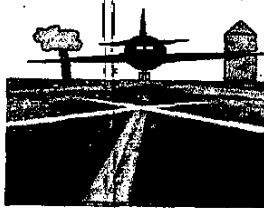




Associazione Culturale L'albero



Comitato FuorIPISTA



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

E.prot DVA - 2012 - 0004724 del 24/02/2012

Al Ministero dell'Ambiente

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: osservazioni Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto "Leonardo da Vinci" (RM) - Studio di Impatto Ambientale.

Si inviano in allegato le principali osservazioni relative al progetto in oggetto, scaturite dalla lettura critica dei documenti pubblicati nell'ambito della procedura per la pronuncia di compatibilità ambientale, pubblicata in data 22/12/2011. Riservandosi eventuali ulteriori approfondimenti, in attesa di un riscontro, si porgono distinti saluti,

Manuela Rosini
Presidente Associazione Culturale L'Albero

Lorenzo Parlati
Presidente Legambiente Lazio

Florestano Bianchi
Presidente Comitato Fuoripista

Carla Permanni
Presidente Comitato Rifiuti Zero Fiumicino



Osservazioni Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto "Leonardo da Vinci" (RM) - Studio di Impatto Ambientale.

Premessa

Il 'Progetto' prevede un aumento dei movimenti di aeromobili negli anni fino ad arrivare allo scenario di un totale di 358.595 aeromobili, a partire dai 325.841 del 2010, con un **incremento dei movimenti che, secondo la Relazione di progetto, sarà pari al 9,8% circa.**

Per la "massimizzazione del traffico" lo scenario di progetto registra un **incremento dei mov/giorno nel busy day, da 1.077 (dato 2010) a 1.185 mov/giorno (+10,02%).**

Sempre secondo la relazione, il **numero medio annuo di passeggeri per movimento, passerà invece da 109 pax/mov a 112 pax/mov, nel complesso quindi da 35.516.669 a 40.162.640 pax¹ (+4.645.971 pax, +13,08%).**

MOVIMENTI [mov/anno]	BUSY DAY [mov/giorno]
358.595	1185

Tabella 1-6 Previsione di traffico movimenti

	2009	Progetto
N° PATM movimenti aerei	324.497	358.595
N°ASP piazzole di sosta aeromobili	125	166

Tabella 6-14 Movimenti di trasporto aereo passeggeri e delle piazzole di parcheggio per gli aeromobili nel periodo 2009-progetto

Scenario attuale (2010) - movimenti anno

	ATTERRAGGI						DECOLLI					
	16R	34L	07	25	16L	34R	16R	34L	07	25	16L	34R
Giorno	35.464,5	4.140,7	-	503,6	100.086,5	13.764,4	7851,9	2.555,9	152,2	145.371,0	107,7	11,9
Notte	3263,3	495,2	16,4	209,5	3.834,2	1.142,1	46,1	26,6	11,9	6.319,0	273,6	192,6

Scenario di progetto - movimenti anno

	ATTERRAGGI						DECOLLI					
	16R	34L	07	25	16L	34R	16R	34L	07	25	16L	34R
Giorno	39.029,5	4.557,0	-	554,3	110.147,4	15.148,0	8.641,2	2.812,9	167,5	159.983,9	118,6	13,0
Notte	3.591,3	544,9	18,0	230,5	4.219,6	1.256,9	50,7	29,3	13,1	6.954,2	301,1	212,0

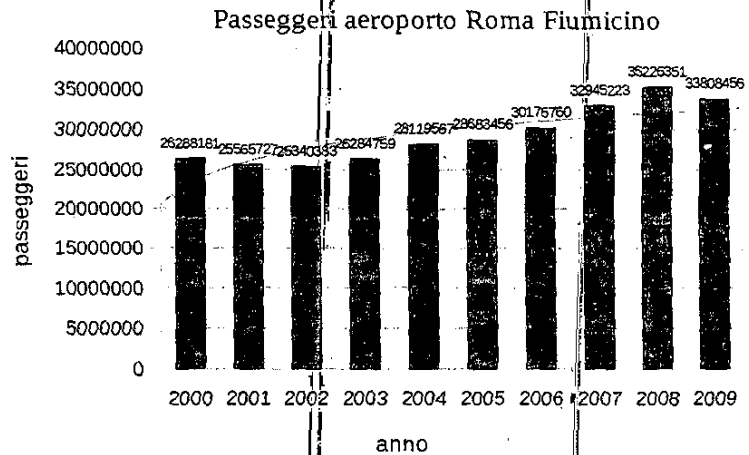
Tabella 5-1 - Confronto scenario attuale e futuro - traffico annuo medio

1 In realtà nello scenario di progetto si parla di 39.917.067, ma non si comprende il calcolo fatto per arrivare al numero.

Si definisce, poi, una **capacità operativa airside pari a 93 mov/h**, derivante dai diversi scenari N e S operational mode.

In relazione alle previsioni, si intende evidenziare che l'andamento del numero di passeggeri e movimenti nell'aeroporto di Roma Fiumicino, negli ultimi anni ha avuto un sostanziale "ristagno" e persino un lieve calo. **In tal senso, appare priva di fondamento la previsione di un aumento esponenziale dei movimenti e del traffico passeggeri sullo scalo, come evidenziano le tabelle.**

anno	TOTALE passeggeri	%
2000	26.288.181	9,4
2001	25.565.727	-2,7
2002	25.340.383	-0,9
2003	26.234.759	3,7
2004	28.119.367	7
2005	28.683.456	2
2006	30.176.760	5,2
2007	32.945.223	9,2
2008	35.226.351	6,9
2009	33.808.456	-4



Movimenti Aeroporto Roma Fiumicino - Anni 2000/2009

anno	Aeroporto	Nazionali	%	Internaz.	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale	TOTALE	%
2000	Roma FCO	151.970	9,4	131.474	8	283.444	8,8		283.444	8,8
2001	Roma FCO	152.782	0,5	130.966	-0,4	283.748	0,1		283.748	0,1
2002	Roma FCO	157.316	3	125.471	-4,2	282.787	-0,3		282.787	-0,3
2003	Roma FCO	156.274	0,6	142.557	13,6	300.831	6,4		300.831	6,4
2004	Roma FCO	155.773	-1,8	153.885	7,9	309.658	2,9		309.658	2,9
2005	Roma FCO	149.439	-4,1	158.838	3,2	308.277	-0,4	7	308.284	-0,4
2006	Roma FCO	155.444	4	160.095	0,8	315.539	2,4	89	315.627	2,4
2007	Roma FCO	158.690	2,1	175.975	9,9	334.665	6,1	183	334.848	6,1
2008	Roma FCO	157.627	-0,7	188.752	7,3	346.379	3,5	271	346.650	3,5
2009	Roma FCO	143.973	-8,7	180.338	-4,5	324.311	-6,4	186	324.497	-6,4

Elaborazione Legambiente Lazio su dati Assaeroporti

Sul fronte delle strutture, il Progetto prevede, poi, l'incremento della dotazione di piazzole di sosta, che passerebbero da 125 a 145 piazzole aeromobili (stimate in relazione alla capacità potenziale delle infrastrutture di volo pari a 93 Mov/h e al mix di aeromobili), ma saranno in realtà aumentate fino a 166 piazzole in configurazione massima (in ragione della presenza della base di armamento Alitalia e della necessità di coprire eventuali incrementi di domanda per picchi superiori alla previsioni), con un incremento soprattutto a sud della pista 07/25, con 39 piazzole direttamente connesse alle aree di imbarco, nella nuova configurazione.

Relativamente alla dotazione di raccordi e vie di rullaggio, il Progetto prevede il completamento della TWY Bravo (adiacente alla pista 07/25) nonché di bretelle di connessione con la pista 34R/16L che consentiranno più rapidi tempi di rullaggio tra piste e piazzole di sosta aeromobili.

A. Inquinamento acustico

Nel considerare, nonostante le perplessità evidenziate, le previsioni di incremento dei movimenti (+10,02%) e dei passeggeri (+13,08%) come riportate in premessa, ai fini della valutazione degli incrementi di impatto ambientale dell'aeroporto, alla luce delle previsioni strutturali riportate (che rimandano ad una non certa "attenta definizione della configurazione operativa") e non potendo considerare affatto attendibile la sostanziale modifica delle tipologie di aeromobili auspicata nello studio di impatto, **appare del tutto infondata la tesi secondo la quale "gli effetti in termini di modificazione del clima acustico non solo appaiono scarsamente rilevanti, quanto invece potranno produrre un miglioramento rispetto alle condizioni già approvate dalla Commissione Aeroportuale"**.

Per avvalorare questa tesi, **Legambiente Lazio ha commissionato una campagna di monitoraggio acustico**, realizzata in collaborazione con il Comitato Fuoripista, in sei siti abitativi interessati dal sorvolo costante di aeromobili in fase di atterraggio o di decollo dall'Aeroporto "Leonardo da Vinci", che evidenzia con certezza alcuni dati. In particolare, a fronte di un limite diurno di 55-db(A) per le zone residenziali, sono stati rilevati valori pari a quasi il doppio: **101,7 decibel dB(A) di picco a Focene, 91,7 decibel di picco a Maccarese Trigolana, 95,7 decibel al campo sportivo di Paglialunga, 95,4 decibel in via della Muratella-Centro 20 e 88,0 decibel vicino all'istituto "Leonardo da Vinci"**. Una situazione che si ripete ogni pochi minuti, visto che decolli e atterraggi sono "all'ordine del minuto" nel più grande aeroporto italiano: nel tranquillo 16 giugno 2010, giorno nel quale è stato svolto il monitoraggio, sono stati 884 i "movimenti" (dei quali 459 decolli e 425 atterraggi).

Secondo quanto evidenziato, le popolazioni che vivono nei centri abitati circostanti l'aeroporto subiscono un bombardamento acustico ininterrotto che raggiunge livelli preoccupanti. Tra i sei siti monitorati, **la situazione più grave appare quella in viale dei Polpi, nel centro abitato di Focene**: qui i fonometri hanno evidenziato un livello medio (Leq) pari a 82,4 decibel dB(A) e un picco di 101,7 decibel dB(A), in corrispondenza di un decollo. Ma anche le altre rilevazioni non sono state da meno: dai 91,7 decibel di picco (con livelli equivalenti sino a 75,6 decibel) registrati in via della Trigolana a Maccarese ai 95,4 decibel di picco (84,5 Leq) in via della Muratella-Centro 20. E ancora, dagli 88,0 decibel di picco (69,1 Leq) in prossimità dell'istituto "Leonardo da Vinci" in via di Maccarese ai 95,7 decibel di picco (74,1 Leq) nel sito del campo sportivo Paglialunga (Parco dei Principi, Fregene).

Per avere un raffronto, basti pensare che come standard la zonizzazione comunale per centri abitati come quelli presi in esame (che rientrano nella seconda classe residenziale) fissa un limite diurno di 55 dB(A). Praticamente impossibile, invece, capire quale sia il limite ufficiale in vigore, considerato che la definizione dei confini delle "aree di rispetto" varata nel febbraio 2004 è irrintracciabile, mentre si sono perse le tracce degli atti conseguenti che avrebbero dovuto essere adottati: individuazione delle aree dove avvengono gli "sforamenti" e definizione del piano di contenimento e abbattimento del rumore con obiettivi di risanamento da raggiungere in tempi certi.

Risulta, quindi, estremamente preoccupante che questi dati siano al momento gli unici

disponibili per i cittadini, rappresentando una fotografia della situazione estremamente allarmante. A tutto ciò si aggiunge il balletto delle centraline di monitoraggio del rumore. In due diverse risposte ad interrogazioni parlamentari in materia, il Governo prima ha parlato di 9 e poi di 15 più 3 "sensori". Una cosa è certa: nessuna sanzione è stata mai applicata e soprattutto nessun dato è mai stato reso pubblico². Men che mai quelli delle 4 centraline che nell'ambito del buon progetto "Cristal" (Centro Regionale Infrastrutture Sistemi Trasporto Aereo del Lazio) sono state installate a fine 2009 al centro anziani di Fregene in via Porto Conte, alla scuola elementare in via Coni Zugna e all'Hotel Cancelli Rossi di Fiumicino, oltre che al centro di pesca sportiva in via del Fontanile di Mezzaluna a Maccarese. Messe tardi, e forse male, in numero molto limitato (a Ciampino sono 8) e senza che siano stati mai resi noti i dati.

Nel contesto, appare utile evidenziare che Legambiente ha chiesto a seguito delle analisi compiute l'avvio di una campagna di monitoraggio ambientale ed epidemiologico da parte della Regione Lazio.

Risultati campagna di monitoraggio acustico

La campagna è stata effettuata lo scorso 16 giugno dalla società Strategie Ambientali per conto di Legambiente Lazio e con la collaborazione del Comitato Fuoripista, con misurazioni in orari diurni ripetute nell'arco della giornata in sei siti abitativi interessati dal sorvolo costante di aeromobili in fase di atterraggio o di decollo dall'Aeroporto "Leonardo da Vinci".

Maccarese-Trigolana (Via della Trigolana)

	<i>Limite</i>	<i>Livello equiv. dB(A)</i>	<i>Picco dB(A)</i>
Fondo ambientale	55	48,1	72,3
Atterraggio	55	74,1	88,8
Atterraggio	55	75,6	87,1
Atterraggio	55	75,4	91,7

² Per quanto riguarda l'aeroporto di Roma Fiumicino la Commissione aeroportuale si è insediata il 4 aprile 2000 e, nelle riunioni successive, ha assolto il proprio mandato definendo, nel 2001, le procedure antirumore (pubblicate sul volume AIP Italia, redatto dall'Enav), in accordo con l'articolo 2 del DM 3 dicembre 1999 (Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti), approvando all'unanimità, nella riunione del 25 febbraio 2004, i confini delle aree di rispetto.

In risposta ad una interrogazione parlamentare, il 16 febbraio 2009, il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, ha precisato che "per garantire la completa attuazione della normativa vigente in materia, questo Ministero, sensibile al disagio manifestato dalla popolazione abitante nell'intorno aeroportuale, ha recentemente invitato la direzione dell'aeroporto di Roma Fiumicino a sollecitare la società di gestione nella predisposizione del progetto previsto all'articolo 2 del DM 29 novembre 2000, e a riferire sulla tempistica e le modalità dell'intervento."

Maccarese-Centro 20 (Via della Muratella)

	<i>Limite</i>	<i>Livello equiv. dB(A)</i>	<i>Picco dB(A)</i>
Atterraggio	55	84,5	95,4
Atterraggio	55	82,2	94,6
Atterraggio	55	82,2	94,0
Fondo ambientale	55	52,6	-
Atterraggio	55	81,8	93,7

Maccarese-Istituto "Leonardo da Vinci" (Via di Maccarese)

	<i>Limite</i>	<i>Livello equiv. dB(A)</i>	<i>Picco dB(A)</i>
Atterraggio	55	69,1	85,3
Atterraggio	55	65,6	87,3
Fondo ambientale	55	51,0	70,7
Atterraggio	55	65,3	87,0
Atterraggio	55	66,6	88,0

Fregene-Campo sportivo Paglialunga (Parco dei Principi)

	<i>Limite</i>	<i>Livello equiv. dB(A)</i>	<i>Picco dB(A)</i>
Atterraggio	55	74,1	95,7
Fondo ambientale	55	51,7	78,6
Atterraggio	55	73,8	93,9
Atterraggio	55	71,4	94,7

Focene-Centro abitato (Via delle Fissurelle)

	<i>Limite</i>	<i>Livello equiv. dB(A)</i>	<i>Picco dB(A)</i>
Fondo Ambientale	55	58,9	77,8

Focene-Centro abitato (Via dei Polpi)

	<i>Limite</i>	<i>Livello equiv. dB(A)</i>	<i>Picco dB(A)</i>
Decollo	55	77,1	95,5
Fondo ambientale	55	58,4	74,9
Decollo	55	75,4	95,0
Decollo	55	82,4	101,7

I valori rilevati sono da considerare indicativi, in quanto le regolamentazioni normative per le misure in ambito aeroportuale prevedono misurazioni fonometriche protratte per 2 settimane negli stessi punti.

I disturbi causati dall'inquinamento acustico

Appare utile ricordare che i **disturbi** causati dall'inquinamento acustico sono molteplici; il rumore a seconda dell'intensità e del tempo di esposizione, può provocare la riduzione delle capacità uditive e svariati effetti sul sistema nervoso centrale, sull'apparato cardiocircolatorio, sull'apparato respiratorio, sull'apparato gastroenterico, sulla funzione visiva. Nei bambini ad es. l'inquinamento acustico provoca un **aumento del 20% dei disturbi motori**, dalla **difficoltà di apprendimento** a quella del **linguaggio**, così come un aumento del **10% di disturbi psicologici** (dati Agenzia Sanità Pubblica Lazio).

Gli effetti sull'uomo

Decibel	Effetti sull'uomo
0-35	Rumore che non arreca né danno né fastidio
35- 65	Rumore fastidioso e molesto che può disturbare il sonno
65- 85	Diminuzione della vigilanza e dell'attenzione, riduzione del rendimento. Rumore che disturba e affatica, capace di provocare danno psichico e neurovegetativo e in alcuni casi danno uditivo
Da 70	Tachicardia, palpitazioni, vasocostrizione periferica e aumento della pressione arteriosa, aumento del rischio di infarto e altre malattie circolatorie.
Da 80 - 85	Modificazione del tracciato elettroencefalografico
80 - 100	Diminuzione dell'acuità visiva e restringimento del campo visivo più marcato per il rosso. Se la permanenza in un ambiente molto rumoroso, come la discoteca, supera le 5 ore, insorge una difficoltà a riconoscere il rosso, ciò potrebbe spiegare ad esempio alcuni incidenti il sabato sera.
85-115	Rumore che produce danno psichico e neurovegetativo, che determina effetti speciali sull'organo dell'udito e che può indurre malattia psicosomatica
Da 90	Aumento della frequenza respiratoria
115- 130	Rumore pericoloso: prevalgono gli effetti specifici su quelli psichici e neurovegetativi
130	Rumore molto pericoloso impossibile da sopportare senza protezione.
Rumore continuo	Iperattività endocrina multipla che riguarda ipofisi, tiroide, surrene e gonadi; aumento della produzione di succhi gastrici crampi allo stomaco e crescita del pericolo di contrarre ulcera.

B. Mobilità e inquinamento atmosferico

Lo studio di impatto compie una accurata analisi delle fonti di emissione e delle modalità di mobilità, sia relative ai passeggeri che ai dipendenti, nelle quali si evince con estrema chiarezza quanto sia elevato lo squilibrio della modalità di spostamento verso la mobilità privata.

Ben il 64,1% dei passeggeri utilizza un mezzo privato per arrivare in aeroporto, mentre solo il 25,1% utilizza il treno, il 9,5% altri mezzi pubblici.

Peggiora la percentuale per gli addetti (che in numero assoluto sono infinitamente meno evidentemente): il 74,1% degli addetti utilizza un mezzo privato per arrivare in aeroporto, solo il 16,1% utilizza il treno, il 6,0% altri mezzi pubblici.

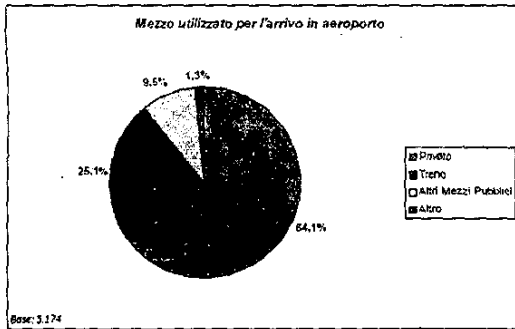


Figura 1-2: Modalità spostamento dei passeggeri

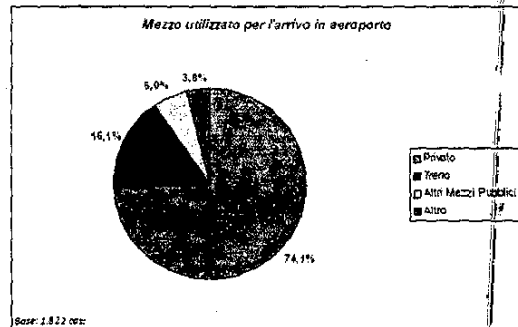


Figure 1-3: Modalità spostamento degli addetti

E' decisamente evidente la seria necessità di un riequilibrio della ripartizione modale degli spostamenti che sposti quote significative di passeggeri verso il trasporto pubblico e addetti almeno verso forme di mobilità sostenibile.

In risposta alle analisi così ben chiare, in sostanza nello scenario di progetto gli unici interventi sulla mobilità sono legati alla sosta, intervenendo quindi ancora a favore della mobilità privata, oltre al people mover e a uno svincolo nuovo in area cargo. **Nulla si prevede sulla mobilità pubblica.**

C. Rifiuti

In riferimento alla gestione dei rifiuti prodotti riportata nel *“La gestione ambientale: i rifiuti Quadro di riferimento progettuale - relazione generale*, si evidenzia che:

1) Il documento **manca di una coerente descrizione dello stato attuale** del sistema di gestione dei rifiuti urbani e non prodotti nell'Aeroporto “Leonardo da Vinci”.

- I dati relativi alla produzione dei rifiuti utilizzati per l'analisi del contesto sono insufficienti e non aggiornati, si riferiscono infatti al 2008-2009.

- Non si ha alcuna indicazione sulle quantità prodotte di alcune tipologie di rifiuto, che si dichiara tuttavia di produrre (ad es. imballaggi in vetro, plastica, ecc derivanti dalla raccolta differenziata dei rifiuti urbani non pericolosi).

- Non è riportata una coerente descrizione dell'intero sistema di gestione, modalità di raccolta, eventuale trattamento, indicazione degli impianti di recupero e di smaltimento a cui sono avviati i rifiuti.

2) L'analisi dell'origine delle singole macrocategorie dei rifiuti (vedi paragrafo 8.2.1), indispensabile per stimare le produzioni future, manca di **coerenza in diversi passaggi**. Ad esclusivo titolo esemplificativo si riportano i seguenti:

- L'origine rifiuti ricadenti in macrosettore CER 15 - Rifiuti di imballaggio, assorbenti, stracci, materiali filtranti e indumenti protettivi è attribuita per il 98% all'incremento del numero di passeggeri coerente l'analisi effettuata

- L'origine rifiuti ricadenti in macrosettore CER 15 - Rifiuti prodotti dal settore sanitario e veterinario

o da attività di ricerca collegate è attribuita per il 100% all'esercizio delle attività di manutenzione legate alla struttura.

0

3) In riferimento allo scenario di progetto viene indicato quale obiettivo per la gestione futura dei rifiuti prodotti dall'aeroporto di Fiumicino, la *“Stabilizzazione della produzione di rifiuti da smaltire rispetto ai volumi relativi allo scenario attuale (2009)”*, che è tradotto nei passi successivi in *“portare al 50% il tasso di raccolta differenziata all'orizzonte temporale 2020, come stabilito dalla Direttiva 2008/98”*

Fermo restando quanto disposto dall'art. 205 del D.Lgs n. 152 del 2006 e s.m.i. che impone la raccolta in modo differenziato per almeno il 65% dei rifiuti urbani prodotti, **l'obiettivo di stabilizzazione i volumi da smaltire a quelli del 2009, fa registrare al più il 35% di rifiuti recuperati.**

Nel documento, inoltre, **non sono pianificate le azioni volte a prevenire la produzione dei rifiuti**, che si ritengono tuttavia praticabili nel contesto in esame, **né quelle azioni volte all'incremento della raccolta differenziata.**

D. Inquinamento atmosferico

E' molto efficace la dichiarazione secondo la quale "a livello globale, con le loro emissioni ad alta quota, i trasporti aerei contribuiscono all'effetto serra e all'esaurimento dello strato di ozono; a livello regionale, per effetto delle emissioni di agenti inquinanti nell'atmosfera, l'aviazione contribuisce all'acidificazione, all'eutrofizzazione e alla formazione di ozono troposferico; a livello locale, nelle immediate vicinanze degli aeroporti, la preoccupazione è dovuta invece agli effetti potenziali sulla salute e sull'ambiente dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni di ossidi di azoto (NOx), di composti organici volatili e di particolato."

Allo stesso tempo, è piuttosto preoccupante che "per quel che riguarda l'inquinamento da polveri sottili, frazione PM10, i valori registrati mostrano frequenti superamenti della soglia dei 50 µg/m³ sulle 24 ore."

Nello scenario di progetto, anche in questo caso, si ritrovano dichiarazioni di interesse, alle quali **non sembrano seguire le necessarie valutazioni da parte del gestore e dell'ENAC rispetto a quali provvedimenti sia necessario prendere per limitare l'impatto ambientale dell'infrastruttura, ai diversi livelli.**

E. Abbattimento alberature

Nello scenario di progetto, al fine di "condizionare, lo sviluppo e la crescita di un aeroporto" e raggiungere gli incrementi di movimenti previsti, tra gli interventi per il sistema Airside, oltre al raddoppio della via di rullaggio Bravo, si programma lo "spostamento della soglia 07".

Al fine di ottenere detto spostamento, il progetto prevede "l'eliminazione degli ostacoli naturali (alberi) alla navigazione aerea in testata 07", consentendo il "decollo di tutti gli aeromobili Wide-Body da pista 25".

La modifica dovrebbe portare "evidenti effetti positivi anche sulla riduzione dell'impronta acustica sulle abitazioni a Sud dell'aeroporto" (senza stranamente incrementare però i problemi a nord).

Gli "ostacoli" dei quali così succintamente trattano le centinaia di pagine dello studio di impatto ambientale, sono in realtà gli splendidi pini della Riserva di Coccia di Morto a

Fiumicino, nell'ambito della Riserva del Litorale Romano, oggetto di mobilitazioni dei cittadini, delle istituzioni, delle Forze dell'ordine, di un tavolo presso la Prefettura, persino dell'attenzione del Parlamento.

In particolare, **nello studio non è affatto chiaro quale sia la reale entità dell'intervento, che nel passato prevedeva l'abbattimento "forzato" di un numero imprecisato di quei 770 pini**, valutati come ostacoli alla navigazione aerea. Nel corso del tempo, il numero dei pini è variato tra 100, piuttosto che 425 o addirittura 770.

Peraltro, Legambiente Lazio, a seguito di uno specifico sopralluogo, aveva già da tempo evidenziato che di fronte alla testata della citata pista dell'aeroporto c'è già un ampio spazio senza pini, indicando che sarebbe stato necessario lavorare per **ridurre di molto gli impatti** su quell'area, piuttosto che su aree situate a centinaia di metri da là, dove non si comprende a cosa servirebbe buttare giù pini.

Allo stesso tempo, rimane necessario definire chiaramente le **eventuali compensazioni ambientali**, nell'ambito di un progetto complessivo che nel danneggiare una così importante area, preveda una valorizzazione ambientale e per la collettività delle aree adiacenti.

Sconcerta che il tema sia trattato così malamente negli studi, a maggior ragione visti i **recenti abbattimenti di circa 1000 alberi a Santa Ninfa, area di confine con l'Aeroporto di Fiumicino Leonardo da Vinci, avvenuti pochi mesi fa**. Gli alberi, tra cui molti eucalipti e pini, sono stati prima tagliati e poi sradicati. Già oggi l'impatto dell'aeroporto è molto significativo sia per il rumore che per l'inquinamento atmosferico, ai quali un freno viene proprio dai grandi polmoni verdi dell'area, che sono l'unica forma per contrastare minimamente le forti emissioni dell'intenso traffico aereo.