

Studio Impatto Ambientale SIA vol 1 <https://va.minambiente.it/File/Documento/173299> pag. 39

Tab. PM10 2007-2014, pag. 41 benzene 2007-2014;

SIA vol 2 <https://va.minambiente.it/File/Documento/173300> ;

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

SIA vol 3 <https://va.minambiente.it/File/Documento/173301> ;

INQUINAMENTO ARIA

Al link seguente del sito di Arpa Lazio sono disponibili Rapporti sullo stato della qualità dell'aria annuali per la Regione Lazio e per il comune di Roma (che riportano dati per SO₂, NO₂, NO_x, PM₁₀, Pb, benzene C₆H₆, CO) e molti altri studi e pubblicazioni sulla qualità dell'aria.

Link: <http://www.arpalazio.net/main/aria/doc/pubblicazioni.php>

Al link seguente del sito di ISPRA sono disponibili gli annuari sulla qualità dell'aria che riportano i dati nazionali e anche proiezioni regionali, le centraline disponibili per regione e città.

<https://annuario.isprambiente.it/documenti>

Al Link seguente sono disponibili i dati giornalieri dalle centraline Arpa Lazio sulla qualità dell'aria e molti altri dati.

<http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/#>

centralina qualità dell'aria Ciampino (PM₁₀) numero di giorni di superamento del limite (Limite: 35 giorni oltre il limite di 50 µg/m³) attiva dal 2007. I limiti del PM₁₀ di 35 giorni nel corso di un anno sono stati superati negli anni: 2007 83 giorni, 2008 49 giorni, 2009 48 giorni, 2011 58 giorni, 2012 43 giorni),

2005 nn <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2005/20051231RM.pdf>

2006nn <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2006/20061231RM.pdf>

2007 83 <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2007/20071231RM.pdf>

2008 49 <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2008/20081231RM.pdf>

2009 48 <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2009/20091231RM.pdf>

2010 35 <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2010/20101231RM.pdf>

2011 58 <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2011/20111231RM.pdf>

2012 43 <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2012/20121231RM.pdf>

2013 32 <http://www.arpalazio.net/main/aria/sci/annoincorso/rpgg/RM/2013/20131231RM.pdf>

ARPA Lazio Rapporti sullo stato della qualità dell'aria

<http://www.arpalazio.net/main/aria/doc/pubblicazioni.php>

Pubblicazioni

Rapporto sullo stato della qualità dell'aria 2004 - Regione Lazio



Rapporto sullo stato della qualità dell'aria 2004 - Comune di Roma



Rapporto sullo stato della qualità dell'aria 2005 - Comune di Roma



Rapporto sullo stato della qualità dell'aria 2006 - Comune di Roma



Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

Rapporto sullo stato della qualità dell'aria 2007 - Comune di Roma



Rapporto sullo stato della qualità dell'aria 2008 - Comune di Roma



Rapporto sullo stato della qualità dell'aria nella regione Lazio 2011



Rapporto sullo stato della qualità dell'aria 2006, 2007, 2008 - Provincia di Frosinone



Indicatori della qualità dell'aria nella regione Lazio 2012



Valutazione della qualità dell'aria nella regione Lazio 2013



ANNUARI STATO AMBIENTE ISPRA dal 2001

<https://annuario.isprambiente.it/documenti>

2001 - https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2001/versione_integrale/Atmosfera.pdf

2002 - https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2002/versione_integrale/Atmosfera.pdf

2003 - https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2003/versione_integrale/Atmosfera.pdf

2004 - https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2004/versione_integrale/Atmosfera.pdf

2005/2006 - [https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2005-](https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2005-2006/versione_integrale/Atmosfera.pdf)

[2006/versione_integrale/Atmosfera.pdf](https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2005-2006/versione_integrale/Atmosfera.pdf)

2007 - https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2007/versione_integrale/Atmosfera.pdf

2008 -

https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2008/versione_integrale/06%20Atmosfera.pdf

2009 -

https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2009/versione_integrale/6_Atmosfera.pdf

2010 -

https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/Ver_8/versione_integrale/06_Atmosfera.pdf

2011 - <https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2011/annuario/6%20Atmosfera.pdf>

2012 - https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2012/annuario/6_Atmosfera.pdf

2013 - https://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2013/annuario/6_Atmosfera.pdf

Agenzia Europea per l'Ambiente – Inquinamento Atmosferico

<https://www.eea.europa.eu/it/themes/air>

OSSERVAZIONE N. 8

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **2.4.3 Ambiente idrico superficiale** rimanda alle medesime analisi già proposte nel par. 2.2.2 del Quadro di riferimento ambientale –Vol. 1 (*documento 0A782T1PTIQRAMB001-1*) riformulando i medesimi dati e tabelle. Pertanto si ripropongono le medesime osservazioni già avanzate in precedenza per il **Fascicolo dei chiarimenti**

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

e delle integrazioni - Documento A782T4DGGETAMB0001-0, evidenziando come nel frattempo non siano intervenuti dati ed elementi di conoscenza nuovi:

“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 un qualche risultato di gestione e qualche 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.

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. Pertanto, si osserva come ciò rende insostenibile ogni valutazione per uno scenario di progetto attendibile e sostenibile”.

OSSERVAZIONE N. 9

Il documento integrativo presentato da ADR, nei capitoli da **2.4.4 a 2.4.7 Suolo e sottosuolo; Ambiente idrico sotterraneo; Vegetazione, flora e fauna; Ecosistemi**, giunge a conclusioni analoghe per tutti gli argomenti ovvero che le relazioni che intervengono sulle diverse componenti ambientali per le opere realizzate siano tutte trascurabili poiché gli interventi ricadono all'interno del sedime aeroportuale e su aree già pavimentate. Poiché gli studi proposti non ampliano le analisi già effettuate nel Quadro di riferimento ambientale – (*documento 0A782TIPTIQRAMB001-1*) ai quali il documento integrativo rimanda per i relativi dettagli (paragrafi 2, 3 e 4 del Vol. 1 e paragrafo 1 del Vol. 2) le osservazioni che si ripropongono sono le medesime già avanzate in precedenza per il documento citato e per il relativo **Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni - Documento A782T4DGGETAMB0001-0**, alle quali espressamente si rimanda.

Preme in particolare osservare e ribadire come le valutazioni per l'uso del suolo, espresse nel cap. 2.4.4.4, non abbiano riscontro nel rapporto di crescita tra popolazione residente e attività dell'aeroporto. Si rileva infatti che dal 2000 al 2015 la popolazione di Ciampino sia pressoché stabile (variazioni da 36.000 a 38.400 residenti – vedi grafico e tabella di seguito) avendo ormai assestato i picchi di incremento registrati agli anni '70 del secolo scorso, mentre invece le attività dell'aeroporto nel medesimo periodo hanno subito incrementi altissimi portando le quote di passeggeri in transito da 718.535 unità nell'anno 2001 a 5.018.289 unità nell'anno 2014, con una percentuale di aumento che supera il 700%.

Inoltre, l'analisi dell'immagine che il documento integrativo ripropone in fig. 2-71 a pag. 115, non distingue le attività di antropizzazione già presenti nell'intorno aeroportuale fin dal 2000 con quelle

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

cresciute in seguito e legate in modo particolare all'attività all'aeroporto, come il parking, l'intervento industriale di maggior crescita che si registra nel contesto aeroportuale.

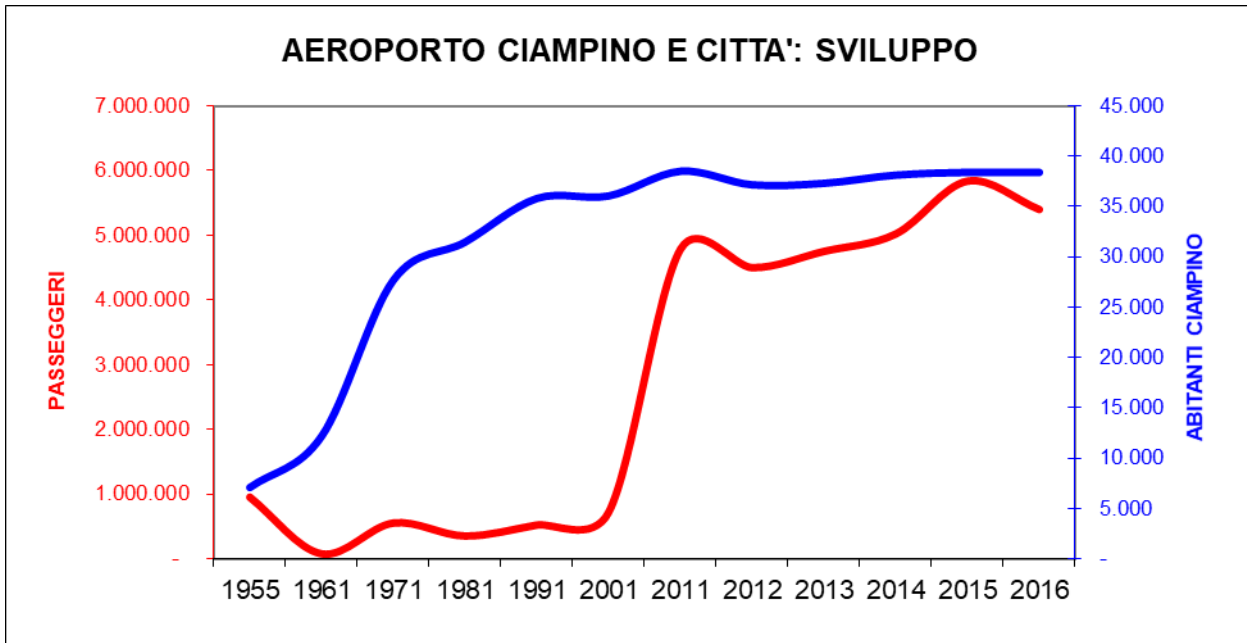


Grafico - Evoluzione della popolazione e dei passeggeri trasportati nell'aeroporto di Ciampino

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

anno	abitanti Ciampino	passengeri	anno	abitanti Ciampino	passengeri
1955	7.100	950.000	1986	32.349	380.000
1956	7.689	1.050.000	1987	32.604	460.000
1957	8.246	1.150.000	1988	32.732	560.000
1958	8.696	1.400.000	1989	33.300	530.000
1959	8.904	1.550.000	1990	34.674	565.000
1960	9.236	2.007.000	1991	35.826	520.000
1961	12.195	75.000	1992	35.793	600.000
1962	12.280	30.000	1993	36.246	535.000
1963	12.827	50.000	1994	36.265	540.000
1964	13.742	60.000	1995	36.362	760.000
1965	14.406	50.000	1996	36.606	800.000
1966	15.257	70.000	1997	36.225	861.000
1967	16.696	85.000	1998	36.277	760.000
1968	18.402	105.000	1999	36.269	720.000
1969	20.204	350.000	2000	36.009	829.000
1970	22.456	450.000	2001	36.074	718.000
1971	27.708	550.000	2002	36.072	960.000
1972	28.893	650.000	2003	36.133	1.794.000
1973	29.480	680.000	2004	37.031	2.556.000
1974	30.622	670.000	2005	37.529	4.235.000
1975	30.028	880.000	2006	37.984	4.945.000
1976	30.028	830.000	2007	37.983	5.401.000
1977	30.167	926.000	2008	37.885	4.788.000
1978	30.144	910.000	2009	38.058	4.800.000
1979	30.561	650.000	2010	38.251	4.564.000
1980	31.123	620.000	2011	38.529	4.782.000
1981	31.494	350.000	2012	37.180	4.497.000
1982	32.273	250.000	2013	37.332	4.749.000
1983	32.295	450.000	2014	38.145	5.018.000
1984	32.395	510.000	2015	38.417	5.834.201
1985	32.350	500.000	2016	38.412	5.395.699

Tabella - Evoluzione della popolazione e dei passeggeri trasportati nell'aeroporto di Ciampino (NOTA: nell'anno 1960 si tennero a Roma le Olimpiadi)

OSSERVAZIONE N. 10

Nel capitolo 2.4.8 Rumore Il proponente tratta la problematica dell'inquinamento acustico dovuto alle attività aeroportuali.

Nel **paragrafo “2.4.8.1 - Classificazione acustica del territorio”** il documento riporta come la Legge Quadro numero n. 447/1995 demandi ai Comuni la classificazione acustica del territorio e l'individuazione dei relativi limiti previsti dal DPCM 14 novembre 1997, specificando che, nel corso del periodo di riferimento dello studio (1999-2013), i Comuni di Roma (nel 2004), Ciampino (nel 1998 e successiva modifica nel 2011) e Marino (nel 2003) si sono dotati della zonizzazione acustica comunale. Nonché, *per ultimo*, nel 2010 anche l'Aeroporto di Roma Ciampino si sia dotato della

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

zonizzazione acustica aeroportuale (approvata dalla Regione Lazio con DGR n. 381 del 7/8/2010 nell'ambito della Conferenza dei Servizi convocata a seguito dell'impossibilità per la Commissione Aeroportuale, istituita nel 2000 e a guida ENAC, di raggiungere l'accordo.

Link al BURL Regione Lazio: <http://www.regione.lazio.it/bur/getBurl.php?id=24894>).

Comune	Piano	Atto di approvazione
Roma	Piano di Zonizzazione del territorio del Comune di Roma	Delibera CC n.12 del 29.01.2004
Ciampino	Zonizzazione acustica	Delibera CC n. 35 del 11/03/1998 aggiornata con Delibera CC n.63 del 30.09.2011
Marino	Zonizzazione acustica	Delibera CC n. 22 del 03/09/2003

Zonizzazioni acustiche comunali Roma, Ciampino, Marino (con inserimento della zonizzazione 1998 del Comune di Ciampino, erroneamente ignorata)

Nel **paragrafo “2.4.8.2 - Analisi della popolazione”** Viene presentata una complessa analisi della popolazione presente nelle aree comprese nelle fasce della zonizzazione acustica aeroportuale.

Basandosi sui dati le aree censuarie del censimento Istat 2011 viene fatta una elaborazione che individua, secondo un'analisi statistica riduttiva e non condivisibile, la distribuzione della popolazione residente all'interno delle fasce A e B della zonizzazione aeroportuale. Tale impostazione era stata già contestata nelle osservazioni presentate in nelle precedenti fasi della procedura di VIA, alle quali si rimanda, in quanto si verificò essere distante, almeno per il Comune di Ciampino, dai reali dati disponibili presso l'Anagrafe comunale.

Nel **paragrafo “2.4.8.3 - Simulazione dello scenario 2013”** vengono illustrate le successive elaborazioni relative all'anno 2013, condotte con il software modellistico INM (Integrater Noise Model), al fine di valutare il rumore indotto dalle attività aeronautiche.

Tale attività modellistica ha consentito di verificare che, nello scenario 2013, le sofoniche prodotte dal traffico aereo eccedevano di circa l'11% l'area della zonizzazione aeroportuale, Il numero di abitanti esposti pari a 13.317 contro i 12.002 comunque previsti dall'esistente zonizzazione comunale.

Le criticità così rilevate avrebbero portato, secondo il documento, alla realizzazione da parte del gestore ADR del Piano di contenimento e abbattimento del rumore aeroportuale PCAR (presentato l'11/11/2015), come previsto dal DM 29/11/2000, e in ultima analisi portato all'emissione, da parte del Ministro dell'ambiente, del DM n.345 del 18/12/2018 di approvazione con disposizioni e prescrizioni del PCAR 2015 di AdR (Link: <https://www.minambiente.it/pagina/inquinamento-acustico>).

Si osserva come il capitolo qui discusso, Relativo allo scenario 2013, terminale del periodo in esame 1999-2013, così come il precedente capitolo 2.3.8 esaminato nell'Osservazione numero 4, non portino alcun valore aggiunto all'esame dello scenario acustico relativo agli anni del periodo 1999-2013, contrariamente a quanto esplicitamente richiesto dalla CTVIA con il suo parere numero 3346 del 23/04/2020.

Infatti, Tutto quanto presentato nei capitoli 2.3.8 e 2.4.8 era già presente nei precedenti documenti del Masterplan dell'aeroporto di Ciampino. Infatti, ambedue i capitoli richiamano continuamente parti dei documenti già esistenti nel Masterplan dal 2016.

I due capitoli risultano così totalmente inutili dato che non dicono nulla dell'inquinamento acustico prodotto dall'attività dall'aeroporto di Ciampino negli anni compresi tra il 1999 e il 2013. Questo

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

nonostante siano pubblicamente disponibili, dall'anno 2000, i dati relativi ai movimenti (www.assaeroporti.it) che numerosi dati e pubblicazioni relativi all'inquinamento acustico di origine aeroportuale relativi all'aeroporto di Ciampino prodotti da Arpa Lazio (<http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/trasporti.htm>).

OSSERVAZIONE N. 11

Il documento integrativo presentato da ADR, nei capitoli da **2.4.10 Paesaggio e patrimonio storico-culturale**, analizza la struttura del paesaggio e il patrimonio archeologico dell'intorno aeroportuale ponendoli in relazione agli aspetti percettivi. Si osserva però che le conclusioni riferite alla qualità di tali aspetti percettivi non rimane legata all'intorno aeroportuale, pur comprendendo quindi l'intero impianto aeroportuale, ma alla sola sua area di sedime. In questo modo vengono ridotte, se non addirittura annullate, le influenze e le interferenze che l'impianto aeroportuale, nel suo complesso, produce nel suo intorno territoriale. Sia per visuali dinamiche che statiche l'ostacolo aeroportuale determina un notevole impatto visivo, che seppur maturato nel corso di tempi precedenti, gli interventi attuati hanno contribuito ad accentuare, divenendo addirittura rilevanti per le opere più corpose. Si tratta in sostanza di riduzioni del campo visivo disponibile sia in relazione alla posizione di osservazione che del contorno paesaggistico, per le quali i motivi che spingono la relazione integrativa a determinarli come trascurabili sono riferiti ancora una volta all'antropizzazione dei luoghi. Si osserva però come proprio lo stesso impianto aeroportuale costituisca in realtà un episodio di antropizzazione determinante per il territorio e come le opere compiute nel periodo 1999 - 2015 continuino a contribuire al degrado degli impatti visivi, siano esse edifici di grandi dimensioni (come hangar, uffici, ambienti per le partenze e gli arrivi dei viaggiatori) o semplici manufatti marginali (come ad esempio recinzioni in pali di ferro e rete sormontate da filo spinato anti-intrusione). Se un intervento semplice e apparentemente non rilevante si riproduce per una estensione notevole (come ad esempio il rinnovo della intera recinzione aeroportuale, che in gran parte è stata pure raddoppiata a tutela di una fascia stradale interna) ecco che il valore dell'impatto si amplia e non rimane affatto trascurabile. Di queste elementari considerazioni il documento integrativo non riporta traccia.

OSSERVAZIONE 12

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo da **2.5 - Analisi del traffico aereo e degli impatti di tutte le opere (impatti complessivi) nel post operam per la fase di cantiere e di esercizio**, riporta in premessa le seguenti azioni di progetto previste dal Masterplan dell'Aeroporto:

- 1- Azioni di riqualificazione e adeguamento alle funzioni previste di secondary airport della struttura esistente
- 2- Esercizio dell'intero aeroporto così come configurato allo scenario di riferimento

Si osserva che, oltre alla mancanza di documentate autorizzazioni amministrative per ogni intervento di ampliamento inserito nel Masterplan dell'aeroporto, appare mancante la documentazione relativa alla trasformazione dell'aeroporto di Ciampino in "secondary airport". Questo elemento dovrebbe essere fondamentale per la legittimazione delle opere e delle attività intraprese, eppure il documento

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

integrativo tralascia di indicare ogni propedeutica formalità amministrativa che si rivolga o sia conseguente ad una simile decisione.

Inoltre, a pag. 154 si ammette che a partire dal 2021 il Masterplan prevede una riduzione del traffico aereo di circa il 30%.

Questa affermazione appare però del tutto contraddetta dai contratti stipulati finora tra ADR e ENAC per il secondo sotto-periodo tariffario 2017-2021 dell'atto unico "rinnovo concessione – contratto di programma" siglato nel 2012, valido fino al 2044, e approvato nel 2012 dal DPCM del Governo Monti (Link: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/gestioni-aeroportuali-regolazione-tariffaria/contratti-di-programma/contratti-di-programma-ai-sensi-della-l-3-agosto-2009-n-102-e-ss-mm/stipulati/enac-adr-aeroporti-di-roma/enac-adr-secondo-sotto-periodo-tariffario-2017-2021>). Tali documenti non sembrano prospettare la possibilità della riduzione del traffico aereo ma, al contrario, sembrano tendere ad un incremento delle attività fino al 2044. Si tratta di un documento composto di 17 volumi, firmati da AdR Spa e da ENAC. Oltre alle tariffe, comprende infrastruttura, traffico, ambiente, ecc. con sviluppi infrastrutturali e previsioni di traffico che non sembrano prevedere diminuzione.

Per le 10 pagine di tabelle che ripropongono in sintesi i risultati dell'analisi, ovvero che per ogni attività intrapresa per gli interventi realizzati nella fase di cantiere risulta sempre come trascurabile ogni impatto previsto su ogni componente analizzata, si osserva che le considerazioni indicate per gli impatti prodotti sull'ambiente per materiali di scavo/demolizioni, sono proposte per interventi che sembrano 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 inevitabilmente risulterebbero adeguate a uno sviluppo compatibile.

OSSERVAZIONE N. 13

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **3 - Analisi dell'opzione zero e delle alternative realizzate fra il 1999 e il 2013**, richiama preliminarmente quanto già asserito al capitolo 2.3.10, ovvero che gli interventi effettuati dal 1999 al 2013 sono conseguenza dello sviluppo del territorio e inoltre che essi sono una condizione necessaria per garantire lo sviluppo aeroportuale e soddisfare le esigenze dal punto di vista trasportistico. Prosegue poi eludendo completamente la richiesta del parere CTVIA 3346 del 23/04/2020 per valutare l'opzione zero e le alternative progettuali alle scelte progettuali già effettuate in relazione agli interventi realizzati dal 1999. Infine, in conseguenza, non descrive i relativi vantaggi e svantaggi ambientali per le scelte intraprese ma riferisce di obblighi ed esigenze tecnico-funzionali senza riportare alcuna documentazione di supporto.

Per tali affermazioni si osserva quindi preliminarmente quanto già dedotto per il capitolo 2.3.10, ovvero come lo scalo, con le sue attività in continua espansione dall'anno 2000, abbia contribuito a determinare significativamente la trasformazione del contesto territoriale in cui è inserito.

Di seguito si osserva che sebbene la mancata redazione preliminare della VIA per le opere realizzate possa essere sanata con la redazione *ex post* del documento, tuttavia resta disattesa una delle fondamentali indicazioni necessarie ad ammettere la VIA dell'Aeroporto di Ciampino, ovvero che sia valutata l'opzione zero per le scelte progettuali intraprese, così come richiesto dal parere CTVIA 3346 del 23/04/2020. In questo modo sembra decadere ogni possibile legittimazione della VIA *ex*

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

post poiché viene a mancare ogni necessario raffronto e riferimento per l'impatto ambientale zero per gli interventi intrapresi.

Si osserva poi che per gli interventi già realizzati il documento integrativo ammette che non è stata considerata alcuna alternativa progettuale, neanche con l'uso di modelli di simulazione che proponano *ex post* situazioni derivate da scelte diverse. Quindi, anche per questi aspetti risultano di nuovo eluse le precise richieste del parere CTVIA 3346 del 23/04/2020.

Inoltre, si osserva come il documento integrativo descriva come le norme obbligatorie per la stesura della VIA siano rimaste inosservate dietro la sola necessità di intervento, che però non appare in alcun modo elemento sufficiente a giustificare la realizzazione delle opere. Con ciò il documento integrativo ammetterebbe tale obbligo eludibile mentre al contrario dichiarerebbe obbligata ogni altra necessità che porti alla realizzazione delle opere, anche in una piena difformità amministrativa. Tale consapevolezza deriva anche da una necessità che il documento integrativo sembrerebbe ritenere fondamentale, ovvero il tendente sviluppo territoriale del tempo. In conclusione, il documento integrativo sembrerebbe ritenere che, in nome dello sviluppo, si possano eludere norme ed obblighi di legge fondamentali. E ancora che si possano anche continuare a mettere in secondo piano i successivi richiami ad osservare gli adempimenti elusi, anche provenienti da Enti e contesti di governo superiori alla autorità aeroportuale.

Infine, si osserva che il documento integrativo riferisce di segnalazioni di Enti di stato per la realizzazione delle opere, senza documentare né le segnalazioni, né gli Enti di stato segnalatori, né a quali interventi si riferiscono le segnalazioni o a quali eventuali situazioni di criticità. In tal modo tale affermazione non appare affatto fondata.

In conclusione, il documento integrativo riporta che le soluzioni adottate, indotte dalle esigenze tecnico-funzionali e/o di sicurezza, non hanno potuto giovare di scelte progettuali diverse, rimanendo obbligate al vincolo delle necessità funzionali e alle condizioni di sicurezza. Anche in questo caso non risulta documentato nessuno degli aspetti descritti.

OSSERVAZIONE N. 14

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo 4 – **Inquadramento programmatico al 1999**, presenta e analizza un elenco di norme pianificatrici del territorio non rilevando ostacoli o incongruenze per gli interventi progettuali analizzati.

Si osserva che nonostante l'ampia e dettagliata normativa, tutti gli interventi realizzati dal 1999 rimangono privi di un qualunque titolo edificatorio, ponendosi in una situazione di manifesta difformità amministrativa e di illegittimità. Quindi gli interventi, anziché rispettare le norme della pianificazione, le hanno palesemente infrante per tutti gli scenari di riferimento che si vogliono individuare e considerare.

OSSERVAZIONE N. 15

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo 5 – **Elaborati progettuali delle opere realizzate fra il 1999 e il 2013**, rispetto ad un corposo numero di interventi realizzati (vedi osservazione n. 2) propone solo quello che ritiene il più significativo progetto effettuato, ovvero l'Ampliamento delle sale accettazione e restituzione bagagli. Per tale progetto, che è dichiarato come

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

consegnato in data 1 giugno 2005 ma senza indicare a quale autorità, ufficio o ente, non sono fornite le relative autorizzazioni amministrative necessarie per l'esecuzione delle opere (concessioni edilizie originarie, permessi a costruire, SCIA, Super-SCIA, CILA ...).

Si osserva quindi preliminarmente che poiché il progetto proposto non appare munito di alcun titolo abilitativo alla costruzione, la sua legittimità edificatoria appare, se non infondata, quantomeno dubbia. Analoga considerazione si avanza per tutti gli altri interventi realizzati, che qui non sono neppure sommariamente elencati, anch'essi apparentemente privi di legittimità edificatoria.

Si osserva poi che rimangono disattese le richieste del parere CTVIA 3346 del 23/04/2020, che richiede, per ciascuna delle opere, adeguati elaborati progettuali, comprensivi di tutti i dettagli necessari alla valutazione degli impatti sulla popolazione, dovuti all'emissione di inquinanti in aria e di rumore, e sui fattori ambientali, prodotti dalla realizzazione degli interventi e dall'esercizio dell'aeroporto, a far data dal 1999 (incluse, ovviamente, le risultanze della caratterizzazione del sito) nelle fasi della cantierizzazione, della gestione, della *post* gestione e dalla dismissione.

Si osserva inoltre che gli elaborati grafici proposti non appaiono esaustivi per una corretta lettura progettuale dell'intervento rimanendo escluse visioni d'insieme, cartografie di inquadramento territoriali e di inserimento planimetrico, piante dei vari livelli, prospetti, planivolumetria dell'edificio, prospettive d'insieme, disegni strutturali e particolari, ecc.. Inoltre rimangono esclusi i dettagli necessari alla valutazione degli impatti sulla popolazione, dovuti all'emissione di inquinanti in aria e di rumore, e sui fattori ambientali, che non si riscontrano neppure nella descrizione formulata a pag. 188 o in apposite tabelle di riferimento.

Si osserva quindi che un solo progetto presentato come esemplificativo ma in modo parziale e carente, non permette di valutare nella sua complessità l'ampiezza degli interventi attuati nel tempo presso l'aeroporto, tutti rivolti ad adeguare la capacità operativa dello scalo alla nuova funzionalità richiesta da un aumento continuo del traffico aereo.

Si osserva ancora che di tale fondamentale aspetto, accanto alla proposizione del solo progetto presentato, non è fornita alcuna analisi, studio o indicazione di riferimento.

OSSERVAZIONE N. 16

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **6 - Indagini epidemiologiche circa gli effetti prodotti dall'incremento di traffico aereo, sulla base di quanto redatto da enti e soggetti pubblici**, esplicita gli argomenti che nei capitoli **2.3.9 e 2.4.9 – Salute pubblica**, sono stati rinviati all'attuale.

Si osserva preliminarmente che il documento integrativo utilizza i dati di uno studio realizzato dal DEP del Lazio ma per questo non viene fornito alcun elemento di riferimento per la sua individuazione. Per i dati proposti quindi non c'è riscontro alla fonte. Inoltre i gruppi di riferimento utilizzati (pag. 193) sembrano errati perché ricomprendono, 4 volte su 5, il gruppo di studio. Infine le analisi proposte non considerano la valutazione dello scenario a partire dal 1999, come apparirebbe dovuto a fronte delle espresse richieste del parere CTVIA 3346 del 23/04/2020, ma lasciano a riferimento solo l'anno 2012, o al più il triennio 2010-2012, ritenuto assimilato e omogeneo per un lasso di tempo che invece è ultradecennale.

Si osserva poi che i dati forniti per il contesto demografico (pag. 194) non permettono la verifica dei risultati riportati nelle tab. 6-1 a pag. 197 e 198 perché non sufficientemente dettagliati. Per esempio

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

non si può confermare il tasso grezzo di mortalità che risulta dal rapporto tra deceduti e popolazione per il periodo di tempo considerato.

Si osserva ancora che il documento integrativo propone una analisi sulla mortalità condotta per i soli anni dal 2010 al 2012 e per i ricoveri (tab. 6-2 pag. 199) solo per l'anno 2012. Tale studio appare insufficiente a comprendere la situazione epidemiologica rispetto a un arco temporale molto più ampio, per il quale il documento integrativo non si preoccupa di ricercare alcun dato di riferimento. Benché infatti siano disponibili diversi studi pubblici e diversi dati epidemiologici (sul sito Open Salute Lazio a partire almeno dal 2007) il documento integrativo non riporta l'elaborazione dei dati per gli anni disponibili né riferisce di una qualche ricerca per reperire i dati degli anni dal 1999 al 2006. Infine non utilizza né elabora i dati dello Studio della Mortalità per cause nel Comune di Ciampino e comuni limitrofi negli anni 1987-2002, effettuato dall'Università La Sapienza di Roma, né utilizza né elabora i dati dello studio SERA e dello studio SAMBA.

Gli studi SERA e SAMBA sono al link: <http://deplazio.net/it/attivita/82>

- [Effetti rumore aeroportuale sulla salute popolazione residente Ciampino e Marino - Dicembre 2009 \(1.05 MB\)](#) (SERA pubblicato dic. 2009, dati anagrafici 2005, consumo farmaci 2007, ricoveri ospedalieri 2001-2005, visita e interviste 2008-2009)
- [Studio sugli effetti dell'ambiente sulla salute dei bambini residenti a Ciampino e Marino \(S.Am.Ba\) \(1.63 MB\)](#) (SAMBA pubblicato ott. 2012, 700 bambini IV e V elementare, dati anagrafici 2005, consumo farmaci 2007, visite a casa e test e prove in classe 2008-2009)

Si osserva inoltre che per l'indicazione del Rischio Relativo, fornito a pag. 200 come non significativo, non si riscontra alcun test statistico di conferma. Quindi l'indicazione non appare sufficientemente attendibile.

Si osserva ancora che il documento integrativo ripropone la medesima analisi della SIA Quadro di Riferimento Ambientale – Vol. 3 (*documento 0A782TIPTIQRAMB003-2*) riformulando i medesimi dati e tabelle. In questo modo non reca alcun ulteriore apporto conoscitivo e non risponde alle espresse richieste del parere CTVIA 3346 del 23 aprile 2020 per produrre indagini epidemiologiche rispetto agli scenari individuati. Questa carenza conoscitiva rende pressoché inaffidabile le frammentate analisi proposte.

Si osserva inoltre che il documento integrativo rimanda alla riduzione del traffico aereo prevista dal Masterplan dell'aeroporto ENAC. Come già osservato (vedi osservazione n. 13) questa indicazione è però del tutto contraddetta dai contratti stipulati finora tra ADR e ENAC per il secondo sotto-periodo tariffario 2017-2021 dell'atto unico "rinnovo concessione – contratto di programma" siglato nel 2012, valido fino al 2044, e approvato nel 2012 dal DPCM dal Governo Monti (Link: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/gestioni-aeroportuali-regolazione-tariffaria/contratti-di-programma/contratti-di-programma-ai-sensi-della-l-3-agosto-2009-n-102-e-ss-mm/stipulati/enac-adr-aeroporti-di-roma/enac-adr-secondo-sotto-periodo-tariffario-2017-2021>).

Inoltre il documento richiama le prescrizioni del Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore contenuto nel D.M. MATTM 345/2018 per le quali ADR è intervenuta e interverrà su un totale di 22 plessi scolastici. Il Decreto citato prescrive però che prioritariamente gli interventi di riduzione siano attuati alla fonte del rumore e non presso i soggetti recettori. In questo modo ADR elude le principali prescrizioni per la riduzione degli effetti causati dall'aumento del traffico.

Si osserva inoltre come tale richiamo appaia incongruo poiché attualmente tale Piano è stato di fatto impugnato davanti al TAR del Lazio da ADR, suo proponente, ed altri, in attesa di un giudizio per il suo annullamento.

Allegato 3 – osservazioni CRIAAC 29_10_2020

In conclusione, si osserva che lo scenario epidemiologico proposto e analizzato risulta insufficiente poiché basato sul un lasso di tempo ristretto rispetto agli scenari individuati. Pertanto le conclusioni del documento non appaiono affatto attendibili.

OSSERVAZIONE N. 17

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **7 - Analisi delle potenziali modifiche delle matrici ambientali** riporta i forma sintetica di tabelle le analisi relative alle varie componenti ambientali considerando i risultati attesi all'interno del sedime aeroportuale.

Si osserva che tali analisi non verificano invece le conseguenze che le opere comportano per l'aumento del traffico aereo al quale sono con evidenza rivolte. Pertanto, appaiono tutte completamente non attendibili.

OSSERVAZIONE N. 18

Il documento integrativo presentato da ADR, nel capitolo **8 - Misure di monitoraggio adottate nelle fasi di realizzazione delle opere**, fornisce i dati per il monitoraggio del rumore.

Si osserva che tali dati risultano parziali e incompleti e non forniscono un quadro aderente alle richieste del parere CTVIA 3346 del 23 aprile 2020, da porre a riferimento per i diversi scenari individuati. L'analisi infatti riporta i risultati dei monitoraggi solo per il periodo 2009-2015 per il quale però risultano mancanti i valori di alcune centraline. Di seguito l'indicazione delle centraline mancanti:

per il 2009 – centraline complete

per il 2010 - NMT2

per il 2011 – NMT1, NMT2, NMT3, NMT6, NMT7

per il 2012 – NMT1, NMT2, NMT3, NMT6, NMT7

per il 2013 – NMT9, NMT11, NMT12

per il 2014 – mancano i dati di tutte le centraline

per il 2015 - NMT1, NMT2, NMT10, NMT11, NMT12

Si osserva inoltre che i dati presentati risultano comunque incompleti poiché mancano quelli relativi a vari mesi dell'anno per diverse centraline. L'analisi quindi non ha cercato di colmare le mancanze del monitoraggio né si è preoccupata di attuare simulazioni attendibili per il decennio dal 1999 al 2009.

Pertanto, le misure di monitoraggio non appaiono sufficienti a garantire una corretta valutazione dei limiti di rumore ammessi.

Link ai dati pubblicati mensilmente da Arpa Lazio:

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

Roberto Barcaroli

portavoce del

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