

CHIARIMENTO IN MERITO RUMORE NELL'INTORNO AEROPORTUALE

L'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma Fiumicino è dotato di zonizzazione acustica approvata dall'apposita Commissione ex art.5 DM 31.10.1997 all'unanimità in data 25 marzo 2004 (cfr allegato 1)¹.

Quanto sopra vuol dire che tutto il territorio nel quale si trova l'aeroporto è caratterizzato da un univoco livello acustico. In particolare, come da norma, per l'intorno aeroportuale mediante la zonizzazione acustica sono individuate le fasce acustiche di pertinenza specificatamente per il livelli sonori (rappresentati mediante l'indicatore L_{va}) compresi nelle fasce da 75 dB(A) a 65 dB(A) e da 65 dB(A) a 60 dB(A).

Ciò vuol dire che l'esercizio aeroportuale non dovrebbe generare rumore tale da superare detti livelli nelle rispettive porzioni di territorio.

Nello SIA si è quindi eseguita detta verifica e nel paragrafo 5.3 "Lo studio previsionale del rumore aeronautico" sono riportate le analisi, le simulazioni e le conclusioni supportate anche da una analisi grafica rappresentata nelle tavole allegate al SIA².

Rimandando a dette trattazioni per i dettagli e le impostazioni (notizie già disponibili dal dicembre 2011), di seguito si pone l'attenzione sulle conclusioni. Nel merito si ricorda anche che quello in oggetto è stato proprio un input progettuale³ in quanto si è potuto lavorare sulla ripartizione dell'uso delle tre piste disponibili per far sì che il risultato che ne è derivato consentisse un ottimizzazione dell'impronta acustica al suolo nel suo specifico rapporto con le presenze antropiche.

Infatti le simulazioni eseguite mettono in risalto che le ipotesi di progetto portano ad avere delle curve isofoniche che nei livelli più elevati sono totalmente all'interno del sedime ovvero all'interno delle curve normate. In altre parole l'esercizio dell'aeroporto nelle condizioni di progetto consente di rispettare i livelli acustici previsti dalla zonizzazione acustica vigente in quanto già approvata.

Nelle schede allegate al presente pro-memoria sono dettagliatamente evidenziate, per ogni testata della pista, le curve limite previste dalla zonizzazione approvata ed inserita nella zonizzazione comunale del Comune di Fiumicino (alle quali si riferiscono le tavole) nonché le curve isofoniche proprie dello scenario di progetto.

Di seguito un dettaglio delle stesse.

¹ Informazione riportata nel Quadro di riferimento ambientale – Componente Rumore par. 5.2.2 "Aspetti pianificatori" dello SIA pubblicato

² Confronta tavole QAMB.10 "Carta delle curve normate e della zonizzazione acustica comunale"; QAMB.11 "Carta delle curve isofoniche in LVA - Scenario di Progetto"; QAMB.12 Sovrapposizione delle curve isofoniche di progetto alle curve normate".

³ Confronta alternative di progetto cap. 3 del quadro di riferimento progettuale

- La previsione per la Testata 34R è di contenimento della curva Lva 65 dB(A) all'interno del sedime. Pertanto non si riscontrano problematiche
- Per la Testata 16L si intercettano pochi nuclei agricoli già inclusi nella fascia B della zonizzazione che, come si vede dalle figure allegate, nello scenario di progetto si sviluppa tra la testata pista e l'autostrada A12 rimanendo più contenuta di quanto possibile secondo la zonizzazione che si estende oltre alla predetta sede autostradale
- La testata 34L è una delle testate più studiate in quanto è in prossimità dell'abitato di Fiumicino. Il lavoro di ottimizzazione progettuale ha consentito di contenere l'impronta della curva isofonica Lva di 65 dBA all'interno del sedime aeroportuale, non creando interferenze con le popolazioni residenti nelle aree limitrofe.
- L'area della curva isofonica oltre i 65 dBA per la testata 16R è interna a quella ammessa dalla zonizzazione dell'intorno aeroportuale. Non si ravvedono criticità.
- La testata 07 è certamente quella contraddistinta da un maggior numero di operazioni di volo. E' infatti noto che verso tale direzione avvengono la maggior parte dei decolli dell'aeroporto di Fiumicino. L'impronta acustica è caratterizzata dall'interessare per la maggior parte della sua estensione la superficie di mare antistante la costa di Focene, ma, per la sua vicinanza al sedime aeroportuale e all'impossibilità di migliorare ulteriormente in tal senso la operatività dello scalo anche in relazione alle condizioni meteo climatiche, in questa zona già la Commissione aeroportuale ha preso atto della presenza di alcune residenze che ha ritenuto ammissibili in quanto già esistenti prima dell'entrata in vigore della stessa. Considerando che dette residenze sono successive alla presenza dell'aeroporto e alla sua operatività e preso atto della bassa densità antropica e del livello qualitativo delle stesse, la Commissione ex art.5 ha ritenuto di poter includere residenze nella zona di pertinenza B. Lo studio d'impatto ambientale ha preso atto di ciò ed ha imposto che le operazioni non implicassero una modifica delle stesse aree anzi, come già detto, si riscontra che il livello Lva 65 dBA è interno alla zona B. Non si ravvisano criticità al riguardo tanto che il SIA non ha ritenuto di dover prevedere azioni di mitigazione né di segnalare criticità residue

Posto come certo ciò che non sembra necessario essere messo in discussione, si riporta un breve commento circa alcune presenze antropiche previste dalle curve acustiche normate (ovvero risultato dei lavori della Commissione ex art.5).

Nello specifico un attento esame della normativa porta a dare conferma dell'esattezza delle scelte fatte dalla Commissione e diversamente non poteva essere visto che alla stessa partecipa ENAC (che la presiede), il MATTM attraverso la Direzione Generale Valutazioni Ambientale, la Regione Lazio, l'ARPA Lazio, il comune di Fiumicino, ecc.

Infatti il Decreto Ministeriale 31.10. 1997 del ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro dei Trasporti, all'art. 7 individua le attività consentite nell'intorno aeroportuale e al comma 1 indica che:

“1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:

zona A: non sono previste limitazioni;

zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;

zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.”

Da quanto sopra è possibile evidenziare quanto già detto nel corso degli incontri di chiarimento ovvero che, come evidenziato dalle carte allegate al SIA e alle schede allegate al presente memoria, alcune residenze presenti nell'intorno aeroportuale definito “di norma” ovvero rientrante in quanto approvato dalla Commissione aeroportuale, sono state considerate ammesse dalla zonizzazione acustica aeroportuale e sono state ritenute accettabili in quanto già presenti all'entrata in vigore della zonizzazione acustica stessa. Si nota che tale evenienza⁴ è stata acquisita dalla prassi consolidata da parte di tutte le Commissioni aeroportuali del sistema aeroportuale nazionale in quanto queste sono state approvate tutte sensibilmente dopo l'emanazione del DM (ovvero anni dopo il 1997) e come tali sarebbe stato difficile se non impossibile stabilire quali residenze fossero state realizzate prima del 1997 ovvero tra il 1997 e l'anno di approvazione dell'intorno aeroportuale. Per ciò si è assunto che il “fatto salvo” era verificato all'entrata in vigore della zonizzazione. Nel caso di Fiumicino il riferimento è l'anno 2005.

Sta di fatto quindi che le presenze rilevate dal SIA pari a 1270 nella fascia B sono da ritenersi ammesse e che quindi l'intervento progettuale consente di limitare nel periodo dello scenario di riferimento la presenza di residenze nella fascia B a sole 446 presenze, dando un contributo al clima acustico complessivo.

Come già indicato dal SIA non sembrano quindi da evidenziarsi criticità e come tali non si è ritenuto opportuno applicare per tali aree interventi di contenimento del clima acustico, pur se ovviamente tecnicamente possibili.

⁴ Il DM parla di entrata in vigore del decreto e non delle singole zonizzazioni