



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E, prot DVA - 2012 - 0004498 del 22/02/2012

**AL MINISTERO dell'AMBIENTE  
e della**

**TUTELA del TERRITORIO e del MARE**  
Direzione Generale per le valutazioni ambientali  
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

**Oggetto:** progetto completamento aeroporto Fiumicino Sud, osservazioni al VIA

L'esame dello "Studi Monografici-Atmosfera" e "Quadro di Riferimento Ambientale capitolo 2" e la consultazione delle relative Tavole "ATM.01" e "QAMB.01, 02, 03, 04" ci permettono di avanzare osservazioni puntuali le cui conclusioni si concretizzano negativamente sull'argomento in oggetto.

La valutazione dell'impatto atmosferico collegato all'attività connesse ai sistemi aeroportuali deve prendere in considerazione una serie di sorgenti emissive principali:

1. il traffico stradale esterno
2. quello interno al sedime aeroportuale
3. i contesti delle aree di parcheggio degli autoveicoli
4. le sorgenti fisse
5. le emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra (handling)
6. le emissioni dovute al movimento (autonomo) al suolo degli aeromobili
7. le operazioni di atterraggio e decollo (compresi i rullaggi)



Conoscere e analizzare il rischio "associato all'inquinamento atmosferico" significa valutare la situazione esistente, ma significa anche interrogarsi e quantificare l'esposizione nel breve-medio periodo (5 - 10 anni) e verificarla per un'ipotesi di massima capacità e/o saturazione dell'ambiente circostante.

Questo è possibile solo con una "rete" fissa di rilevamento della qualità dell'aria e non con misurazioni estemporanee.

La valutazione di impatto atmosferico di ADR si basa sostanzialmente su misurazioni degli agenti inquinanti avvenute in più riprese, dal 2005 al 2010.

Considerando che il comune di Fiumicino ha subito un forte incremento demografico: dal 2005 con circa 50.000 abitanti, al 2012 con circa 70.000 abitanti, questo ha significato un'ulteriore opera di antropizzazione del territorio. Come lo sviluppo di Parco Leonardo, progetto edilizio che si estende su un'area di 160 ettari tra l'autostrada Roma-Fiumicino e la Portuense. (sono transitate più di 9 milioni di persone solo nei primi 10 mesi di attività del Centro Commerciale Leonardo). Il market Da Vinci altra grande realtà commerciale sorta nel comune di Fiumicino. Il tutto corredato da una nuova viabilità, autostradale e non.

Ciò rende le misurazioni più datate non aderenti alla realtà attuale. In particolare, la campagna di misurazione 2005 - 2006 con campionatori passivi e il solo rilevamento di NO2 è particolarmente insufficiente

**localizzazione dei punti di misura**

CODICE PUNTO	INDIRIZZO	INQUINANTE	PERIODI MISURA
A1	Via della foce micina, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
A2	Via della foce micina 93, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
A3	Piazza umberto nobile, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
A4	Via del casale di santa lucia, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
A5	Via delle corona boreale, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
A6	Via dei nautili, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
B1	Via di Porto, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
B2	Via della lingua d'oca, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
B3	Via dell'olivatello, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
C1	Via Marte, Fiumicino	NO2	16/12/2005-23/12/2005 11/01/2006-17/01/2006 17/01/2006-24/01/2006 01/02/2006-08/02/2006
ATM_01	Via della lingua d'Oca, Fiumicino	PTS,PM10, NOx,CO, B6H6,Meteo	18/01/2006-24/01/2006 31/03/2006-06/04/2006
ATM_02	Via dei nautili, Fiumicino	PTS,PM10, NOx,CO, B6H6,Meteo	02/02/2006-08/02/2006
ATM_03	Via delle lampare, Fiumicino	PTS,PM10, NOx,CO, B6H6,Meteo	10/02/2006-16/02/2006
ATM_04	Via di campo salino, Fiumicino	PTS,PM10, NOx,CO, B6H6,Meteo	17/03/2006-23/03/2006
GRAV_01	Via della lingua d'Oca, Fiumicino	PM10, PM2.5	08/12/2010-22/12/2010
GRAV_02	Via degli orti, Fiumicino	PM10, PM2.5	08/12/2010-22/12/2010

(Studi Monografici - Atmosfera, Relazione - pag.18)

ADR ha diviso l'area interessata in tre tipologie distinte:

<b>Ambito omogeneo A</b>	Tessuti urbani compatti Rete viaria primaria e viabilità soggetta ad intensi flussi di traffico	Combustione civile Trasporti stradali
<b>Ambito omogeneo B</b>	infrastrutture aeroportuali ed aree perimetrali	attività aeroportuali
<b>Ambito omogeneo C</b>	Aree prevalentemente agricole	fondo atmosferico locale

(Quadro di riferimento Ambientale - Relazione generale vol - 1, pag 32 ).

Ha quindi definito l'**Ambito omogeneo B**.

testuale:

"questo è stato identificato nel sedime aeroportuale e nelle aree contermini, queste ultime calcolate con riferimento alle piste di volo. Nello specifico, per quanto riguarda le teste piste, l'area contermina è stata determinata assumendo una profondità pari a 1.500 metri dalla testata ed una larghezza equivalente alla larghezza pista, incrementata di 500 metri per parte. Coerentemente con ciò, lungo l'asse pista l'area contermina è stata ottenuta considerando una fascia di ampiezza pari a 500 metri dalla pista..."

(Quadro di riferimento Ambientale - Relazione generale vol - 1, pag 33 ).

Questa determinazione dell' **Ambito omogeneo B**, ha portato un'ampia porzione dell'Oasi protetta di **Macchia Grande** a ricadere nelle aree di attività aeroportuali, e ad essere appunto considerata valida area di misura, del solo NO<sub>2</sub> ( punto B3, via dell'olivetello. Campagna 2005 - 2006).

L'abitato di Fregene, **Ambito omogeneo A**, località turistica con più di 5000 residenti, a meno di un chilometro da **Macchia Grande**, non è stato campionato.

E' stata altresì considerata la parte finale di viale di Porto, che finisce a ridosso del confine aeroportuale, **Ambito omogeneo B**. I prelievi atmosferici hanno riguardato solo il NO<sub>2</sub> ( punto B1, viale di Porto. Campagna 2005 - 2006).

Non è stata invece effettuata la misurazione del tratto di viale di Porto, **Ambito omogeneo A**, interessato da traffico sia pesante che leggero, che attraversa un'ampia porzione del territorio soggetto a misura, e che mette in comunicazione la parte nord del comune di Fiumicino con la città di Fiumicino, Focene, FCO stesso, e Roma con A91.  
(Studi Monografici - Atmosfera, Carta di localizzazione dei punti di misura).

I luoghi scelti nell' **Ambito omogeneo B** non ricadono mai all'interno del sedime di FCO, tranne in un caso: Piazza Umberto Nobile, Fiumicino. ( punto A3, Campagna 2005 - 2006).

Il punto di prelievo nonostante sia chiaramente all'interno dei confini aeroportuali, viene opportunamente collocato nell' **Ambito omogeneo A**. Essendo un importante nodo viario che collega l'abitato di Fiumicino città, Ostia, Roma con A91 e l'aeroporto stesso, soggetto quindi a traffico intenso sia leggero che pesante. Si elimina così il "peso" del traffico da e per FCO e lo si attribuisce tutto all'**Ambito omogeneo A**. La misurazione non riguarda altri inquinanti oltre l' NO<sub>2</sub>.  
(Studi Monografici - Atmosfera, Carta di localizzazione dei punti di misura).

I punti di prelievo A6 e ATM\_02 (Via dei nautili, Fiumicino) vengono definiti: "molto vicino alla pista aeroportuale". I valori rilevati vengono comunque attribuiti all'**Ambito omogeneo A**.

Non si è altresì considerato l'abitato di Focene, circa 3000 residenti.

(Studi Monografici - Atmosfera, Relazione - pag.30)

Nella zona a nord di FCO ci sono state considerati solo due soli punti di misura: C1 su via Marte, strada senza uscita con il solo traffico residente e ATM.04 in via camposalino, due zone sostanzialmente in aperta campagna, **Ambito omogeneo C**.

Forse perché l'area è destinata al raddoppio dell'aeroporto e quindi deve risultare meno inquinata possibile

Il punto C1 nella carta di localizzazione dei punti di misura, viene assimilato ad aree esclusivamente industriali (refuso?)

*(Studi Monografici - Atmosfera, Carta di localizzazione dei punti di misura).*

Gli unici punti nell'**Ambito omogeneo B**, fuori dal sedime aeroportuale e paralleli alla cosiddetta terza pista che misurano PTS, PM10, PM2,5, NOx, CO, B6H6, Meteo, sono quelli siti in via lingua d'oca: cioè ATM\_02, GRAV\_01. Si hanno degli sforamenti del limite di PM10 giustificandolo con "l'asfaltatura all'interno del sedime ed innanzi la postazione".

*(Studi Monografici - Atmosfera, pag. 29)*

Il punto di prelievo A4 (Via del Casale di S. Lucia) posto in una traversa di via Portuense e definito "molto vicino alla sede aeroportuale", misura ovviamente solo NO2.

*(Studi Monografici - Atmosfera, pag. 22).*

Altri campionamenti riguardano la città di Fiumicino, **Ambito omogeneo A**, e non riguardano direttamente le attività di FCO.

I dati meteo sono stati ottenuti da ENAV, e da siti web. Quindi non misurati.

Tutti i valori sono stati poi mediati: giorno medio, mese medio, temperatura media, pressione media, ecc..

*(Quadro di riferimento Ambientale - Relazione generale vol - 1, pag 33 ).*

La Determinazione del fondo atmosferico locale, cioè senza il "peso" dell'aeroporto, è stata calcolata mediando i tre ambiti omogenei, e per **similitudine** si sono paragonati con le centraline ARPA Lazio nel comune di Roma. Ben sapendo che non c'è nessuna similitudine tra campionamenti dell'aria effettuati in un periodo limitato di tempo e che non coprono mai un intero anno solare, e valori registrati costantemente dalla rete di centraline fisse dell' ARPA.

*(Quadro di riferimento Ambientale - Relazione generale vol - 1, pag. 52 e seg.).*

ADR si giustifica dicendo che lo stesso **Assessorato alle Politiche della Tutela Ambientale**, della Provincia di Roma paragona i dati dell'aria di Fiumicino con Le centraline ARPA, dimenticando che ARPA ha finalità diverse, non gestisce ne costruisce aeroporti.

*(Valutazione della qualità dell'aria nel Comune di Fiumicino par. 8)*

ADR sottolinea che il procedimento del calcolo dell'aeroporto medio "...non tiene conto delle trasformazioni in atmosfera degli inquinanti prodotti e, pertanto, non si analizzano gli inquinanti secondari che si formano dagli inquinanti primari."

*(Quadro di riferimento Ambientale - Relazione generale vol - 1, pag. 64).*

Pertanto il "peso" ambientale della sorgente aeroporto (aeroporto medio) è stato determinato da tabelle.

I consumi e soprattutto emissioni "su carta" dei vari velivoli.

I consumi e soprattutto emissioni "su carta" dei vari mezzi "a terra".

I consumi e soprattutto emissioni "su carta" della centrale elettrica che serve FCO.

Le emissioni del traffico stradale che interessa FCO.

Tutte le emissioni in atmosfera di FCO vengono quindi "modellizzate", "simulate" non misurate. In questo modo si è calcolato l'impatto dell'aeroporto medio

Appare ovvio che con questa metodologia di posizionamento dei punti di rilevamento, il prelievo degli inquinanti stessi, la modellizzazione dell'aeroporto medio, l'**Ambito omogeneo A**, risulta più compromesso di un aeroporto che ha trasportato 35,6 Milioni di passeggeri nel 2010 con 325.841 movimenti. Tutte le tavole con le curve di isoconcentrazione delle sostanze inquinanti sono da considerarsi un'astrazione, un mero esercizio accademico.

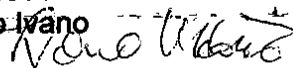
Tenuto conto che le concentrazioni dei vari inquinanti devono rientrare nei limiti di cui al D.Lgs 155/2010 ed espressi in medie orarie, medie di otto ore, medie giornaliere e medie annuali, aspetti che richiederebbero monitoraggi puntuali e molto prolungati nel tempo, cioè con campagne periodiche di rilevamento pluriannuali.

Il monitoraggio degli elementi inquinanti dovrebbero avvenire tramite stazioni di rilevamento installate in siti fissi, ciò che non è avvenuto nel caso in esame.

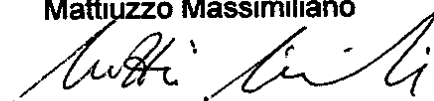
Importanza rilevante assume l'aspetto che le misurazioni possono essere effettuate solo ed esclusivamente dalle Regioni e se delegate le Agenzie che per la Regione Lazio è l'ARPA.

Considerato quanto espresso in narrativa osserviamo che il contenuto nel Capitolo 2 del documento "Quadro di Riferimento ambientale" e Tavole "QAMB.01, 02, 03, 04", non può essere preso in considerazione al frine dell'inquinamento atmosferico delle realta antropizzate circostanti l'attuale sedime aeroportuale.

In fede  
Vidotto Ivano



Mattiuzzo Massimiliano



m.mattiuzzo@tiscali.it

Fiumicino 15 febbraio 2012