

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: OSSERVAZIONI alla Proposta di *Piano Nazionale degli Aeroporti 2022* -
Contributo alla procedura di VAS

OSSERVAZIONI AL PIANO NAZIONALE AEROPORTI 2022

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, presentano qui le loro Osservazioni al PNA 2022 con particolare riferimento 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 anche in relazione al previsto aumento del traffico.

Quarta Pista

A pag. 75 il PNA riporta la seguente affermazione:

*Tra le proposte che il Piano è chiamato a fare, c'è anche l'individuazione del **residuale fabbisogno di infrastrutture**, a valle dell'ottimizzazione della capacità esistente; le necessità di nuove infrastrutture di volo riguardano la Rete Toscana (nuova pista di Firenze), la Rete Laziale (quarta pista di Roma Fiumicino), e quella della Siciliana orientale (nuova pista di Catania).*

Nonostante questo paragrafo sia accompagnato dall'affermazione *che tali nuove infrastrutture saranno fattibili solo se (...) in linea con i più alti parametri di sostenibilità ambientale e non solo a impatto zero ma anche climate positive*, appare del tutto incredibile e incongruente che venga riproposta la quarta pista a Fiumicino quando il suo progetto ha già subito una procedura di verifica dell'impatto ambientale che l'ha di fatto bocciata, oltre a una sentenza del TAR del Lazio che ne impedisce la realizzazione.

Tale proposta è tanto più inadeguata se si considera che il PNA 2022 dichiara ripetutamente in *Premessa* e lungo tutto il testo di ispirarsi alla sostenibilità ambientale e addirittura alla "riconciliazione ambientale" per poi ignorare i risultati di procedure istituzionali volte appunto a verificare l'impatto ambientale di opere infrastrutturali airside - nello specifico la quarta pista di Fco - conclusesi con un parere negativo e persino di sentenze passate in giudicato, che hanno stabilito

l'impossibilità di realizzare qualsivoglia opera all'interno della Riserva statale Naturale del Litorale Romano.

Nello specifico i sopracitati Atti sono:

1. La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Via e Vas – ha espresso il 25 ottobre 2019 scorso "**Parere negativo circa la compatibilità del progetto Aeroporto di Fiumicino "MasterPlan 2030"** (Parere n. 3158) che prevedeva tra le altre opere infrastrutturali anche la quarta pista:
2. Tale **parere è stato ripreso e fatto proprio dal Decreto interministeriale n.179 del 21 agosto 2020**; firmato dal Ministro dell'Ambiente e dal Ministro dei Beni culturali;
3. il TAR Lazio, con sentenza n.03051/2021 del 12 marzo 2021, **ha dichiarato inammissibili i ricorsi** unificati di AdR ed ENAC, contro la ripermimetrazione, il Piano di Gestione della Riserva, il parere della Commissione tecnica VIA/VAS n.3158/2019 e il Decreto interministeriale n.179 del 21 agosto 2020.

Visto e considerato che malgrado i su esposti atti il PNA insiste nel proporre la quarta pista come

se fosse fattibile, ribadiamo qui di seguito le ulteriori ragioni che nel impediscono la costruzione.

1. La natura del suolo e sottosuolo

Le maggiori criticità del progetto di Quarta Pista risiede non solo nell'impermeabilizzazione dell'area, ma soprattutto dall'inadeguatezza delle caratteristiche geotecniche del sedime sottostante alle infrastrutture previste.

Si fa presente che il territorio all'interno del quale sarebbe prevista la quarta pista fa parte del "Delta del Fiume Tevere si estende con la parte emersa per oltre 150 km², e con la parte sommersa per circa 500 km². Essa presenta uno spessore massimo del corpo sedimentario di poco superiore a 80 metri." [pag. 238, APAT, Servizio geologico di Italia, Dipartimento difesa del Suolo, La geologia di Roma, Vol, LXXX, Firenze 2008].

Quando agli inizi degli anni '70, vennero fatti i sondaggi per la realizzazione della terza Pista, l'elemento solido venne trovato a 128 metri di profondità: questo dato è contenuto nel Volume 2, presentato da ENAC/AdR in occasione della richiesta della VIA per il Progetto Fiumicino Sud, nel 2013 e quindi è noto anche al Ministero dell'Ambiente.

Questa maggiore profondità rispetto al dato su citato è dovuto al fatto che tale porzione di territorio ricade all'interno di quello che un tempo era il Lago o Stagno di Maccarese, prosciugato in occasione della Bonifica idraulica. Il territorio nel quale sorge l'attuale aeroporto, oltre ad essere considerato esondabile, si trova sotto il livello del mare (Si veda i Decreto dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Decreto n.102/2021)

Del resto la fragilità di questi terreni era stata denunciata dalla Commissione Parlamentare d'Inchiesta, istituita con Legge 325 del 5 maggio 1961, già in occasione della costruzione nel 1961 dell'Aeroporto di Fiumicino, che dichiarava che tali terreni erano i meno idonei ad ospitare l'aeroporto.

L'impatto potenziale della Quarta Pista quindi potrebbe generare cedimenti differenziali ingenti (ne è una prova la stessa Pista 3 dell'Aeroporto di Fiumicino, parallela a quella che è in programma denominata Pista 4, che è soggetta periodicamente a interventi e rifacimenti nonché studi approfonditi per via dei suoi cedimenti lungo tutto il suo tracciato), non solo nell'area del sedime aeroportuale, ma anche lungo la viabilità di raccordo a nord del perimetro attuale.

Infine per quanto attiene alle problematiche derivanti dall'impermeabilizzazione del suolo si fa presente che gli effetti dei cambiamenti climatici, oltre a prevedere al 2040 un innalzamento del livello del mare stimato fra i 25-30 centimetri che quindi interesserebbe l'intera area del sedime aeroportuale, stimano un presumibile aumento di eventi atmosferici estremi che esigono il mantenimento della permeabilità del terreno.

La stessa autorità di Bacino Tevere ha dichiarato che il territorio nel quale insiste l'aeroporto, a diversi gradi, è soggetto ad inondazioni (Decreto 102/2021).

2. Presenza di edifici rurali tutelati e non abbattibili

Ad ostacolare nei fatti la realizzazione della Quarta Pista sta la presenza di decine di edifici rurali che insistono in quella parte di terreno che dovrebbe essere il sedime della quarta Pista.

Si tratta di **edifici che sono vincolati e tutelati e come tali non sono abbattibili, conformemente al dettato del Dlgs n.42/2004.**

Gran parte di tali edifici infatti ricadono integralmente all'interno della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*, istituita con Decreto il 29 marzo 1996. il cui **Regolamento di Gestione prevede la tutela integrale dei casolari e dei centri agricoli costruiti tra il 1928 e il 1934 e quindi risalenti a circa 90 anni fa, con il divieto assoluto di demolizione e l'obbligo di manutenzione secondo le linee guida contenute nel Regolamento stesso.**

Già nel 1997 la Sovrintendenza di Ostia con lettera del 31 luglio 1997 protocollo n. 23483 comunicava al Ministro dei Lavori Pubblici Direzione Generale del Coordinatore del Territorio che ***le costruzioni rurali tipiche del paesaggio agrario, in applicazione della legge 1497/1939 non potevano essere abbattuti.***

3. La presenza di beni archeologici

Infine, l'area in oggetto presenta **diversi beni archeologici, anch'essi** tutelati. Di particolare importanza il **sito preistorico di Le Cerquete-Fianello** vincolato con DM del 03/02/1991 che è stato oggetto dal 1992 di ripetute campagne di scavo ad opera del Dip.to di Scienze storiche, archeologiche e antropologiche, Università di Roma, "La Sapienza.

L'area in cui insiste il Villaggio Eneolitico de "Le Cerquete – Fianello attualmente di proprietà di privati, è in fase di esproprio da parte del Comune di Fiumicino che ne acquisirà così la proprietà volta alla protezione, tutela e valorizzazione del sito per il suo notevole interesse pubblico.

Il sito - che è stato oggetto di scavi copre un'area di circa 1.000 metri quadri ma che si valuta sia esteso per dieci volte tanto - è localizzato proprio laddove sarebbe previsto il sedime della quarta pista che verrebbe a coprire definitivamente un bene archeologico di primaria importanza, precludendo così ulteriori campagne di scavo.

4. Vasche

L'aeroporto di Fiumicino, oltre ad essere limitrofo ad importanti aree protette (SIC e ZPS) ed anche alla *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*, l'Oasi di Macchiagrande, la foce dell'Arrone, che di fatto impediscono un ampliamento, è vicino a nord alle Vasche che si trovano in Zona 1 della *Riserva*, cioè in quella di massima tutela. L'eventuale quarta pista verrebbe quindi ad essere adiacente a tale zona e quindi impatterebbe con un'area di alto pregio per l'avifauna e la biodiversità.

In conclusione, per tutte le ragioni su esposte e, in primis in considerazione della sentenza del Tar su citata, chiediamo che la quarta Pista venga stralciata della Proposta di Piano Nazionale Aeroporti 2022.

Carenza dei sistemi di monitoraggio ambientale dell'aeroporto di Fiumicino

Lo stesso Piano Nazionale Aeroporti adduce la necessità di contenere/attenuare l'inquinamento acustico e atmosferico che deriverebbe dall'aumento del traffico previsto, e che potrebbe superare la soglia consentita dalle isofoniche in certe aree limitrofe all'aeroporto.

In realtà la totale insufficienza attuale della rete dei sistemi di monitoraggio che caratterizza il primo scalo del sistema Paese, che assorbe il 25% del traffico nazionale e il cui sedime si estende per oltre 1400 ettari, non consente di conoscere la situazione attuale.

Il sistema attuale infatti dispone di 1 sola centralina fissa per l'inquinamento atmosferico e di 5 centraline funzionanti per il rumore.

Inquinamento atmosferico

Attualmente la sola centralina fissa è finalizzata al monitoraggio del PM10 e PM2,5, mentre manca la rilevazione della composizione degli elementi inquinanti dovuti alle emissioni prodotte dalle attività aeroportuali.

E' quindi necessario monitorare non solo i PM 10/2,5, ma anche le Particelle Ultra Fini (UFP).

E' quindi impossibile valutare attualmente la sostenibilità dell'aeroporto nella sua configurazione attuale e tanto più se sia sostenibile ad accogliere un eventuale aumento del traffico aereo.

Rumore

I dati delle cinque centraline fisse per il monitoraggio del rumore rilevano uno sfioramento costante dei valori rispetto alla zonizzazione acustica comunale (riferimento dati ARPA 2019). Secondo la Delibera Comunale 74/2005, del Comune di Fiumicino, aggiornato nel 2015 si prevede infatti che i valori limite assoluti di immissione Laeq in dB(A) (come da Dpcm 14/1/1997) non siano superiori nel periodo diurno ai 50 Laeq (dB) per le aree particolarmente protette e ai 55 Laeq (dB), per le aree prevalentemente residenziali, mentre nel periodo notturno non siano superiori ai 40 Laeq (dB) per le aree particolarmente protette e ai 45 Laeq (dB) per le aree prevalentemente residenziali.

Si fa presente che gran parte del territorio limitrofo al sedime aeroportuale si trova all'interno della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*, per non parlare dell'*Oasi di Macchiagrande*.

Ricordiamo infatti che l'inquinamento acustico rappresenta una minaccia anche per la fauna terrestre e marina, colpendo un'ampia varietà di specie, provocando una serie di risposte fisiologiche e comportamenti patologici. Si sono riscontrati problemi nella riproduzione, aumento della mortalità e dell'emigrazione con conseguente riduzione della densità delle popolazioni.

Per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria, gli effetti della deposizione del PM sulla vegetazione e sui terreni dipende dai vari agenti chimici di cui si compone, che attualmente non vengono rilevati. Uno dei danni diretti che provoca la deposizione del PM su foglie, ramoscelli e tronchi è che formano un ostacolo al passaggio della luce, riducendo la fotosintesi e aumentando la suscettibilità ad agenti patogeni.

Se il "*Report Air Quality in Europe*" 2020 stima che più della metà degli ecosistemi dell'intera Europa siano esposti a livelli di inquinamento anche da Ozono tali da determinare il fenomeno di eutrofizzazione e che i livelli sono sempre crescenti dal 2015, quale sarà la situazione delle zone della *Riserva Statale del Litorale Romano* nelle aree adiacenti all'aeroporto?

I danni sugli ecosistemi dovuti alle emissioni aeroportuali sono ormai verificati da numerosi studi e riconosciuti giuridicamente. Esemplificativa in Italia del danno prodotto è la sentenza del 2014 che condanna il MIT per danno ambientale su un'area protetta all'interno del Parco del Ticino, in quanto riconosce che i carburanti incombusti durante il decollo dall'aeroporto di Malpensa hanno causato negli anni la morte di migliaia di alberi e la scomparsa di uccelli migratori

Curve isofoniche e zonizzazione acustica aeroportuale

A tutt'oggi, dopo ben 18 anni - nonostante che il Contratto di Programma vigente 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 né aggiornamento – come imposto dalle

normative vigenti - e neppure sono state verificate come previsto dalla Conferenza dei Servizi che ha approvato la Delibera 1/2004.

Ma perfino questa zonizzazione acustica aeroportuale, ferma al 2005, ha definito le curve isofoniche sulla base dello studio teorico riferito al traffico del 2005 e all'utilizzo medio delle piste al 2000.

La stessa Commissione preposta alla zonizzazione nella sua delibera n. 1 del 2004 riteneva che le curve isofoniche dovessero venire applicate al territorio previa rilevazioni in loco e tramite una campagna di misure: non risulta che siano mai state realizzate né le rilevazioni, né la campagna di misure.

Pertanto alla luce della situazione illustrata, si ritiene che sia urgente un monitoraggio del rumore aggiornata ai volumi di traffico attuali, finalizzato all'aggiornamento della zonizzazione acustica e che tenga conto dei seguenti elementi:

- tipo di aerei presi in esame,
- utilizzo delle piste per atterraggi e i decolli,
- insufficienza delle centraline di rilevamento e loro aumento;
- mancata integrazione tra le norme comunali e quelle esterne all'impronta acustica aeroportuale,
- mancata comparazione tra il modello matematico e l'effettiva rilevazione sul terreno.

Salute

Mancano inoltre indagini epidemiologiche sullo stato di salute della popolazione che vive nei dintorni dell'aeroporto.

Pur essendo l'aeroporto di Fiumicino il primo scalo del sistema Paese non sono state condotte indagini epidemiologiche che possano rilevare gli eventuali danni alla salute della popolazione residente. Tale esigenza viene rafforzata dopo che uno studio epidemiologico, denominato SERA, che ha valutato nel lungo termine gli effetti del rumore e dell'inquinamento atmosferico tra i residenti nei pressi degli aeroporti di Torino-Caselle, Pisa-San Giusto, Venezia-Tessera, Milano-Linate, Milano-Malpensa e Roma-Ciampino, e ha evidenziato che *l'inquinamento acustico ed atmosferico originato dagli aeroporti è un problema ambientale di assoluta rilevanza per la salute pubblica delle popolazioni interessate.*

Si ritiene quindi che non si può prescindere nella realizzazione del PNA da:

- 1. la messa in atto di piani per il contenimento e abbattimento del rumore per moderare quanto emerge dalle attuali rilevazioni.**
- 2. l'aggiornamento della zonizzazione acustica**
- 3. Prima di considerare un ulteriore aumento del traffico aereo, è necessario e improrogabile posizionare altre stazioni di rilevamento effettive anche nelle zone protette, integrandole nel numero e posizionandole in modo da monitorare la situazione nei siti Natura 2000 e nella *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.***
- 4. Effettuare le necessarie indagini epidemiologiche per stabilire l'eventuale correlazione tra attività aeroportuali, inquinamenti e stato di salute della popolazione.**

Traffico

A pag 28 il PNA stima una potenzialità di mercato su Fiumicino al 2035 in relazione all'aumento di traffico una forchetta di valori che va un max di 71.503.225 pax e min. 57.562.232.

Lo stesso PNA a pag. 74 afferma inoltre che:

La Rete Laziale, anche nelle previsioni al 2035, può contare sui soli due scali romani; tale condizione comporta il fatto che – date per appurate le limitazioni imposte alla capacità dello scalo di Ciampino – un incremento capacitativo della Rete proporzionato con la domanda potenziale di traffico comporta lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture dell'aeroporto di Roma Fiumicino...”

Nel 2019, degli oltre 42 milioni di passeggeri, 10 milioni provenivano dalle *linee low cost*, generando, come rilevato da più parti, una sleale competizione con le compagnie tradizionali.

Osserviamo che Fiumicino assorbe circa il 25% del traffico Nazionale e che tutte le reti territoriali esclusa Toscana e Campania, dispongono di tre aeroporti, a fronte di un traffico notevolmente minore, ci chiediamo il perché di questa disparità, che vede il concentrarsi di tutto il traffico in un unico aeroporto, tanto più che nel precedente PNA era stato previsto un terzo aeroporto, quello di Viterbo, dedicato alle compagnie low cost.

La Regione Lazio, a diversi livelli, ha più volte chiesto l'individuazione di un terzo aeroporto, così come ha fatto il Comune di Fiumicino, la cui popolazione subisce già il notevole impatto dovuto alla presenza di un grande hub intercontinentale; tale richiesta è stato inoltre avanzata in molte occasioni le scriventi Associazione e Comitato FuoriPista, specificandone dettagliatamente le motivazioni.

Posto che ove si dovesse verificare un aumento della domanda di mercato, così come enunciato nelle previsioni di codesto PNA, riaffermiamo che il conseguente aumento di traffico, per l'aeroporto di Fiumicino debba essere valutato alla luce di puntuali rilevazioni sull'inquinamento, su eventuali danni ambientali, sull'impatto sulla salute.

Ove tali condizioni dovessero consentire di dislocare l'aumento del traffico aereo a Fiumicino, con conseguente necessità (pag. 75) di un *“residuale fabbisogno di infrastrutture”*, ricordiamo che questo Comitato ha dimostrato con dovizia di prove, attraverso l'elaborazione del *“Progetto Alternativo”* che:

- Le tre piste attuali sono in grado di assorbire con i 90mov/h anche il massimo di traffico previsto indicati da codesto PNA
- E' possibile espandere la capacità airside sino a 110 mov/h attraverso l'implementazione di differenti procedure di atterraggio/decollo

Il Progetto Alternativo è stato presentato e discusso al Ministero dei Trasporti, ADR, ENAC, ENAV oltre che allegato alle Osservazioni al Masterplan 2030 senza che siano state rilevate obiezioni di infattibilità.

In conclusione, richiediamo:

- **lo stralcio definitivo della quarta pista dal nuovo PNA;**

- **l'individuazione di un terzo aeroporto per i voli low cost. Il sistema aeroportuale del Lazio ha necessità. Come più volte richiesto dalla Regione Lazio, di individuare un terzo aeroporto di supporto a quello di Fiumicino dove trasferire i voli low cost.**
- **Infine, ribadiamo l'impossibilità di accogliere un aumento di traffico aereo a Fiumicino in assenza di ulteriori monitoraggi sull'inquinamento e sulla salute delle popolazioni viventi. Le limitazioni per l'aeroporto di Ciampino infatti, sono state possibili proprio grazie a tali monitoraggi.**

Fiumicino, 16 novembre 2022

Comitato FuoriPISTA

Associazione FuoriPISTA