

Comitato FuoriPISTA



AL Ministro della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
va@pec.mite.gov.it

Al Ministero della Transizione Ecologica
Commissione Tecnica Verifica dell'Impatto
Ambientale VIA – VAS
ctva@pec.minambiente.it

All'ENAC
Direzione Centrale
Programmazione Economica e Sviluppo
Infrastrutturale
protocollo@pec.enac.gov.it

p.c. Alla Regione Lazio
Direzione Generale
Dott. Wanda D'Ercole
Direzione Generale Ambiente
Dott. Vito Consoli
protocollo@regione.lazio.legalmail.it

Al Comune di Fiumicino
Al Sindaco
protocollogenerale@pec.comune.fiumicino.rm.it

Oggetto: Note sul *Rapporto preliminare alla VAS per il Piano Nazionale degli Aeroporti*

Il Comitato "FuorIPISTA" e l'"Associazione FuorIPISTA", formate da cittadini residenti nel Comune di Fiumicino (RM), portatori reali di interessi legittimi individuali e collettivi relativi alla tutela dell'ambiente, alla salute ed alla qualità della vita nel territorio ove insiste l'Aeroporto Leonardo da Vinci - Fiumicino, intendono, in riferimento all'argomento in oggetto, in attesa di osservazioni formali, fornire contributi in relazione alle eventuali opere infrastrutturali che si intendono realizzare nell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e in generale al rispetto delle norme finalizzate al contenimento dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Dal *Rapporto Preliminare ambientale* e dall'accluso l'allegato, consegnati da ENAC ai fini della VAS per il Piano Nazionale degli Aeroporti, non risultano con la **necessaria evidenza** alcuni elementi che ci proponiamo di portare all'attenzione illustrandoli sinteticamente con queste note.

1.Vincoli ambientali

Il primo elemento riguarda la natura dei vincoli ambientali connaturati alla presenza di aree protette. Se a pag. 88 del *Rapporto Preliminare*, viene riportato che:

"Gli aeroporti di Bologna, Firenze, Milano Malpensa, Reggio Calabria, Roma Fiumicino, Treviso e Venezia ricadono al confine con aree appartenenti alla Rete Natura 2000"

e nella tabella della pagina successiva si ricorda che:

l'Aeroporto di Fiumicino, si trova "a ridosso di IT6030024",

nell'Allegato al Rapporto Preliminare, a pag. 169, Aree Protette, si riportano con maggiore dettaglio quelle di Natura 2000:

L'aeroporto (di Fiumicino) dista meno di 1 km dalla ZPS IT6030026 "Lago di Traiano" (a sud), a poca distanza dalla ZSC IT6030023 "Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto" (a nord), oltre 2 km dalla ZSC IT6030025 "Macchia Grande di Ponte Galeria", a nord-est ed oltre 4 km dalla ZSC IT6030024 "Isola Sacra" a sud.

a destare sconcerto, però, è la cartina precedente, sempre a pag. 169, che illustra le aree protette e che riporta l'ampia estensione della **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano** confinante con l'Aeroporto, rappresentata con un unico colore senza alcuna distinzione tra Zona 1 e Zona 2.

Questa omissione - che non può essere casuale visto che l'ENAC, estensore del Rapporto, è stato attore insieme ad altri di una serie di ricorsi proprio sui vincoli posti da tale zonizzazione - ci sollecita a ricordare quanto segue:

1.1. la **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano** è stata istituita il 29 marzo 1996 con Decreto del Ministro per l'Ambiente per *"la salvaguardia dei preziosi valori naturalistici e storico-archeologici"*, inserita nell'elenco delle Aree Naturali Protette di cui al DM 27 aprile 2010 con la sigla EUAP0086.

La *Riserva* si compone di aree "di minore protezione" (aree di tipo 2) e aree "di maggiore protezione" (aree di tipo 1).

Con decreto Ministeriale n.311 del 24/10/2013 le aree di tipo 1 sono state ulteriormente ampliate. In particolare, l'area di maggiore protezione è costituita da una area di circa 450 ettari al cui interno insistono le "vasche di Maccarese". In tali aree l'art. 7 del decreto dispone **che è proibito qualsiasi nuovo intervento di modificazione del territorio e di ulteriore urbanizzazione.**

1.2 Piano di Gestione della Riserva e Regolamento

Con Decreto n.T00468 del 16 dicembre 2014 il Presidente della Regione Lazio in ottemperanza alle sentenze del TAR nn.3764/2009 e 12651/2009 ha nominato il Dott. Vito Consoli *Commissario ad acta* per attivare tutti gli atti amministrativi per l'adozione del Piano di Gestione e del Regolamento della Riserva.

Con Decreto del *Commissario ad acta* n.01 del 16 gennaio 2020 è stato adottato in via definitiva il PdG e il Regolamento della Riserva.

1.3 - "Aeroporto di Fiumicino, Master Plan 2030": parere negativo e successivi Ricorsi.

La Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il 25 ottobre 2019 con nota n. 3158 ha dato parere negativo al progetto definito "Aeroporto di Fiumicino, Master Plan 2030", presentato da ENAC con nota n.32992 del 30 marzo 2017 per l'avvio della valutazione di impatto ambientale. Tale *Masterplan 2030* prevedeva, come è noto, la costruzione di una serie di infrastrutture da edificare al di fuori dell'attuale sedime aeroportuale, che sarebbero dovuto ricadere sia in zona 1 che in zona 2 della Riserva. Successivamente i due Ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali hanno fatto proprio con decreto del 21 agosto 2020 tale parere negativo sul Masterplan 2030.

Inoltre, in seguito ai ricorsi presentati da AdR (Aeroporti di Roma) e da ENAC, riuniti presso il TAR del Lazio (nn.02411/2014; 00211/2020 e 08348/2020) il Tribunale amministrativo del Lazio con la sentenza n. 03051/2021 del 21 marzo 2021 li ha dichiarati inammissibile, specificando che l'esistenza della Riserva impedisce la costruzione di qualsivoglia opera e infrastruttura - quarta pista inclusa, anch'essa dichiarata incompatibile come le altre infrastrutture progettate al di fuori dal sedime - che non risponda alle finalità proprie della Riserva stessa.

Anche il procedimento ancora in essere, avviato dal Ricorso presentato nel 2013 da ENAC al Presidente della Repubblica contro l'ampliamento della Zona 1 della Riserva stabilito con decreto ministeriale n.311 del 24/10/2013, ha ottenuto nel 2018 un parere interlocutorio (Affare N. 01301/2015) dalla Sezione Seconda del Consiglio di Stato che "*trattando del medesimo contenzioso che coinvolge gli stessi soggetti e per motivi in gran parte identici*" e "*ritenendo opportuno prevenire conflitti di giudicato*" rinviava l'emissione del parere sino alla decisione del giudizio pendente presso il Tar del Lazio al n. 2114/2014 R.G." poi emesso dal Tar del Lazio nel 2021 e che quindi, a rigor di logica, non potrà che confermare tale giudizio che rende impraticabile la costruzione di qualsivoglia infrastruttura aeroportuale, che ricada anche solo in parte, nella *Riserva*.

2. Rumore

Il secondo elemento di sconcerto che emerge dalla lettura del *Rapporto Preliminare* attiene alla questione del rumore sempre relativamente all'aeroporto

di Fiumicino.

A differenza di quanto avviene per altri aeroporti in cui i dati relativi al rumore fanno riferimento a rilevazioni effettuate nel 2019, per l'Aeroporto di Fiumicino come si desume dall'Allegato al *Rapporto Preliminare*, pag. 169, vengono riportati i dati relativi al 2016! cioè prima del corposo trasferimento di voli da Ciampino a Fiumicino. Quante centraline di monitoraggio erano allora in funzione? E quanti movimenti si registrarono allora rispetto al 2019?

Bisogna infatti rilevare che nell'aeroporto di Fiumicino il monitoraggio dell'inquinamento acustico versa da anni in condizioni critiche.

In primo luogo, perché sono di fatto mancate le campagne di misura della verifica strumentale delle curve isofoniche prevista dalle disposizioni di legge. L'approvazione delle curve isofoniche approvate dalla Conferenza dei Servizi risale al 20/04/2004, su delibera n. 1/2004 dalla Commissione ex art. 5 del D.M. 31/10/1997. Nel verbale di approvazione veniva fatto presente che in ottemperanza alle disposizioni di legge sarebbero state eseguite campagne di misura per la verifica strumentale dello studio.

A tutt'oggi, dopo ben 18 anni - nonostante che il Contratto di Programma Enac/Adr prevedesse un aumento esponenziale dal 2004 al 2019 del numero dei movimenti e nonostante le stesse sollecitazioni ufficiali dell'Amministrazione del Comune di Fiumicino e del Comitato FuoriPISTA - le curve isofoniche non hanno subito alcuna variazione e neppure sono state verificate come previsto dalla Conferenza dei Servizi che ha approvato la Delibera 1/2004.

Inoltre, si fa presente che le rilevazioni dell'inquinamento acustico per l'intero aeroporto di Fiumicino vengono effettuate con sole 4 centraline - la quinta essendo fuori uso - certamente insufficienti per fornire rilevazioni attendibili: basti sapere che i cittadini che vivono nel dintorno aeroportuale di Ciampino, con un numero di movimenti di molto inferiore rispetto a quelli di Fiumicino, possono avvalersi di un numero decisamente superiore di centraline.

In sintesi, le curve isofoniche risalgono al 2004 e non sono state aggiornate, le centraline di monitoraggio sono solo 4 e i dati riportati nel *Rapporto Preliminare* risalgono al 2016.

Per queste ragioni i dati forniti dal *Rapporto Preliminare* non ci sembrano né attendibile né realistici.

Fiumicino, 20 agosto 2022

Comitato FuoriPISTA

Associazione FuoriPISTA