m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008864.04-04-2016

Si trasmette il primo blocco di 15 (quindici) osservazioni VIA Aeroporto G.B. Pastine Ciampino.da 001T- a 008T New

006 e 007B New

002S, 003S, 003SBis, 005S New

009S New

Portavoce CRIAAC

Roberto Barcaroli

Viceportavoce CRIAAC

Marco Carbonelli

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino
Osservazioni presentate da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi
Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso
e congiuntamente presentate da: Giulio Corradetti (presidente e Rappresentante dell'Associazione onlus), Dante Nicola Faraoni (Vice Presidente)

AEROPORTO "G. B. PASTINE DI CIAMPINO – ROMA

(di seguito anche "aeroporto di Ciampino")

Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
presentato il 04.02.2016
Codice Procedura (ID-VIP) 3276

O S S E R V A Z I O N I (numerate da 001T_New a 008T_New)

(dato che la procedura di VIA è stata presentata una prima volta dal Proponente il 06/11/2015 e poi annullata con "Provvedimento direttoriale" il 04/12/2015, su richiesta del Proponente, le osservazioni sono state verificate ed aggiornate. Per distinguerle dalle precedenti si è perciò aggiunto il postfisso "New")

Indice:

Osservazione n. 001T_New del 02/04/2016 - Suolo / Patrimonio agroalimentare pag. 4
Osservazione n. 002T_New del 02/04/2016
Acqua - 2.1 Acque Reflue pag. 6
Acqua - 2.2 Acque Potabili, acque non potabili, acque industriali pag. 7
Osservazione n. 003T_New del 02/04/2016 - Misure previste per evitare, ridurre (*misure di mitigazione*) e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti (*interventi di compensazione*) pag. 10
Osservazione n. 004T_New del 02/04/2016 - Inquinamento acustico pag. 13
Osservazione n. 005T_New del 02/04/2016 - Inquinamento atmosferico pag. 19
Osservazione n. 006T_New del 02/04/2016 - Opzione zero pag. 22
Osservazione n. 007T_New del 02/04/2016 - Analisi costi-benefici pag. 23
Osservazione n. 008T_New del 02/04/2016 - Salute Pubblica pag. 24

In relazione alla documentazione presentata dal proponente "ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile" nell'ambito della istanza di VIA "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma" Codice Procedura (ID-VIP) 3276, reperibile nel sito www.va.minambiente.it del "Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare" relativo all'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, "**Il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino**" e "**Il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso**" presentano delle osservazioni, mirate prevalentemente ad evidenziare la negativa incidenza degli aspetti ambientali sulla qualità di vita dei residenti in zone limitrofe al sedime aeroportuale e per contestare le conclusioni esposte dal proponente dell'istanza.

Riferimento alle Normative vigenti:

L'allegato VII del DLgs 152/2006 indica i Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'art. 22:

1. Descrizione del progetto, comprese in particolare:
   a) una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
   b) una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi, con l'indicazione, per esempio, della natura e delle quantità dei materiali impiegati;
   c) una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, eccetera) risultanti dall'attività del progetto proposto;

d) la descrizione della tecnica prescelta, con riferimento alle migliori tecniche disponibili a costi non eccessivi, e delle altre tecniche previste per prevenire le emissioni degli impianti e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali, confrontando le tecniche prescelte con le migliori tecniche disponibili.

2. Una descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale e la motivazione della scelta progettuale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato.

3. Una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

4. Una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente:

a) dovuti all'esistenza del progetto;
b) dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali;
c) dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti; nonché la descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli impatti sull'ambiente.

5. Una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.

5-bis. Una descrizione delle misure previste per il monitoraggio;

6. La descrizione degli elementi culturali e paesaggistici eventualmente presenti, dell'impatto su di essi delle trasformazioni proposte e delle misure di mitigazione e compensazione necessarie.

7. Un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse sulla base dei numeri precedenti.

8. Un sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate dal proponente nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti di cui al numero 4.

Il SIA è la relazione attorno alla quale si sviluppa la procedura autorizzativa di VIA e l'esperienza scientifica può sottovalutare il fatto che le criticità ambientali non sono sempre oggettivamente percepite, ma dinamiche sociali influiscono nelle scelte decisionali politiche e quindi anche nelle modalità di valutazione e di sviluppo del processo autorizzativo.
Per una maggiore e attendibile valutazione di quali saranno gli elementi di maggiore criticità (ambientali e sociali) è opportuno aprire una fase di "scoping" con l'Ente competente in materia di valutazione ambientale e con gli Enti che potranno esprimere pareri sugli aspetti che prevedibilmente riceveranno maggiore attenzione per le prevedibili maggiori criticità ambientali o sociali.
Secondo il DLgs 152/2006, art. 27, comma 4:
"Le informazioni richieste devono essere coerenti con il grado di approfondimento necessario e strettamente attinenti alle caratteristiche specifiche di un determinato tipo di progetto e delle componenti dell'ambiente che possono subire un pregiudizio, anche in relazione alla localizzazione dell'intervento, tenuto conto delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili".

Lo stesso Decreto, al comma 5 fornisce il contenuto minimo del SIA, il quale deve comunque contenere almeno le seguenti informazioni:

- una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;
- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti;
- i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;
- una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "**opzione zero**", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;
- una valutazione del rapporto "**costi-benefici**" del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

La stima finale degli impatti non eliminabili, quindi, deve porre a confronto le alternative progettuali e/o il progetto proposto con l'alternativa zero, riunendo in un quadro sinottico gli elementi di valutazione relativi agli effetti positivi e negativi delle opzioni di trasformazione sui comparti/sistemi ambientali. La valutazione complessiva, che deve derivare dall'esame dei vari aspetti considerati, dovrebbe consentire di individuare l'alternativa migliore e di evidenziare gli impatti residui della soluzione prescelta.
La fase finale dello studio di impatto è dedicata ad individuare ed illustrare le misure di **mitigazione** essenziali al fine della riduzione degli impatti residui messi in evidenza nello stesso e/o gli interventi di **compensazione** dei peggioramenti indotti.

Osservazioni

A seguito di quanto segnalato, si può valutare sommariamente quanto non risulta recepito dall'esposizione del Proponente:

- suolo / patrimonio agroalimentare
- acqua
- misure previste per evitare, ridurre (**misure di mitigazione**) e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti (**interventi di compensazione**)
- principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "**opzione zero**", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale
- rapporto "**costi-benefici**" del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 001T_New del 03/04/2016

1. Suolo / Patrimonio agroalimentare

Gli effetti degli inquinanti, dovuti alle concentrazioni nell'aria ambiente ed alla conseguente deposizione, sulla salute umana devono tenere conto dell'accumulo di tali sostanze nel suolo.
La polvere sedimentabile è costituita dal materiale particolato avente granulometria molto elevata, che sedimenta sotto l'azione del campo di gravità.
La stima dell'esposizione umana a sostanze inquinanti pericolose è una parte fondamentale della procedura di valutazione del rischio. Il calcolo dell'esposizione ai diversi inquinanti deve considerare le tre vie: inalazione – ingestione – assorbimento dermico e i vari comparti ambientali.
Il D. Lgs. 13 agosto 2010 n. 155 prevede:
Deposizione totale = massa totale di sostanze inquinanti che, in una data area e in un dato periodo, è trasferita dall'atmosfera al suolo, alla vegetazione, all'acqua, agli edifici ed a qualsiasi altra superficie.
Per la misurazione dei tassi di deposizione il campionamento deve avere una durata di una settimana o di un mese.
La misura del rateo di deposizione fornisce importanti informazioni sulla situazione di contaminazione dell'area e sulla valutazione della esposizione della popolazione.
La polvere sedimentabile: è costituita dal materiale particolato avente granulometria molto elevata e che sedimenta sotto l'azione del campo di gravità. Essa viene valutata mediante raccolta in appositi deposimetri, tipo "bulk", con successiva determinazione analitica di diverso tipo.
La determinazione dei flussi di deposizione per alcuni inquinanti atmosferici costituisce un buon sistema di sorveglianza ambientale in particolare per una serie di inquinanti di origine aeronautica che possono accumularsi nell'ambiente: tipo Idrocarburi – Idrocarburi Policiclici Aromatici [in primis: Benzo(a)pirene, cancerogeno a bassissima concentrazione] – sostanze chimiche organiche – metalli pesanti - ….
I campionamenti devono essere ripartiti in modo uniforme nel corso dell'anno ed i tassi di deposizione devono essere espressi in "µg/mq" giornalieri.
La misura della deposizione di microinquinanti, oltre a fornire importanti informazioni sulla situazione di contaminazione di un'area, consente di valutare in modo indiretto l'esposizione della popolazione attraverso la catena alimentare, anche se non esistono valori ufficiali di riferimento.
La via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare; le caratteristiche di bioaccumulo e di esposizione a lungo termine degli inquinanti fanno sì che anche una minima quantità possa determinare effetti negativi sulla salute.
Si rende quindi prioritario monitorare le fonti, le vie di diffusione dei contaminanti, controllarne l'accumulo, ridurre l'inquinamento ambientale e, di conseguenza, il rischio di esposizione.

L'Istituto Superiore di Sanità – Ministero della Salute – 6/2/2014: Le deposizioni al suolo, segnala:
"*Le emissioni da varie fonti (es. industria metallurgica, grandi impianti di combustione CTE, raffinerie, cementifici, discariche, incenerimento dei rifiuti, traffico, ecc.), sono una causa di possibile contaminazione dei suoli con conseguente accumulo nella catena alimentare (POPs e metalli).*

La misura del rateo di deposizione, fornisce importanti informazioni sulla situazione di contaminazione dell'area e sulla valutazione della esposizione della popolazione.
Via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare, le caratteristiche di bioaccumulo e di esposizione a lungo termine (additiva) di questi inquinanti fanno sì che anche una quantità minima di sostanze chimiche pericolose possa determinare effetti negativi sulla salute.
Monitorare le fonti, le vie di diffusione di questi contaminanti, controllarne l'accumulo, ridurre l'inquinamento ambientale ed il rischio di esposizione.

Si osserva che la struttura della documentazione presentata per la procedura di VIA si basa su un'analisi che tiene conto solo dello "stato attuale" e dello "stato di progetto" (o stato futuro previsto). Vengono totalmente ignorati gli effetti del rilevantissimo sviluppo aeroportuale, sia in termini infrastrutturali che di traffico aereo, automobilistico, delle persone conseguenti al rilevantissimo sviluppo dell'aeroporto di Ciampino (dai 29.259 movimenti e 960.263 passeggeri del 2002, si è passati ai 53.153 movimenti e 5.834.201 passeggeri nel 2015, con punte di 65.633 movimenti nel 2007).
Tale ingente aumento dell'attività ha prodotto una grande produzione di inquinanti e contaminanti, i quali hanno prodotto il loro impatto sull'uomo, sull'ambiente, sui beni paesaggistici e culturali, in termini di danno immediato, di accumulo del danno e di danno successivo per contaminazione da deposizione e accumulo.

Tenuto conto che l'aeroporto di Ciampino non è mai stato sottoposto a Via e VAS, non è possibile valutare quanto sopra descritto. È quindi irragionevole, insufficiente ed inefficace la documentazione prodotta dal Proponente.

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la documentazione presentata dal Proponente e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione che, a partire dal 2002 e fino ad oggi, consenta di fare la Valutazione Ambientale in ragione delle modificazioni infrastrutturali dell'aeroporto e del contesto nel quale è collocato, in considerazione dell'incremento dell'attività, comprese le sue incidenze sul tessuto umano, ambientale, paesaggistico e culturale, e quantifichi le conseguenze ambientali e il loro accumulo. Solo in questo modo sarà possibile avere una base idonea a valutare lo "stato attuale" dal quale può fare base il Masterplan.
Si richiede anche che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano far produrre al Proponente, una documentazione più completa e attendibile ai fini della valutazione degli effetti che verranno prodotti dall'attuazione del Masterplan proposto. A tale fine appare indispensabile che la nuova documentazione, fornita dal proponente, contenga anche l'analisi degli effetti prodotti in vari stadi significativi di evoluzione nel tempo futuro, che conducano dallo "stato attuale" allo "stato di progetto" (o "stato futuro").

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 002T_New del 03/04/2016

2. Acqua

2.1 Acque Reflue

Il Proponente non sembra riportare alcun riferimento riguardane il problema del recupero e del trattamento acque reflue risultanti dalle procedure che trattano le previste operazioni collaterali tecniche e di assistenza a terra ed al trattamento acque meteoriche.

Le operazioni delle piazzole "de-icing" prevedono l'uso di un antighiaccio normalmente costituito da un addensato di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti di anti-corrosione; è necessario che le acque di dilavamento siano opportunamente convogliate in unità di trattamento / disoleatura e che la composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento venga controllata/analizzata con sistematica periodicità da ARPA della Regione Lazio.
In genere le quantità di fluido utilizzato per un singolo "jet" dipende dalla % di diluizione in acqua (dal 25% dal 75%), dalle condizioni meteorologiche e dalle dimensioni dell'aereo; comunque la quantità varia da alcune centinaia ad alcune migliaia di litri per ciascuna operazione.
E' noto che il glicole propilenico manifesta alti livelli di domanda biochimica di ossigeno, durante il processo di degradazione in acqua; questo processo può influenzare negativamente la vita degli organismi acquatici, consumando ossigeno.
L'operazione "de-icing" (rimozione neve e giaccio) e "anti-icing" (operazione antighiaccio) deve avvenire espressamente non nelle piazzole di sosta degli aeromobili ma in specifiche piazzole dedicate per gestire la completa operazione antighiaccio, con l'intento di evitare assorbimento da parte dell'ambiente circostante e magari finire in falda e non effettuare la pulizia del piazzale con mezzi meccanici.
Il glicole propilenico presenta una idrosolubilità completa con elevato punto di ebollizione: 185°C.
Per lo smaltimento del glicole propilenico, non è prevista l'eliminazione per diluizione in acqua; l'unica possibilità prevista è lo smaltimento in impianti autorizzati, trattandosi di rifiuto speciale perché contenente anche sostanze inquinanti solubilizzate o indisciolte.
Il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della pista e dei piazzali prevede normalmente sistemi di filtrazione per trattenere le particelle solide, di dissabbiatura e di disoleatura, pianificando un controllo periodico del/degli effluenti che sversano la parte organica in sistemi di recupero – stoccaggio – smaltimento.
Le acque di scarico devono rispettare i limiti previsti dalla tabella 3 del D. Lgs. 152/99.
Le analisi di controllo dei limiti di accettabilità sul refluo in uscita dall'impianto di depurazione, devono essere effettuate da un Laboratorio accreditato con cadenza periodica.
I referti devono riportare il giorno e l'ora dell'avvenuto campionamento e devono essere a disposizione dell'autorità di controllo".
Tutte le altre operazioni a terra, sia da parte dell'organizzazione aeroportuale che dei passeggeri e frequentatori a ogni titolo del sedime aeroportuale, producono "acque chiare" e "acque nere" (comprese acque di dilavamento e di "prima pioggia") le quali possono essere "caricare" di ogni tipo di inquinanti: da quelli non pericolosi a quelli potenzialmente letali.

Al fine di poter fare una corretta Valutazione appare quindi indispensabile disporre di una documentazione che descriva in modo completo ed accurato ogni fase di generazione, raccolta, canalizzazione, trattamento e scarico nel corpo idrico recettore di tutti i tipi di acque reflue. Compresa la documentazione della gestione di eventuali fanghi, oli o altri inquinanti, non scaricabili nel corpo idrico recettore.
In tale contesto è indispensabile segnalare la **completa assenza** della mappatura e completa descrizione della rete di raccolta, convogliamento e scarico delle acque reflue di tutti i tipi, compresa l'assenza della mappatura e della descrizione dei dispositivi e dei metodi di controllo ed intervento per le eventuali dispersioni nel suolo o nel sottosuolo.
Così come è **completamente assente** la mappatura e completa descrizione dei dispositivi di decantazione, pompaggio, disoleazione, trattamento, filtraggio e depurazione delle acque reflue di ogni tipo. Compresa la mappatura di eventuali fosse biologiche o altri sistemi disperdenti che necessitano dell'intervento di autospurgo, con trasporto e conferimento in siti da individuare e descrivere nella documentazione.
È anche **completamente assente** la descrizione della produzione e riutilizzo, a valle dei dispositivi di cui sopra, di acque industriali riutilizzabili per le operazioni tecniche che abbondano nelle attività aeroportuali.

2.2 Acque Potabili, acque non potabili, acque industriali

Il Proponente non sembra riportare alcun riferimento riguardane il problema dell'approvvigionamento di Acqua potabile, acqua non potabile o acque industriali per le necessità alimentari, sanitarie, tecniche e industriali dell'organizzazione aeroportuale.
Utili notizie le possiamo però trovare nei Bilanci del Gestore Aeroporti di Roma S.p.A..
Infatti, all'indirizzo Internet ("link") http://www.adr.it/azn-archivio-bilanci# sono reperibili i Bilanci e le Relazioni Finanziarie della Società Aeroporti di Roma S.p.A.
A tale link è possibile prelevare il documento indicato come "*29/04/2015 12:30 Relazione Finanziaria Annuale 2014 – Versione Integrale*" . Nella parte del documento intitolata "*Relazione Finanziaria Annuale 2014 - Relazione sulla gestione*" Tale documento riporta:
alla pagina 87:
nel paragrafo "**Consumi idrici**" è riportato,
"*Presso lo scalo di Ciampino viene utilizzata esclusivamente acqua potabile, prelevata direttamente dall'acquedotto pubblico e prevalentemente utilizzata per servizi igienici e, per la quota restante, per l'innaffiamento delle aree verdi.*
I consumi idrici nel corso degli ultimi anni sono rimasti pressoché costanti."
alla pagina 93:
nella tabella "*TABELLA 2. Principali indicatori Ambiente – **Ciampino***", il documento riporta,
"Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:
Acqua potabile (m3)
Anno 2014: 115.571;
Anno 2013: 106.964;
Anno 2012: 134.622;
Acqua industriale (m3)
Anno 2014: 0;
Anno 2013: 0;
Anno 2012: 0;"
Invece alla pagina 93, l'analoga tabella relativa e Fiumicino, riporta:

*"TABELLA 1. Principali indicatori Ambiente – **Fiumicino**",*
"Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:
Acqua potabile (m3)
Anno 2014: 670.000;
Anno 2013: 750.000;
Anno 2012: 722.300;
Acqua industriale (m3)
Anno 2014: 1.400.000;
Anno 2013: 1.200.000;
Anno 2012: 1.100.000;"

Quindi, un grandissimo impianto industriale, l'aeroporto di Ciampino, dove nel 2015 sono transitati 5.834.201 passeggeri e sono atterrati e decollati 53.153 aerei, funziona interamente ad **Acqua Potabile prelevata dall'acquedotto pubblico**.

Per gli usi igienici e alimentari, Per lavare gli aerei e rifornirli, per lavare i piazzali di sosta degli aerei, le piste di volo, gli edifici, i parcheggi, le strade e ogni altra cosa, viene utilizzata la preziosissima risorsa dell'Acqua Potabile.

In questo quadro si evidenzia una situazione di compromissione di una risorsa preziosa e di evidente rifiuto del Proponente di fornire adeguate informazioni su una **criticità determinante**. Con 5.834.201 passeggeri ci sono solo circa 19 litri a passeggero per fare tutto: dagli usi alimentari alla pulizia dell'aereo e dell'aerostazione. Si tratta di una criticità industriale oltre che ambientale. In un territorio dove dalle acque del lago di Albano, abbassatosi di 6 metri negli ultimi decenni, alle falde acquifere ormai sfruttate, non ci sono risorse disponibili per una macchina industriale di queste dimensioni.

Al fine di poter fare una corretta Valutazione di tutta la materia delle Acque, sia Reflue che Potabili, appare quindi indispensabile disporre di una documentazione che descriva in modo completo ed accurato ogni fase di captazione dell'acqua potabile, raccolta, canalizzazione, sanificazione, distribuzione alle utenze.

In tale contesto è indispensabile segnalare la **totale assenza** della mappatura e completa descrizione della rete di captazione, convogliamento e distribuzione dell'acqua potabile per ogni tipo di utilizzo, compresa la mappatura e la descrizione dei dispositivi e dei metodi di controllo ed intervento per le eventuali perdite.

È assente anche la mappatura e completa descrizione dei dispositivi di accumulo, filtraggio, sanificazione e controllo della qualità dell'acqua potabile.

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la documentazione presentata dal Proponente e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione che, a partire dal 2002 e fino ad oggi, consenta di fare la Valutazione Ambientale di tutto il sistema delle Acque, sia in ragione delle progressive modificazioni infrastrutturali dell'aeroporto dal 2002 ad oggi che del contesto nel quale è collocato, in considerazione dell'incremento dell'attività, comprese le sue incidenze sul tessuto umano, ambientale, paesaggistico e culturale, e quantifichi le conseguenze ambientali e il loro accumulo. Sia per il depauperamento della preziosa risorsa dell'acqua potabile che per la produzione e gestione delle acque reflue e il loro conferimento nel corpo idrico di destinazione. Solo in questo modo sarà possibile avere una base idonea a valutare lo "stato attuale" dal quale può fare base il Masterplan.

Si richiede anche che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano far produrre al Proponente, una documentazione più completa e attendibile ai fini della valutazione degli effetti che verranno prodotti dall'attuazione del Masterplan proposto. A tale fine appare indispensabile

che la nuova documentazione, fornita dal proponente, contenga anche l'analisi degli effetti prodotti in vari stadi significativi di evoluzione nel tempo futuro, che conducano dallo "stato attuale" allo "stato di progetto" (o "stato futuro").

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 003T_New del 03/04/2016

Misure previste per evitare, ridurre (*misure di mitigazione*) e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti (*interventi di compensazione*)

Con riferimento al documento "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" codice elaborato "0A782T1PTIQRPRM001-1".

Nel documento di cui sopra, nella stesura del testo, in relazione all'aspetto ambientale, il Proponente ha prodotto un documento eccessivamente sbilanciato verso gli aspetti programmatici legati ai soli obiettivi trasportistici e produttivistici del Progetto. Troppo peso viene attribuito alla "*Pianificazione separata – settore trasporti (cfr.Cap.4)*", strettamente trasportistica. Un peso eccessivo e predominante su tutti gli altri aspetti presi in considerazione.
Sembra quì opportuno ricordare che il D.Lgs 152/2006, nei punti 3 e 4 del suo "Articolo 4 – Finalità", recita:

"3. *La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.*

4. *In tale ambito:*

a) la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

b) la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

1) l'uomo, la fauna e la flora;
2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;
3) i beni materiali ed il patrimonio culturale;
*4) l'interazione tra i fattori di cui sopra;***"**

Ad esempio, a pagina 13, descrivendo gli obiettivi, a suo giudizio fondamentali, del Piano Nazionale Aeroporti, il Proponente riporta tra gli altri:

- ***"****salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi.*

- *sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;*
- *efficientare e sviluppare il sistema responsabilmente per bilanciare i bisogni della comunità e ambientali con gli obiettivi aziendali;"*
- *Quadro programmatico (confronto con i vincoli normativi e le destinazioni d'uso previste da piani e programmi, che devono essere assunti come parametri di riferimento e non essere oggetto di valutazione, per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale)"*

Si osserva che L'espansione degli aeroporti con il conseguente incremento dell'attività aeroportuale risulta inconciliabile nel caso, come quello in esame, di aree limitrofe densamente abitate. Il pesante inquinamento determinato da tale attività: acustico – atmosferico – delle acque e del sottosuolo, ricaduta inquinanti al suolo, non consente nessun compromesso con la garanzia di una buona qualità di vita.
La promessa a parole della salvaguardia delle aree limitrofe per le esigenze di espansione dell'aeroporto, la sostenibilità ambientale di lungo periodo ed efficienza/sviluppo del sistema per il bilanciamento dei bisogni della comunità e dell'ambiente, risulta assolutamente smentita dalla modalità di gestione dell'attività aeroportuale riscontrata negli anni, con l'insufficiente capacità dimostrata dalle Autorità che dovrebbero essere preposte a far rispettare quanto previsto dalle specifiche normative.
Un esempio chiarificatore della sensibilità dell'Autorità di vigilanza ENAC rispetto il diritto dei Residenti in aree limitrofe per la tutela della propria Salute, è quanto evidenziato nel testo del quadro programmatico **riportato a pag.6**:

- *"realizzazione nuova recinzione e strada perimetrale nuova viabilità petrolieri, ristrutturazione/separazione dei sottoservizi, manutenzione e ripristino fabbricati ex AMI;*
- *adeguamento al regolamento ENAC/EASA del "runway strip" lato est della pista di volo RWY 15/33; iqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti (pista di volo, vie di rullaggio, raccordi, piazzali).*
- *Essi sono necessari ed inderogabili ai fini della sicurezza e derivano da obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione, senza alcuna ricaduta in termini di aumenti della capacità del sistema "airside", né dell'operatività aeroportuale.*

Tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale."

Si osserva che il Proponente decide di sua iniziativa che tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, da cui si desume che per tali iniziative non è prevista la Valutazione d'Impatto Ambientale.
Il Proponente, d'imperio, decide autonomamente di escludere tali rilevanti attività, impattanti a breve ed a lungo termine, dai vincoli normativi previsti dalla Legge, come se ciò costituisse la normalità.
Oltre che richiedere, quindi, l'effettuazione della Valutazione dell'Impatto Ambientale su queste opere, necessita tener conto dell'apporto peggiorativo sull'inquinamento dell'area.
Non appare comprensibile come si può prevedere il passaggio di aeromobili nelle vie di rullaggio e piste di decollo poste a poche decine di metri dalle abitazioni dei residenti, e contemporaneamente pretendere anche di realizzare opere dall'impatto invasivo sulla limitrofa area fortemente antropizzata, pretendendo anche di non sottoporre a VIA tali opere.
Dai riscontri sembra che la situazione rientri nella completa normalità e ciò è giustificato da Chi non abita in zona ma è assurdo per Chi ne è coinvolto.
Tra l'altro sarebbe auspicabile un deciso intervento delle Autorità preposte alla tutela della Salute dei Cittadini: Comune - Regione - Governo dalle quali ci si aspetta che non possano avallare una tale situazione.

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la sopra descritta documentazione presentata dal Proponente e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione. Si segnala con assoluta determinazione l'assurdità di tale specifica iniziativa e si richiede il rispetto delle norme di legge nazionali e comunitarie con il conseguente respingimento della documentazione proposta dal proponente a riguardo, inserendo tutte queste opere tra quelle da sottoporre a Valutazione Ambientale.

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 004T_New del 03/04/2016

Inquinamento acustico:
Con riferimento particolare al documento: "Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 3" Codice Elaborato: "0A782T1PTIQRAMB003-1" presentato nell'ambito dell'istanza di VIA "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma", reperibile sul sito www.va.minambiente.it

Si osserva che:
L'analisi effettuata nel documento di cui sopra per quanto riguarda l'inquinamento acustico contiene numerose incongruenze.
Per prima cosa, anche questo documento, seguendo la logica dell'intera documentazione del Masterplan, è articolato su due sole fasi temporali: "scenario attuale" (o "di riferimento"), riferito all'anno 2013, e "scenario di progetto" (o "di esercizio"), il quale traguarda all'anno 2021, quando lo scenario di progetto dovrebbe essersi completamente manifestato.
Manca invece completamente l'analisi dell'inquinamento acustico prodotto dall'attività aeroportuale per il periodo che va dal 2002 ad oggi. A partire dal 2002 si è avviato l'attuale ciclo di sviluppo aeroportuale nell'aeroporto di Ciampino, senza l'effettuazione di alcuna valutazione d'impatto ambientale. Durante tale lasso di tempo sono stati realizzati numerosissimi sviluppi infrastrutturali, peraltro documentati nei Bilanci e nelle Relazioni Finanziarie annuali del gestore Aeroporti di Roma S.p.A.. In tale periodo si è avuto un rilevante incremento del traffico aereo nell'aeroporto di Ciampino, passando dai 29.259 movimenti aerei annuali e 960.263 passeggeri, nell'anno 2002, ai 46.365 movimenti dell'anno 2013, con 4.749.251 passeggeri, per l'anno 2013. Finendo poi, nell'anno 2015, con 53.153 movimenti e 5.834.201 passeggeri.
A seguito di questi rilevanti incrementi, la commissione europea, nell'ambito delle indagini per la procedura di infrazione EU Pilot 6876/14/ENVI, ha ripetutamente segnalato alle Autorità Nazionali responsabili la necessità di effettuare la valutazione di impatto ambientale per l'aeroporto di Ciampino a partire dal 2002 e fino ad oggi.
È da tener presente comunque quanto segnalato dal Proponente a pagina 69 del citato documento:
"Dal confronto effettuato per la componente Rumore tra l'impronta acustica simulata e la zonizzazione acustica aeroportuale approvata dalla Regione Lazio, si evince che lo scenario 2013 sia caratterizzato da una impronta acustica differente da quella normata e di conseguenza da una condizione di superamento dei livelli acustici territoriali."

Si segnalano qui di seguito le incongruenze rilevate:

1. Alla pagina 4 del documento è riportato: "*all'interno del presente studio di impatto ambientale, è stato considerato esclusivamente il livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) in quanto strettamente connesso all'individuazione del modello di gestione operativo previsto allo scenario di progetto.*"

Si osserva che tale impostazione è eccessivamente restrittiva. Infatti l'impatto acustico aeroportuale non si ferma al semplice rispetto delle tre il tre fasce A, B e C previste ma, in base alla norma, concorre anche al rispetto della zonizzazione comunale.

2. Alla pagina 6 nel paragrafo analisi della popolazione viene esplicitato un metodo di misurazione della popolazione ricadente nelle varie fasce di rispetto aeroportuali (A, A e C), utilizzate un metodo statistico basato sulle aree censuarie. Con questo metodo vengono attribuite fasce di densità abitativa agli edifici basandosi sul metodo statistico.

Si osserva che il metodo descritto, probabilmente attendibile per grandi numeri e aree vaste, non è sufficientemente preciso nel caso dell'intorno aeroportuale dell'aeroporto di Ciampino. Sarebbe stato opportuno evitare il metodo statistico e ricorrere direttamente alle anagrafi comunali, le quali sono in grado di fornire dati numerici precisi relativi ai residenti in ogni singolo edificio, anche con riferimento agli anni passati.
In un'altra osservazione, denominata "*006B_New Osservazione densità abitativa*", vengono dettagliate le discrepanze riscontrate.

3. Per calcolare lo **scenario di riferimento (anno 2013)** alla pagina 7, nel paragrafo "movimenti aerei", viene indicato in 160 il numero medio di voli giornalieri riferiti all'anno 2013. Tale numero di 160 voli giornalieri viene calcolato come giorno medio **delle tre settimane di maggior traffico dell'anno**, come previsto dal D.M. Ambiente 31 ottobre 1997, per il calcolo del valore medio di rumore da attribuire alle fasce di rispetto aeroportuali (espresso in Db LVA). Nel capoverso successivo viene dettagliato che il 160 voli medi sono scomponibili in una media giornaliera di 97 voli di aviazione commerciale, 61 voli di aviazione generale e due voli di Stato. Tale valore di 160 voli giornalieri è un valore tecnico cautelativo, stabilito dalla norma, per questo specifico calcolo. In realtà nell'anno 2013, a fronte di un numero complessivo di 46.365 voli nel corso dell'anno (dato www.assaeroporti.com), si è avuto un valore medio giornaliero annuale di 127 voli, scomponibile in 80 voli medi giornalieri commerciali e 38 voli medi giornalieri di aviazione generale.

   Alla successiva pagina 14, per calcolare lo **scenario di progetto (da riferire all'anno 2021)**, in un nuovo paragrafo, anch'esso denominato "Movimenti Aerei", viene ripetuto il calcolo del numero di voli medi giornalieri. In questo calcolo però non viene utilizzato nel calcolo il giorno medio delle tre settimane peggiori dell'anno ma, bensì, semplicemente il giorno medio di riferimento. Il numero che risulta è di 128 voli medi giornalieri. Scomponibile in 65 voli medi giornalieri di aviazione commerciale, 61 voli medi giornalieri di aviazione generale e due voli medi giornalieri di Stato. Tale calcolo viene accompagnato dal seguente commento: *"Il Masterplan prevede per lo scenario di riferimento allo stato di progetto una **riduzione del traffico aereo commerciale** massimo a 65 movimenti giornalieri**. Ne consegue pertanto come il giorno medio di riferimento per le simulazioni acustiche sia caratterizzato da un numero di voli pari a 128** di cui 65 di aviazione commerciale, 61 di aviazione generale e 2 legati al trasporto delle cariche istituzionali (voli di stato)."*

Si osserva che i due calcoli del numero medio di voli giornalieri nei due paragrafi, ambedue denominati "Movimenti Aerei", **SONO DIFFORMI**. Infatti, nel calcolo effettuato a pagina 7 per lo scenario di riferimento (anno 2013) per calcolare il numero di voli giornalieri medi si è usata la media delle tre settimane peggiori dell'anno, cioè quelle di maggior traffico, producendo il valore di 160 voli medi giornalieri. Nel calcolo invece effettuato a pagina 14, per lo scenario di progetto, si è usata la media semplice dei voli giornalieri sull'intero anno, producendo il numero di 128 voli medi giornalieri per l'anno 2021. **Si fa notare che**, applicando all'anno 2013 lo stesso metodo di calcolo della media semplice dei voli giornalieri nell'anno, si ottiene il numero di 127 voli medi giornalieri per l'anno 2013 (e non di 160 voli medi giornalieri). **Si fa**

notare che, il commento riferito allo scenario di progetto secondo il quale ci sarebbe stata, per una scelta di progetto, una riduzione del numero di voli medi giornalieri rispetto lo scenario di riferimento **È ERRATA E FALSANTE.**
È vero semmai il contrario, applicando il medesimo metodo di calcolo emerge che nello scenario di riferimento c'era un volo medio annuale in meno rispetto allo scenario di progetto.

Si osserva inoltre che, in ambedue i paragrafi "Movimenti Aerei", di pagina 7 e di pagina 14, il proponente ha scelto di non conteggiare nel numero di voli, i voli di emergenza, I voli di pubblica sicurezza, I voli di soccorso, e i voli della Protezione Civile. **Si ritiene che questa scelta sia arbitraria e immotivata,** dato che non risulta sia stata mai applicata nel caso dell'aeroporto di Ciampino

Si osserva che il metodo difforme, errato e falsante, utilizzato per il calcolo dei 160 voli medi nello scenario di riferimento, introduce dubbi e possibili errori anche nelle considerazioni successive, riferite allo scenario di riferimento (2013).
Nelle tabelle di pagina 10 dove vengono analizzate mix di flotta per dati di input relativi allo scenario attuale non si capisce se questo errore di calcolo e di metodo si è trasmesso anche al calcolo di queste tabelle

4. Nella tabella di pagina 10 denominata "tabella 1-6 Dati di input relativi allo scenario attuale (2013) inseriti nel modello INM" e nell'analoga tabella di pagina 18, denominata "tabella 1-12 Dati di input relativi allo scenario di progetto inseriti nel modello INM", le fasce orarie riportate per la classificazione dei voli sono denominate "giorno (6-23)" e "notte (23-6)".

Si osserva che, nell'aeroporto di Ciampino l'orario dei voli è organizzato in fasce che vanno dalle 6.30 alle 23 30, e dalle 23.30 alle 6.30. I voli di linea sono programmati in orario su queste fasce orarie. Nel caso in cui questo non sia legale ed ammissibile, si invitano il Proponente e le Autorità Nazionali responsabili del trasporto aereo, a ripristinare la legalità e la correttezza eventualmente violate.

5. A pagina 14 per fare denominato "rotte e procedure di volo" vengono sviluppate analisi e congetture sulle rotte di sorvolo seguite dai piloti nel sorvolare le frazioni di Cava dei Selci, Frattocchie e Santa Maria delle Mole. In base tracciati radar le rotte seguite appaiono come nuvole di punti che ricoprono tutto l'abitato delle tre frazioni della città di Marino. Complesse congetture vengono sviluppate per individuare le rotte preferenziali seguite dai piloti.

Si fa notare che, la disposizione caotica delle rotte in uscita e il fatto che queste sorvolano a bassissima quota tutto l'abitato, senza seguire invece percorsi di minore impatto, è determinato dall'assenza di una procedura antirumore adeguata che obblighi i piloti a seguire percorsi specifici. Questo dipende probabilmente dal fatto che l'aeroporto di Ciampino non dispone più da decenni di un percorso in uscita libero da abitazioni ho altri siti sensibili, come per esempio il parco dell'Appia Antica. **Si fa notare che**, questo non è un problema tecnico ma un fatto storico. L'Aeroporto di Ciampino è ormai da decenni circondato e immerso dal tessuto urbano, fittamente antropizzato, delle città di Ciampino, Roma e Marino. Il caos nelle rotte di uscita, rilevabile dai tracciati radar, dipende semplicemente dal fatto che, non avendo i piloti percorsi sgombri obbligatori da seguire, evitano semplicemente di correggere, in fase di decollo, la deriva prodotta dal vento e questo determina la casualità delle rotte. **Si fa notare che**, questa evidenza dovrebbe far riflettere il Proponente e le Autorità Nazionali responsabili nel trasporto aereo sul fatto che l'aeroporto di Ciampino, storicamente, non è più idoneo ad essere utilizzato con livelli di traffico

di tipo industriale. **Si fa notare che**, in altri aeroporti e altri paesi europei, un caos di questo genere nelle rotte in uscita genererebbe pesantissime sanzioni per ciascun volo e per ogni pilota. Questo nell'aeroporto di Ciampino non succede perché non esiste più storicamente da decenni una rotta di uscita.

6. Alle pagine 16, 17 e 18, nel paragrafo denominato mix di flotta, viene descritto un complicato ragionamento che, secondo il proponente dovrà portare ad un miglioramento il clima acustico nell'aeroporto di Ciampino. Si tratterebbe dello spostamento di qualche volo cargo da Ciampino a Fiumicino, l'accertamento della flotta degli aeromobili attraverso l'introduzione, con orizzonte 2021, di un nuovo tipo di aereo, denominato Boeing 737 max 200, che dovrebbe avere un minor impatto acustico.

Si fa notare che, come dimostrato al punto 3 della presente osservazione, dallo "scenario presente (anno 2013)"allo "scenario di progetto" non sono previste riduzioni di voli, anzi, si avrebbe l'aumento di un volo medio giornaliero. Si fa anche notare che, Boeing 737 max 200, che dovrebbe entrare a regime nel lontano 2021, è un velivolo che non esiste e del quale nessuno, neppure il costruttore Boeing, può certificare quali e se ci saranno le effettive migliorie nelle prestazioni relative all'impatto acustico. A tale proposito, si fa riferimento al documento "Quadro di Riferimento Ambientale - Approfondimento impatto acustico in fase di decollo" Codice elaborato "SIA-AMB-04-REL-002" pubblicato in data 27/02/2015 e prelevabile al link:
http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?pagina=42#form-cercaDocumentazione ,
oppure direttamente al link: http://www.va.minambiente.it/File/Documento/130201, appartenente alla documentazione prodotta nell'ambito della Procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale del "*Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029*" . Questo volume rappresenta un approfondimento, rispetto al quadro di riferimento ambientale, proprio sul tema dell'impatto acustico. Dalla pagina pag. 6 alla pagina 15, intitolato "3. FENOMENI DI GENERAZIONE DEL RUMORE", dove sono trattati i vari fenomeni di produzione del rumore da parte di un aereo, dalla fase di messa in moto prima del decollo, fino allo spegnimento dopo l'atterraggio. Sono descritti i fenomeni di generazione del rumore prodotto dal motore, dalle superfici aerodinamiche, dalle cavità e sporgenze, dal carrello, etc. particolarmente significativo è, a pagina 11, il paragrafo "il rumore durante gli eventi aeroportuali" inizia dicendo:
"Il rumore prodotto dall'aeroplano non è dovuto ad una sorgente dominante, ma ad un gran numero di meccanismi competitivi e contemporanei. Se si volesse, pertanto, attenuare globalmente il rumore provocato da un aereo, si dovrebbe operare simultaneamente su tutte le sorgenti.
Sulla parte inferiore e superiore delle ali dell'aereo si sviluppa lo strato limite; questo genera rumore che, sommato a quello prodotto dal motore, fornisce il contributo udibile maggiore provocato dagli aeroplani nella zona aeroportuale.
Il rumore in banda larga prodotto dalla ventola è generato dall'interazione tra le varie sorgenti di turbolenza presenti all'interno del motore, nonché tre rotore e statore."
Questo per dimostrare che non si possono fare previsioni attendibili sulla base di un aereo, il Boeing 737 max 200 che attualmente esiste solo sulla carta. Lo stesso tentativo di utilizzare un altro aereo (l'Airbus 320-200), di un altro costruttore e del tutto diverso nell'aerodinamica e nella motorizzazione, per simulare nei calcoli il Boeing 737 max 200, è una inattendibile forzatura. Anche il fatto che la pretesa di accreditare la sostituzione del "50% della flotta di Boeing 737-800 con il 737 max 200 entro l'anno 2021, fa palesemente riferimento a una specifica compagnia aerea ed è inaccettabile anche dal punto di vista e la tutela della concorrenza.

Per ultimo, le assunzioni del tutto arbitrarie fatte dal proponente a pagina 18, secondo le quali *"La configurazione operativa prevista dal Masterplan prevede l'utilizzo dell'aeroporto per il periodo dalle 6:00 alle 23:00" e "Un preciso input di lavoro inserito nel MastePlan che è stato assunto come input nello studio acustico è l'assenza di voli notturni. Tale importante scelta è stata eseguita proprio per migliorare le performance ambientali dell'aeroporto."* Non sono supportate da alcun atto o documento che le comprovi. Anzi, sono smentite dalla tabella *"Tabella 1-12 Dati di input relativi allo scenario di progetto inseriti nel modello INM",* Presente nella stessa pagina 18 dove queste presunte chiusure notturne vengono dichiarate. Infatti *in tale tabella sono previsti gli Airbus 319 dei Servizi di Stato e i Canadair della Protezione Civile, i quali impongono l'operatività 24 su 24 dell'aeroporto di Ciampino.*

Da ultimo si fa notare che lo Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale (Progetto SERA - anno 2010) del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale – Regione Lazio, con il patrocinio del Ministero della Salute e del Centro Nazionale per la Prevenzione e il Controllo delle Malattie*: "Impatto dell'inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei residenti"*, riporta:

I risultati dell'indagine campionaria, in accordo con quanto riportato nella letteratura internazionale, indicano una associazione tra rumore di origine aeroportuale e l'aumento della pressione arteriosa, dell'annoyance e di disturbi del sonno.
I risultati della valutazione dell'impatto indicano che, ogni anno, nelle popolazioni residenti intorno agli aeroporti oggetto dello studio SERA, 1.577 casi di ipertensione, 11.572 casi di annoyance e 10.101 casi di disturbi del sonno sono attribuibili a livelli di rumorosità aeroportuale superiori a 55 dB e vanno a sommarsi agli altri casi che si osservano annualmente nella popolazioni.

"**Lo studio SAMBA evidenzia una associazione tra rumore ambientale misurato all'esterno delle scuole e difetti nella discriminazione uditiva dei bambini.**
Per quanto concerne il tema dell'"annoyance" percepito dai bambini risulta una correlazione significativa tra l'esposizione al rumore e fastidio percepito, sia nell'ambiente scolastico ma con maggior evidenza nelle abitazioni dei bambini maggiormente esposti".
Nessuna associazione invece è emersa tra esposizione a rumore, sia ambientale e aeroportuale e aumento dei livelli di pressione sistolica e diastolica".

"**La percentuale di persone molto infastidite durante il giorno dal rumore di origine aeroportuale, aumenta all'aumentare del livello di esposizione al rumore aeroportuale**".

Si osserva che le condizioni sanitarie del territorio colpito non garantiscono la tutela della salute dei cittadini residenti e che risultano indispensabili immediati provvedimenti di riduzione dell'impatto ambientale d origine aeroportuale.

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la sopra descritta documentazione, presentata dal Proponente, e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione. Si osserva che, l'intero impianto del Masterplan per quanto attiene la riconduzione dell'inquinamento acustico all'interno dei limiti di legge, appare inaccettabile e inattendibile, sia nei modi che nei tempi previsti. Le previsioni di Piano per ricondurre L'AEROPORTO entro i limiti di legge, devono essere costituite da regole valide per qualsiasi compagnia aerea, basate su una regolamentazione aeroportuale che imponga comportamenti e tecniche di contenimento del rumore dimensionate per qualsiasi tipo di aereo, per qualsiasi compagnia aerea,

regolate in funzione dell'orario, accoppiate ad un sistema di controllo in tempo reale ed alla presenza di un sistema di sanzioni, realmente erogabili.

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 005T_New del 03/04/2016

Inquinamento atmosferico:

con riferimento al documento "*Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 1*" codice elaborato "*0A782T1PTIQRAMB001-1*"

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico non si rileva alcun riferimento alla situazione pregressa e presente: qual è l'entità dei rilevamenti ambientali riscontrati e riscontrabili attualmente?
Il sistema di monitoraggio atmosferico deve essere costituito da un numero adeguato di postazioni, come segnalato dalla Commissione Tecnica VIA nazionale, nei suoi recenti pareri:
"*Il monitoraggio sulla qualità dell'aria va aggiornato sulle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emissive interessanti lo scalo aeroportuale. La campagna di rilevamento atmosferico dovrà essere condotta, coordinata e definita con ARPA sia nell'intorno aeroportuale che sulla proiezione a terra del ciclo LTO (Atterraggi – Decolli) rilevando le concentrazioni di tutti i principali inquinanti* (compreso l'inquinamento tipico aeroportuale: **nanopolveri e sostanze chimiche adsorbite – metalli pesanti**).
Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "Siti fissi", in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs. N° 155 del 13/08/2010"

Nella conclusione finale il Proponente evidenzia:
"Così come ottenuto dalle simulazioni per lo scenario attuale, …. si evince che per nessuno degli inquinanti per i quali la normativa stabilisce dei valori limite, sono presenti superamenti di tali limiti.
Si può quindi ragionevolmente affermare che nello scenario futuro non vi siano aspetti di criticità relativi ai possibili effetti legati all'eventuali emissioni atmosferiche generate dall'infrastruttura aeroportuale".

Si osserva che anche per l'inquinamento ambientale, il calcolo dell'entità delle varie sostanze è determinato da simulazioni non supportate da adeguate rilevazioni di apparecchi rilevatori sul campo, opportunamente posizionati in una maglia adeguata in funzione degli inquinanti che si devono osservare che delle condizioni al contorno e per un lasso di tempo adeguatamente lungo ed esaustivo.
Risultano quindi insufficienti i dati di riferimento per valutare la situazione ambientale attuale, che si protrarrà ancora per diversi anni.
Non si può basare una determinazione ambientale su simulazioni non adeguatamente supportate da rilevazioni reali protratte nel tempo, perché è necessario tener conto dell'effettiva gestione aeroportuale basata, ad esempio, anche sul rispetto delle linee di volo che possono essere influenzate dal singolo pilota o dalle condizioni atmosferiche.

I principali inquinanti connessi all'inquinamento ambientale generato dall'incompleta combustione del cherosene nelle camere di combustione dei motori degli aviogetti, nelle operazioni di atterraggio, attività in pista e decollo, sono stati presi in considerazione: **ossidi di azoto/zolfo** - **particolato** (**PM10** / **PM2,5**)- **composti organici volatili**.

Nell'elenco risultano mancanti gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (non volatili), con il più significativo: **Benzo(a)pirene – cancerogeno di classe 1 a bassissima concentrazione** ed altri componenti del tipico inquinamento generato dagli aerei.

Le scontate conclusioni segnalate non possono essere ritenute inconfutabili perché l'inquinamento generato dall'attività aeroportuale è costituito da una particolare tipologia di inquinanti, rilevabili con adeguata modalità e strumentazione, come si evince anche dallo studio (Progetto SERA - anno 2010) del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale – Regione Lazio, con il patrocinio del Ministero della Salute e del Centro Nazionale per la Prevenzione e il Controllo delle Malattie: è necessario *"Un sistema integrato di misure e di modelli di dispersione degli inquinanti per la valutazione dell'inquinamento atmosferico generato dal traffico aeroportuale"*.
Un caso di studio è stato condotto a Ciampino (Roma) per esemplificare strumenti e metodi necessari per evidenziare la variabilità spazio-temporale dell'inquinamento atmosferico generato da un aeroporto. E' stata selezionata un'area di 62 kmq centrata sull'aeroporto Internazionale "G.B. Pastine" di Ciampino a sud-est di Roma, a poca distanza dal Grande Raccordo Anulare; l'area è densamente popolata a partire da 100 m ad est della pista aeroportuale (comune di Ciampino, parte del comune di Roma) e a sud ovest (comune di Marino).

Conclusioni studio SERA
In linea con gli obiettivi prefissati, i risultati del progetto SERA forniscono metodologie e strumenti operativi per l'avvio di sistemi di sorveglianza in materia di inquinamento acustico ed atmosferico e relativi effetti sulla salute tra i residenti nei pressi di un aeroporto.
Questi risultati suggeriscono la necessità di una sorveglianza epidemiologica delle popolazioni residenti nei pressi degli aeroporti.
In eventuali progetti che mirino alla valutazione dell'impatto di un aeroporto urbano sulla qualità dell'aria si devono considerare:
l'analisi dei valori di picco delle specie inquinanti, piuttosto che le medie temporali normate (i.e., con risoluzione temporale delle misure dell'ordine del minuto); in aggiunta agli inquinanti normati, si suggerisce l'analisi del numero di particelle ultrafini generate da combustione incompleta durante i decolli degli aerei; l'analisi della componente del materiale particolato coarse risollevata dai decolli degli aerei.
Negli allegati dello studio sopra citato, alla voce "*Inquinamento atmosferico prodotto dagli aeroporti ed effetti sulla salute*" si rileva:

Differenti tipologie di attività aeroportuali, che comportano la combustione di carburanti fossili, possono causare lo sviluppo di numerose sostanze inquinanti. In questo contesto, la principale fonte di emissione è rappresentata dai motori dei velivoli che, consumando importanti quantità di combustibile durante i movimenti a terra e in volo, determinano il rilascio in atmosfera di contaminanti atmosferici.

Un parametro fondamentale è rappresentato dai tempi medi trascorsi per ciascuna fase operazionale. Infatti, da un'analisi di sensitività su alcuni aeroporti nazionali, è stato possibile osservare che questo parametro influenza fortemente la stima delle emissioni ed ha un ampio intervallo di variabilità in considerazione dell'ampiezza e delle caratteristiche strutturali dell'aeroporto considerato.

Anche le condizioni del motore in termini di riscaldamento (temperatura operativa del motore) e la composizione del carburante possono influenzare i parametri di emissione del particolato. In particolare, i

dati sperimentali dimostrano che a caldo il motore è più efficiente e produce l'8 % in meno di particelle rispetto a quando opera a temperature più basse.

Infine, attualmente sono molto limitate le informazioni relative al contributo fornito dai fenomeni di attrito che coinvolgono pneumatici, freni e fusoliera, in particolare nella fase di atterraggio, alle emissioni di PM. Ciononostante, i dati ottenuti da misure effettuate in Inghilterra con la strumentazione e la metodologia light detection and ranging (LIDAR), suggeriscono la possibilità che tale sorgente di emissione possa svolgere un ruolo significativo.

Le sorgenti aeroportuali si caratterizzano per modalità non comuni di emissione del materiale particolato e ossidi di azoto (in particolare le emissioni in fase di decollo). Infatti, le misure ad alta risoluzione temporale evidenziano delle caratteristiche uniche in relazione all'evoluzione spazio temporale della concentrazione di Ossidi di Azoto, di polveri ultrafini e della distribuzione dimensionale delle particelle che gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente.
Per passare da una valutazione qualitativa (l'osservazione della presenza di associazione tra picchi di concentrazione e movimenti degli aeromobili) a una stima quantitativa del contributo di questi ai livelli osservati, occorre sviluppare modelli statistico-matematici utilizzando covariate meteorologiche e rappresentative dell'uso del territorio e delle attività aeroportuali.
Il buon esito delle stime è subordinato ad una attenta pianificazione e alla reperibilità delle informazioni essenziali per lo sviluppo dei modelli, che non sempre sono disponibili e spesso risultano molto incerte.
***Pertanto, questi aspetti non possono essere trascurati qualora l'obiettivo sia la valutazione dell'esposizione della popolazione residente in prossimità degli aeroporti**.*

La dichiarazione finale del Proponente:
"Così come ottenuto dalle simulazioni per lo scenario attuale, dalla precedente tabella si evince che per nessuno degli inquinanti per i quali la normativa stabilisce dei valori limite, sono presenti superamenti di tali limiti.
Si può quindi ragionevolmente affermare che nello scenario futuro non vi siano aspetti di criticità relativi ai possibili effetti legati all'eventuali emissioni atmosferiche generate dall'infrastruttura aeroportuale"

Si osserva come tale dichiarazione risulti assolutamente contestabile ed inappropriata perché basata su simulazioni, scarsamente supportate da rilevazioni reali e da dati storici, che si ritengono non idonee a rappresentare la realtà dell'inquinamento ambientale nella realtà aeroportuale, condizionata da variabili non semplicemente simulabili senza robusti supporti di verifica.

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la sopra descritta documentazione, presentata dal Proponente, e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione, adeguatamente supportata da analisi sul campo supportate da adeguate rilevazioni di apparecchi rilevatori, opportunamente posizionati in una maglia adeguata in funzione degli inquinanti che si devono osservare che delle condizioni al contorno e per un lasso di tempo adeguatamente lungo ed esaustivo.
Risultano quindi insufficienti i dati di riferimento per valutare la situazione ambientale attuale, che si protrarrà ancora per diversi anni.
Non si può basare una determinazione ambientale su simulazioni non adeguatamente supportate da rilevazioni reali protratte nel tempo, perché è necessario tener conto dell'effettiva gestione aeroportuale basata, ad esempio, anche sul rispetto delle linee di volo che possono essere influenzate dal singolo pilota o dalle condizioni atmosferiche.

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 006T_New del 03/04/2016

Opzione zero:
Ai sensi dell'articolo 21, comma 2, lettera b), Dlgs 152/2006 la procedura di Via prescrive di identificare e valutare le alternative al progetto, **compresa la sua non realizzazione**, indicando le ragioni della scelta effettuata, per renderla trasparente ed evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari a soddisfare l'interesse sotteso all'iniziativa.
Il TAR del Veneto con una importante sentenza 8 marzo 2012, n. 333, in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di un progetto, esige di identificare e valutare **tutte le opzioni alternative** al progetto stesso compresa la sua non realizzazione ("**opzione zero**").
"La procedura di impatto ambientale mira ad assicurare che siano fornite determinate informazioni essenziali al fine di valutare le ripercussioni sull'ambiente di un progetto.
La normativa vigente (cfr. l'art. 21, comma 2, lett. b, del Dlgs. 3 aprile 2006, n. 152, e l'art. 1, comma 1, lett. c, della legge regionale 26 marzo 1999, n. 10) pretende che siano identificate e valutate le possibili alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale, e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'interesse sotteso all'iniziativa (cfr. Consiglio di Stato, Sez. IV, 5 luglio 2010, n. 4246)".

Si osserva che tale aspetto non è stato preso adeguatamente in considerazione dal Proponente.

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la sopra descritta documentazione, presentata dal Proponente, e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione, che prenda adeguatamente in considerazione anche l'adozione di tale ipotesi e la ponga a confronto con i risultati attesi delle ipotesi prescelte.

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 007T_New del 02/04/2016

Analisi costi-benefici:

L'analisi costi-benefici è una tecnica di valutazione utilizzata per prevedere gli effetti di un progetto, di un programma o di un investimento, verificando se, con la realizzazione dell'intervento, la società ottenga un beneficio o un costo netto.

L'analisi, che è alla base della VIA (Valutazione di impatto ambientale) consente di congiungere gli effetti economici, sociali, fisici e ambientali di un progetto riferiti all'intera collettività che è nel bacino di utenza.
Per la Pubblica Amministrazione, che come gli agenti economici privati è responsabile di fenomeni quali le diverse forme di inquinamento, i rischi per la salute e l'integrità fisica o la perdita di tempo, i costi e benefici di un progetto pubblico non vanno misurati in termini di gettito netto ma come guadagno e perdita di benessere per tutti i membri della collettività.

Poiché gli aspetti strettamente finanziari non sono esaustivi nel descrivere i possibili impatti (positivi e negativi) di un progetto, l'analisi costi-benefici basa il proprio giudizio di opportunità anche su criteri sociali, calcolati a partire dai risultati dell'analisi finanziaria mediante opportune correzioni per derivare il complesso dei costi e dei benefici legati all'opera sottoposta all'esame.
Le variabili considerate da quest'analisi sono dunque economiche, ossia di tipo finanziario (monetario) e sociale (monetizzato).

Si osserva che tale aspetto non è stato preso adeguatamente in considerazione dal Proponente.

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la sopra descritta documentazione, presentata dal Proponente, e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione, che contenga anche un'adeguata **analisi costi-benefici**.

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 008T_New del 03/04/2016

Con riferimento al documento "*Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 3*" codice elaborato "*0A782T1PTIQRAMB003-1*"

Salute Pubblica

Si osserva che risulta evidente lo sforzo dei relatori per una minimizzazione delle analisi riportate negli studi epidemiologici SERA e SAMBA, soprattutto se si tiene conto che il SERA non solo risale al 2009 ma utilizza i dati del 2007, e cioè precoci rispetto all'insorgere di patologie da stress acustico cronico, considerando che il traffico aeroportuale è venuto crescendo in maniera esponenziale dal 2002 ad oggi.
Ciononostante, le risultanze SERA sono piuttosto esplicite:

> *"I risultati dello studio hanno evidenziato un eccesso di persone con prescrizioni per farmaci antidepressivi tra i residenti nell'area maggiormente esposta a rumore aeroportuale."*

Pag 46:

> *"Il rischio relativo all'esposizione a rumore aeroportuale di essere definito iperteso, secondo la definizione dell'OMS, nel modello che tiene conto sia delle caratteristiche individuali sia del rumore da traffico stradale, è pari a 1,67.*
> *Secondo i dati riportati dallo studio, il rischio relativo di essere definito iperteso (secondo la definizione dell'OMS) presenta un eccesso, definito dallo studio "statisticamente significativo", con un intervallo di confidenza 95% pari a 1,15 - 2,35 nel caso del campione ricadente nella zona B (65 – 75 dBA)."*

Pag 48*:*

> *"Rispetto al riferimento si osserva un valore del RR pari a 1,35 tra i residenti nell'area urbana, a 2,19 negli esposti a 60-65 dBA, e a 2,52 negli esposti a >65-75 dBA; la stessa relazione tra fastidio ed esposizione al rumore aeroportuale si osserva per le persone che si dicono molto infastidite dal rumore aeroportuale notturno."*

Pag 49*:*

> *"In conclusione, i risultati dello studio depongono per una associazione tra rumore aeroportuale, aumento della pressione arteriosa e fastidio nei soggetti maggiormente esposti.*

Lo studio epidemiologico SAMBA a sua volta riporta:

pag 51*:*

> *"Si osserva un eccesso di rischio, statisticamente significativo, di avere difficoltà di discriminazione uditiva (OR 1.80, IC 95% 1.17-2.78) tra i bambini che frequentano scuole esposte ad elevati livelli di rumorosità ambientale (65-75 dB).*

Su quest'ultimo, il Proponente della relazione, riporta:
Pag 53:

> *"Come punto fondamentale indicato dalla studio Samba da sottolineare è quanto espresso riguardo al quadro socio-economico associato all'esposizione in studio; difatti si legge che "i bambini che frequentano le scuole dove maggiore è l'impatto del rumore sono di più basso livello socio-economico e hanno una proporzione di mamme laureate inferiore ai bambini che invece frequentano scuole dove il rumore misurato è minore". Tale informazione risulta non trascurabile al fine di trarre considerazioni sui risultati ottenuti dai test relativi all'associazione tra rumore aeroportuale e performance cognitive dei bambini. Detto ciò lo studio SAMBA evidenzia una associazione tra rumore ambientale misurato all'esterno delle scuole e difetti nella discriminazione uditiva dei bambini.*
> *Per quanto concerne il tema dell'annoyance percepito dai bambini risulta una correlazione significativa tra l'esposizione al rumore e fastidio percepito, sia nell'ambiente scolastico ma con maggior evidenza nelle abitazioni dei bambini maggiormente esposti.*

Si osserva che l'analisi prodotta dal Proponente in merito al quadro socio-economico dei residenti colpiti, risulta mancante di una adeguata analisi dei fenomeni. Pare che gli estensori del citato documento, prodotto dal Proponente, non prendano in considerazione nelle loro analisi come sia stato proprio il grave disagio ambientale a impoverire la composizione sociale della popolazione dell'intorno aeroportuale, dalla quale le famiglie dotate di maggiori disponibilità economiche si sono allontanate per sfuggire al disagio ambientale. Eppure si tratta di dinamiche di base nello studio dei movimenti della popolazione e che dovevano essere tenute in adeguata considerazione per traguardare in modo corretto i fenomeni e le conseguenze epidemiologiche.

A pagina Pag 62 sono riportate le conclusioni del Proponente sui dati epidemiologici presi in esame :

> *3.3.3.4 Conclusioni*
> *Dallo studio del contesto epidemiologico effettuato sui dati messi a disposizione dal Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale del Lazio, è stato possibile confrontare lo stato di salute tra gli abitanti residenti nell'area oggetto di studio, ricadente nella Asl RM H3 e nella Asl RMB - Municipio VII (ex X), e quelli appartenenti alle aree di riferimento afferenti la Asl RM C - Municipio VIII e la Asl RM B – Municipi VII (ex IX), oltre all'intera popolazione della Asl RM B, della Asl RM H e del territorio regionale.*
> *Da tali confronti è possibile affermare che allo stato attuale tra gli abitanti presenti nell'intorno aeroportuale di Ciampino e le suddette aree di riferimento, non esistono significative differenze tra i valori di mortalità e di ricoveri relativi alle patologie eventualmente collegate alle attività afferenti l'opera infrastrutturale in esame.*

Non sono quindi associabili fenomeni specifici rispetto all'infrastruttura aeroportuale.

Si osserva che le sbrigative conclusioni che il Proponente trae dalla comparazione dei dati epidemiologici rappresentati nel documento in esame, appaiono viziate da un'analisi insufficiente dei dati rappresentati.
Infatti, il Proponente, nel punto "3.3.3.4 Conclusioni" invece di assumere gli abitanti dell'intorno aeroportuale come soggetto a rischio, effettua la sua analisi e trae le sue conclusioni dopo averne diluito il campione in un territorio immenso che va da Porta Furba, nel comune di Roma (ex Municipio X), ai limiti estremi dei comuni di Ciampino e Marino (RMH3), dove gli aerei non solo non si sentono ma neanche si vedono. Ed è ovvio che in questo contesto, dove poche migliaia di individui vengono dal Proponente dispersi in una moltitudine che sfiora il mezzo milione, il paragone con altre popolazioni risulti statisticamente irrilevante**.**

Si richiede pertanto, che Commissione Tecnica di valutazione VIA - VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la documentazione prodotta dal Proponente in quanto portatrice di un'analisi e di conclusioni, superficiali, insufficienti e irragionevoli e di richiedere al Proponente la produzione/integrazione di una nuova documentazione, che sviluppi un'analisi corretta, significativa ed adeguata ai fenomeni da analizzare.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

---

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016
Codice Procedura (ID-VIP) 3276
Documento: **Carta della densità abitativa all'interno dell'intorno aeroportuale**
Codice elaborato: **0A782T1PTIQARUM004-1**

Osservazione n. 006B_New del 03/04/2016

Dati errati e inattendibili riportati nel documento "Carta della densità abitativa all'interno dell'intorno aeroportuale" codice elaborato "0A782T1PTIQARUM004-1 "

Premesso che:
Nel documento in oggetto vengono indicati:

- la densità abitanti per edificio nell'intorno aeroportuale
- il numero di abitanti residenti nell'intorno aeroportuale

La quantità dei residenti per edificio è indicata nella mappa dalla colorazione:
Abitanti per edificio:

0-1 2-5 6-25 26-75 76-123

Nel documento pubblicato non risulterebbero nelle fasce di esposizione al rumore considerate, né a Ciampino né a Santa Maria delle Mole (Marino) edifici con più di 75 abitanti (colorazione rossa).
Il nostro Comitato, per l'area delle fasce ricadenti entro il Comune di Ciampino, ha effettuato alcune verifiche preso l'Ufficio Statistico Comunale, del Comune di Ciampino, accedendo ai dati dei cittadini residenti alla data del 30 novembre 2015. Si riportano, per alcuni caseggiati, i dati della TAVOLA 0A782T1PTIQARUM004-1 confrontati con dati puntuali forniti dal Comune di Ciampino forniti il 01/12/2015 in base a nostra richiesta con prot. 0039423 del 24/11/2015:

INDIRIZZO	abitanti secondo	
	Comune Ciampino	documentazione ENAC
Via Fiume 14	123	6-25
Via Roma 87 - 89	96	26-75
Via San Francesco d'Assisi 45/A - 45/B	90	26-75
Via Francesco Baracca 23/A-B-C	131	6-25
Via Fiume 14	100	6-25
Piazza Leonardo da Vinci, 22	136	26-75
Piazza Leonardo da Vinci, 27	125	6-25
Piazza Leonardo da Vinci, 8	121	6-25
Via Enrico Toti, 4		
Via della Folgarella, 57		
Via della Fogarella, 65		

Via Pirzio Biroli, 111	90	6-25
Via Pirzio Biroli, 176	96	6-25
Via Pirzio Biroli, 123	107	26-75
Via Pirzio Biroli, 125		
via s. Francesco d'Assisi, 58	98	26-75
via Roma 47	86	26-75
via Roma 59		
Piazza Trento e Trieste 5		
via Trento 3		
Via Francesco Baracca 38	80	26-75

E' evidente una grande sottostima della quantità di popolazione colpita per quanto attiene le aree considerate ricadenti nel Comune di Ciampino

.

Nel Comune di Marino, frazione di Santa Maria delle Mole, la sottostima è ancora più evidente. Viene riportato un solo caseggiato con più di 25 abitanti e tutto l'abitato di Santa Maria delle Mole e di Cava dei Selci sarebbe costituito da edifici abitati da non più di 25 persone. E' un dato irrealistico dato che il patrimonio edilizio della zona è almeno per la metà costituito da palazzi di almeno 4 piani, spesso con molte scale di accesso.

Il numero di abitanti residenti nella zona B (452), nonché quello relativo alla zona A (11.550) indicati nella TAVOLA 0A782T1PTIQARUM004-1 risultano quindi assolutamente incongrui e sottostimati. Non coincidono con le valutazioni fatte, alla conclusione della Conferenza dei Servizi per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale (cui *BURL Supplemento ordinario n. 172 al "Bollettino Ufficiale" n. 37 del 7 ottobre 2010),* dai Comuni di Ciampino e Marino che stimavano che nella zona B risiedessero 2.500 persone e nella zona A 14.000. La differenza tra i dati non può essere attribuita a calo demografico in quanto dal 2010 al 2014 la popolazione di Ciampino è aumentata dell'0,4 e quella di Marino del 7,9%.

Appare evidente che anche nelle aree considerate del Comune di Marino la quantificazione della popolazione colpita appare carente e affetta da una grande sottostima.

Per quanto detto si osserva che:

la documentazione di riscontro per i dati riportati nella tavola 0A782T1PTIQARUM004-1 mostra una elaborazione falsata e inattendibile della situazione analizzata dal proponente. Ne consegue che anche ogni successiva analisi e elaborazione, basata o effettuata nel Masterplan sui dati della *"Carta della densità abitativa all'interno dell'intorno aeroportuale"* appare incongrua e inattendibile

Pertanto si richiede che:

la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano verificare l'esattezza dei dati riportati nella documentazione presentata dal proponente e vogliano richiedere al proponente un nuovo studio, adeguatamente documentato, corretto e attendibile, rimandando alla successiva analisi del nuovo elaborato e degli altri dati di relazione presenti nell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

---

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016 (pubblicato sul sito www.va.minambiente.it)
Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Quadro di riferimento progettuale – Relazione - Codice elaborato: **0A782T1PTIQRPGT001-1**

Osservazione n. 007B New del 03/04/2016

Mancata coerenza del "Quadro di riferimento progettuale – Relazione"

Voglia considerare la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento, il documento "Quadro di riferimento progettuale – Relazione" codice elaborato "0A782T1PTIQRPGT001-1"

Premessa: Il documento citato, alla pagina 5, nel paragrafo e sotto paragrafo seguente, riporta:

"3 L'aeroporto di Ciampino nello scenario futuro

3.1 Il suo ruolo ai fini dello Studio di Impatto Ambientale

Ciampino rimase lo scalo principale di Roma fino al 1960, anno di inaugurazione dell'Aeroporto Leonardo da Vinci a Fiumicino, dopo l'avvio del quale, è rimasto per decenni una base militare, scalo preferito, per la sicurezza, da capi di stato, missioni ufficiali e personalità in visita a Roma, mantenendo un volume di traffico aereo mai superiore ai 15.000 movimenti aerei annui. Il 12 febbraio 1974, con la costituzione di Aeroporti di Roma, si riunirono tutte le attività dei due aeroporti sotto un unico operatore, che divenne concessionario esclusivo per la gestione e lo sviluppo del Sistema Aeroportuale della Capitale. Pur essendo un aeroporto Militare, Ciampino è stato, con alterne vicende, utilizzato fino allo stato attuale anche per soddisfare esigenze del traffico commerciale e dell'aviazione generale, vista la maggiore diffusione degli spostamenti con la modalità aerea. Ciò con particolare evidenza nell'ultimo decennio come mostrato dal grafico seguente."

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

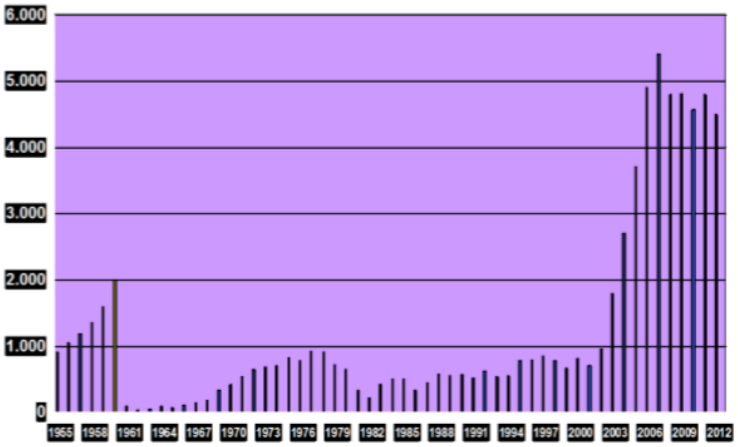

FIGURA 3.1 - ANDAMENTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI NEGLI ANNI 1955-2012 (DATI IN MIGLIAIA)

"*Con il citato cambio di status ovvero con il trasferimento al demanio civile è emersa anche dal punto di vista formale la necessità di un vero e proprio Masterplan ovvero di uno strumento che assegna allo scalo un ruolo e un significato preciso nel panorama dell'aeroportualità italiana. Come detto, il lavoro svolto per la definizione di detto strumento regolatorio ha avuto un iter complesso e solo allo stato attuale si è pervenuti alla versione che raggiunge un idoneo equilibrio tra esigenze gestionali, strategiche e operative. Ciò di cui ci si occupa nel presente studio è fornire gli elementi idonei per far si che l'Autorità competente possa verificare la compatibilità ambientale delle scelte eseguite, che si sostanziano in precipui interventi infrastrutturali nonché nella definizione delle condizioni del loro esercizio letto nella globalità del sistema aeroportuale.*"

Si osserva che:

E' evidente dal grafico che PRIMA di tale sviluppo era necessario effettuate VAS e VIA. In particolare la VIA andava eseguita PRIMA di siffatto aumento dei voli.

Si veda nel sito http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/663/884 il *"Provvedimento direttoriale - Sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel comune di Treviso (TV)" del 14/5/2007 - Codice elaborato DSA-DEC-2007-0000398 dove, a pagina 2, si scrive " con nota protocollo n. 5263/VIA/B.15 del 20/04/2000 l'ex Servizio Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio (attuale Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale – D.S.A.) comunicava ad ENAC, ENAV, Ministero dei Trasporti, AER TRE, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla regione Veneto e al Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che riporta: "Con nota del 13 gennaio 1999, questo Servizio aveva comunicato che la ristrutturazione*

---

della aerostazione dell'aeroporto di Treviso non generava ripercussioni negative sull'ambiente, non modificando significativamente le relazioni dell'aeroporto con il territorio e l'ambiente. In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo Servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L.349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo...."

Il caso dell'aeroporto di Ciampino è assolutamente analogo. Si è realizzato l'aumento del 600% dei passeggeri dal 2002 al 2014 (dati ASSOAEROPORTI) senza alcuna VAS ed alcuna VIA ed ora si intende partire da questa situazione irregolare e mai sottoposta a VIA e VAS come base per il piano di sviluppo.

Si fa notare inoltre che il Comune di Ciampino, nel suo sito istituzionale al Link:
http://www.comune.ciampino.roma.it/news/75-guida-ai-servizi/aeroporto/1785-aeroporto-g-b-pastine-di-roma
Riporta notizia di un preciso accordo del 2002 tra Ministero della Difesa e ENAC, dove il Ministero manifestava la cessazione del suo interesse per l'utilizzo per esigenze militari dell'aeroporto di Ciampino e, contemporaneamente, acconsentiva alla sostituzione dei voli militari dismessi, con un numero equivalente di voli civili, procedendo così ad una graduale e progressiva sostituzione dei voli militari con pari numero di voli civili.
Il sito riporta:

"*Nel 2002 viene siglato un protocollo di intesa propedeutico allo smantellamento, che veniva prospettato come imminente dal Ministero della Difesa, della parte Militare dell'Aeroporto. Tale atto prevedeva l'aumento dei voli commerciali, in sostituzione di un pari volume dell'allora traffico militare, dietro l'aumento dei livelli di confort ambientale, che - a norma di legge - prevedeva l'avvio di uno studio di Impatto Ambientale da parte dell'ente gestore. Nonostante tale accordo, Enac ed Adr consentono un aumento del numero di voli ben maggiore di quanto previsto (fino a 5 volte tanto) senza effettuare l'obbligatoria Valutazione di Impatto Ambientale, né garantendo alcuna tutela dell'ambiente e del territorio circostante*."

1. Per quanto sopra si evidenzia che la Valutazione di Impatto Ambientale, richiesta con il

"Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma", è carente in quanto effettua la valutazione dell'impatto ambientale del solo sviluppo futuro. Il Masterplan non tiene in alcun conto tutto quello che è stato fatto a partire dal 2002 ad oggi, sia in termini di incremento infrastrutturale finalizzato al supporto dell'incremento del traffico, sia in termini di drammatico aumento del traffico aereo, del numero di passeggeri, del traffico veicolare e di tutto quanto consegue in termini di impatto sull'ambiente, la salute umana, il territorio, il paesaggio, i beni storici e culturali.

Pertanto si richiede:

alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, e al Responsabile del Procedimento che vogliano verificare l'esattezza dei dati riportati nella documentazione presentata dal proponente e vogliano richiedere al proponente un nuovo studio, adeguatamente documentato, corretto e attendibile, che contempli anche l'effettuazione della Valutazione Ambientale a partire dal 2002 ad oggi, rimandando alla successiva analisi del nuovo elaborato e degli altri dati di relazione presenti nell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

---

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016
Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Documento: **SIA - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - Relazione**
Codice elaborato: **0A782T1PTIQRPGT001-1**

Osservazione n. 002S New del 03/04/2016

Errata considerazione del quadro di riferimento progettuale per l'analisi delle infrastrutture di accesso all'Aeroporto.

Premesso che:

- il documento del Masterplan 0A782T1PTIQRPGT001-1 SIA - Quadro di riferimento Progettuale – Relazione, riporta l'analisi delle infrastrutture di accesso all'aeroporto, rinviando alle relative tavole e planimetrie di riferimento a corredo dell'istanza

Si osserva che:

- per l'indicazione del volume di passeggeri riportata a pag. 4 non è documentata la fonte. Secondo la fonte Assoaeroporti nell'anno 2014 ci sono stati 47.376 movimenti aerei totali, circa il 2,5% in meno rispetto a quelli riportati in tabella (50.504 movimenti annui). Il dato documenta quindi uno scostamento che sembra potersi ripercuotere significativamente sul numero dei passeggeri indicati e su ogni conseguente calcolo adottato.

- Le valutazioni dei dati riportate nel documento si riferiscono a uno scenario futuro per il periodo compreso dal 2021 al 2044. Per tale prospettiva l'indicazione del valore medio dei voli commerciali giornalieri, previsti nel 2021, non documentano l'attività svolta da oggi al 2021 e non specificano i valori per i voli giornalieri non commerciali (pag. 6). Inoltre la dichiarazione di un valore stabile di voli commerciali dal 2021 al 2044 non è documentata dai risultati di uno studio e da una elaborazione di modelli matematici di previsione attendibili ma da tabelle statistiche che non considerano fattori di mutamento incidenti sulla situazione attuale, prossima e futura, lasciando trasparire uno scenario non attendibile (pag. 6 ultimo capoverso e pag. 7).

- La stima di previsione della domanda di passeggeri, valutata in riduzione del 30% dal 2021 al 2044, non è documentata da alcun modello di studio e dall'applicazione di fattori di mutamento incidenti sulla situazione previsionale futura. (pag. 15).

- Il documento non considera gli elementi che connotano il territorio circostante l'aeroporto. Sono tralasciate le valutazione sulle connessioni tra aeroporto e impianto urbano, rete viaria e ferroviaria, locale e nazionale, esistente intorno all'aeroporto, emergenze edilizie presenti lungo i suoi margini. In particolare sono ignorate le criticità del traffico automobilistico sulla S.S. n. 217 via dei Laghi, immediatamente tangente al lato Sud dell'aeroporto, e quelle di via di Ciampino, tangente al lato Nord dell'aeroporto, quelle della S.S. 1 via Appia, lungo il

margine Ovest, e quelle del traffico ferroviario, con le linee poste a ridosso del margine Est, dove insiste la fascia edilizia urbana cittadina. Le prime due strade citate rappresentato le principali vie di accesso di Ciampino e pertanto sopportano pesanti carichi di traffico quotidiani che si snodano tutti lungo i margini aeroportuali. La elevata pericolosità di questa situazione si riscontra nelle limitate dimensioni della pista dell'aeroporto, che non ha i prescritti tratti di sicurezza nelle due direzioni di volo Nord e Sud, di 500 metri ciascuno. In via dei Laghi inoltre la situazione è ulteriormente aggravata dal passaggio a livello posto sulla linea ferroviaria Roma Velletri all'incrocio di viale Marino. Con passaggio a livello chiuso la coda di traffico si blocca lungo la carreggiata, saturando completamente il margine stradale immediatamente confinante con il lato Sud della pista. La via di Ciampino trova invece il blocco quotidiano mattutino nell'immissione su via Appia, che con un carico di traffico notevolissimo risulta già intasata lungo il margine Ovest dell'aeroporto. La situazione si ripresenta in direzione contraria nelle ore serali, quando il rientro inverte i flussi di traffico: su via di Ciampino la fila continua di autovetture si forma per l'immissione nella città, mentre su via Appia si forma per il lento deflusso verso Sud.
Nessuna analisi è stata effettuata nel documento per la valutazione delle criticità evidenziate.

- Per l'analisi sull'accesso aeroportuale si rileva la marginalità dell'indagine condotta, ristretta al solo punto di accesso anziché allargare i rilevamenti e le valutazioni indagando anche gli altri già detti elementi di criticità dell'intorno aeroportuale. Si rileva comunque che il periodo di rilevamento effettuato non è stato ripetuto a distanza di un congruo numero di giorni a conferma e confronto dei dati elaborati. Inoltre lo scenario proposto si basa su un dato medio di traffico passeggeri giornaliero medio annuo (TGMA) e non massimo, e pertanto i dati forniti non si collocano affatto in una situazione cautelativa. Inoltre il dato iniziale non specifica se la base di calcolo considera solo il traffico aereo commerciale o anche altri voli (aviazione generale) e non ci sono stime per i voli di emergenza.

- Nessuna valutazione è fornita per il dato di traffico relativo alle corse urbane e interurbane di collegamento Bus da e per l'Aeroporto di Ciampino. L'offerta per l'anno 2015 è stata di 107.304 corse, con una media giornaliera di 293, che contribuiscono pesantemente all'incremento del traffico veicolare circolante intorno all'aeroporto. Il 45% delle corse attraversa il già trafficatissimo abitato della città di Ciampino.

Operatore	**collegamento con**	**corse anno**	**FONTE DATI**
TERRAVISION	CIAMPINO AEROPORTO / ROMA TERMINI FS	**19.710**	http://www.terravision.eu/
ATRAL	STAZIONE ANAGNINA	**18.429**	http://www.atral-lazio.com/
ATRAL	STAZIONE FS CIAMPINO	**18.284**	http://www.atral-lazio.com/
ATRAL	ROMA TERMINI FS	**13.746**	http://www.atral-lazio.com/
BUS SHUTTLE	CIAMPINO PAESE / ROMA TERMINI FS	**16.060**	http://www.sitbusshuttle.com/
SCHIAFFINI	STAZIONE FS CIAMPINO	**13.870**	http://www.schiaffini.it/
PRONTOBUS	PESCARA	**6.935**	http://www.prontobusitalia.it/index.php?lang=it
TOTALE		**107.034**	
CORSE/GIORNO		**293**	

di cui che attraversano l'abitato di Ciampino:

Operatore	***collegamento con***	***corse anno***
ATRAL	*STAZIONE FS CIAMPINO*	***18.284***
BUS SHUTTLE	*CIAMPINO PAESE / ROMA TERMINI FS*	***16.060***
SCHIAFFINI	*STAZIONE FS CIAMPINO*	***13.870***
TOTALE		***48.214***
CORSE/GIORNO		**132**

- Altro elemento completamente ignorato è la presenza e crescita di car-parcking per low-cost nelle immediate vicinanze dell'aeroporto. Anche questa situazione, niente affatto valutata, contribuisce a incrementare il traffico automobilistico legato all'aeroporto.

- In conclusione si rileva che il documento non attua una valutazione attendibile di previsione delle mobilità attese nel territorio con l'evidenza di eventuali interferenze da risolvere e sinergie da rafforzare. Il documento non propone interventi per l'ottimizzazione di un sistema di mobilità più ampio, che sia rivolto a risolvere tutti gli inconvenienti indotti nell'impianto urbano e nella rete viaria cittadina dalle attività aeroportuali, ricercando (e contribuendo a realizzare) soluzioni in grado di mitigarne l'impatto e gli effetti. Questi suggerimenti per gli interventi mitigatori del traffico e dei flussi veicolari che coinvolgono la città, non appaiono nel documento, mentre l'aeroporto è di per se elemento di alterazione del sistema di mobilità e pertanto deve proporre e intervenire direttamente per renderlo sostenibile.

Per le indicazioni progettuali dei parcheggi auto e del terminal bus che il documento propone di realizzare all'interno dell'aeroporto **si osserva che:**

- a fronte di una riduzione dichiarata del 30% del traffico passeggeri nell'Aeroporto di Ciampino per il 2021, si propone l'ampliamento dei parcheggi auto con una dotazione che non appare attinente alle stesse indicazioni del Masterplan, certamente destinata a una sicura sottoutilizzazione a partire proprio dal 2021, anno di inizio della valutazione previsionale.

- Per il parcheggio P5 non è specificato il ruolo di Ryanair nell'intervento e i motivi per i quali è ammessa la riserva. (pag. 22). Sempre per il parcheggio P5 si propone una soluzione con un impatto ambientale che non appare qualificante già nei disegni di presentazione (pag. 23). La proposta per il terminal bus è indeterminata, rimandato a una successiva soluzione che non appare per ora valutabile (pag. 25).

Si osserva inoltre specificamente che:

- le planimetrie di riferimento del documento risultano falsate nella rappresentazione dei luoghi poiché riportano una scala grafica non corrispondente per l'aeroporto e la planimetria di base. Pertanto è errata la rappresentazione dell'intorno aeroportuale che non riproduce completamente il margine urbano e non riporta correttamente tutti gli elementi dell'intorno aeroportuale. In particolare si osserva che le planimetrie del documento nascondono il primo tratto di via dei Laghi e disegnano erroneamente il tratto di via Appia lungo il margine Ovest dell'aeroporto. Inoltre non riportano il tratto della Ferrovia Roma-Velletri e molti edifici della Città di Ciampino posti presso il margine Est dell'Aeroporto. Infine, sempre lungo il margine Est dell'aeroporto, è cancellato anche il tratto Sud della linea ferroviaria Roma-

Ciampino, la via Folgarella e il tratto di via di Ciampino che corre lungo il margine aeroportuale.

- Inoltre anche le planimetrie delle pagine 4, 19, 50, 51, 53, 55, 58, 62, 66 e 80 dell'elaborato ***0A782T2PT1PGGEN001 - Approfondimenti progettuali – Interventi previsti***, che riportano il dettaglio degli interventi previsti, ripropongono le medesime imperfezioni, errori e irregolarità nella rappresentazione dei luoghi.

Pertanto si richiede che:
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano verificare l'esattezza dei dati riportati nel documento presentato e vogliano richiedere al proponente un nuovo studio, adeguatamente documentato, corretto e attendibile, rimandando alla successiva analisi del nuovo elaborato e degli altri dati di relazione a corredo dell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza. Si richiede inoltre specificamente che per tutte le tavole che mostrano un'errata rappresentazione dei luoghi, falsate dagli errori e dalle imperfezioni dalla scala grafica di riferimento, sia richiesta una nuova stesura, corretta e attendibile.

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016
Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. OSS 003S New del 03/04/2016

Errata elaborazione delle tavole planimetriche proposte a corredo del Masterplan per la rappresentazione dei luoghi

Si osserva che:

- le planimetrie di riferimento del documento, elencate di seguito, risultano falsate nella rappresentazione dei luoghi poiché riportano una scala grafica non corrispondente per l'aeroporto e la planimetria di base. Pertanto è errata la rappresentazione dell'aeroporto, della sua area di sedime e dell'intorno aeroportuale, che non riproduce completamente il margine urbano esistente e non riporta correttamente tutti gli elementi invece presenti. Infatti tutte le planimetrie risultano inglobare entro l'ambito aeroportuale un ampia porzione di territorio oltre il suo margine attuale, generando l'inattendibilità di tutti gli elaborati. Verso il lato cittadino inglobano un lembo di città che ha una evidente connotazione di abitato urbano residenziale e che nelle planimetrie risulta invece spazio disponibile dello scalo. In particolare si osserva che le planimetrie nascondono il primo tratto di via dei Laghi e disegnano erroneamente il tratto di via Appia Nuova posto lungo il margine Ovest dell'aeroporto. Inoltre non riportano e nascondono il tratto della Ferrovia Roma-Velletri e molti edifici della Città di Ciampino posti presso il margine Est dell'Aeroporto. Infine, sempre lungo il margine Est dell'aeroporto, sono cancellati anche il tratto Sud della linea ferroviaria Roma-Ciampino, la via Folgarella e il tratto di via di Ciampino che corre lungo il margine aeroportuale. Inoltre anche tutte le planimetrie che nell'elaborato *0A782T2PTIPGGEN001 - Approfondimenti progettuali – Interventi previsti*, riportano il dettaglio degli interventi previsti, ripropongono le medesime imperfezioni, errori e irregolarità nella rappresentazione dei luoghi.

1. Elenco delle tavole planimetriche errate per la mancata rappresentazione di via dei Laghi e della ferrovia Roma-Velletri presso il margine Sud dell'aeroporto, per la mancata rappresentazione di via di Ciampino presso il margine Nord dell'aeroporto; per la mancata rappresentazione della linea ferroviaria Roma-Ciampino, della via Folgarella e di molti edifici dell'abitato cittadino presso il margine Est dell'aeroporto; per l'errata e incompleta rappresentazione del tratto di via Appia Nuova lungo il margine Ovest dell'aeroporto.

Tavola A782T1PTlQRPGT004-1
Planimetria generale aeroporto: lo stato attuale

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto
Il sedime aeroportuale è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovia.
Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile Nord

Tavola A782T1PTlQRPGT005-1 (*) **<u>Per tale tavola si rimanda anche a una specifica osservazione proposta</u>**
Planimetria generale aeroporto: gli interventi di progetto

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto
Il sedime aeroportuale è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovia.

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile Nord

Tavola A782T1PTlQRPGT007-1

Aree di cantiere

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto

Il sedime aeroportuale è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovia.

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile Nord

Elaborato 0A782T2PTIPGGEN001

Approfondimenti progettuali: interventi previsti

Le planimetrie delle pagine 4, 19, 50, 51, 53, 55, 58, 62, 66 e 80 contengono gli errori seguenti.

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto

Il sedime aeroportuale è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovie.

Elaborato MP014

Planimetria Generale Aeroporto: zoning stato attuale

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovia.

Elaborato MP015

Planimetria Generale Aeroporto:caratteristiche fisiche infrastrutture di volo

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto

Il sedime aeroportuale è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovia.

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile interna, a Nord e Est del margine

Elaborato MP017-1

Planimetria generale Aeroporto: posizionamento centrali, sottocentrali, cabine elettriche, reti e sottoservizi – Stato attuale.

Errata rappresentazione delle strade. Non è rappresentata la presenza di Via dei Laghi che, diramandosi dalla Via Appia, costeggia, a ridosso della rete di recinzione del sedime aeroportuale, il lato sud del sedime, a 270 metri dalla testata 33 della pista di volo e a 100 metri dalle piazzole di parcheggio degli aeromobili.

Elaborato MP021-1

Planimetria generale aeroporto: zoning stato futuro

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto

Il sedime aeroportuale è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovia. Compresa la Via di Ciampino che corre lungo la rete di recinzione del sedime aeroportuale a 250 metri dalla testata 15 della pista di volo e che, congiungendo l'abitato di Ciampino con la Via Appia dal lato nord, è soggetta a frequenti incolonnamenti di auto ferme per le code di immissione sulla Via Appia.

Si eccepisce la definizione dell'intervento di "Riqualifica Airside" per la pista di volo runway strip lato est RWY 15/33

Non sono specificati le tipologie di impianti per gli edifici riportati in legenda

Elaborato MP022–1
Planimetria generale degli interventi

Errata rappresentazione delle strade, delle ferrovie e dell'abitato esistente immediatamente a ridosso dei margini dell'aeroporto

Il sedime aeroportuale è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base, il sedime aeroportuale si sovrappone per circa 80 metri in tutte le direzioni alla planimetria del territorio circostante, facendo scomparire le limitrofe case, strade e ferrovia.

Si eccepisce la definizione dell'intervento di "Interventi di Riqualifica Airside derivanti da obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione" per la Taxi way lato est e relativi raccordi, collocata a ridosso delle case della città di Ciampino e inattiva da decenni.

Si nota la mancata rappresentazione nella planimetria della vecchia pista di volo in asfalto, parallela all'attuale pista di volo Runway 15/33 e distante pochi metri da questa (circa 20 metri secondo le foto satellitari di Google Earth).

Si osserva inoltre che:

- Le planimetrie di riferimento del documento, elencate di seguito, riportano errori e incongruenze nella rappresentazione dei luoghi, schemi o disegni, per il raffronto delle indicazioni specificate

2. Elenco delle tavole planimetriche con altre incongruenze rilevate:

Elaborato MP002
Fascicolo tecnico delle demolizioni

Medesima foto per l'identificazione di due manufatti diversi: PG 164 – PG 130

Più planimetrie dei luoghi di intervento non distinguono i manufatti da demolire

Elaborato MP004
Planimetria di inquadramento generale

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile Nord

Elaborato MP005
Inquadramento Territoriale: PTPR Tav. B – Sistemi e ambiti del paesaggio

Non sono riportati correttamente i confini comunali

Un piccolo triangolo dietro Piazza Leonardo da Vinci non è "Rete di Infrastrutture e servizi"

Su questa porzione di aree non sembrerebbe possibile intervenire

Elaborato MP006
Inquadramento Territoriale: PTPR Tav. B – Beni paesaggistici

Non sono riportati correttamente i confini comunali

Elaborato MP007
Inquadramento Territoriale: PTPR Tav. B – Beni del patrimonio naturale e culturale

L'area di quasi tutto l'aeroporto è indicata come Zona a conservazione indiretta zci_001 (sull'area è riportato "zci_016".

Rimane escluso un margine esiguo lungo l'abitato.

E' però compresa l'area lungo il margine Nord dove recentemente è stata realizzata la nuova strada

Si domanda se per questo intervento è stata effettuata una indagine archeologica preventiva.

Elaborato MP018
Planimetria generale Aeroporto: superfici delimitazioni ostacoli e zona tutela

La tavola non riferisce se le superfici di volo tracciate osservino le indicazioni delle comunicazioni Enac 30.1.2014 per le traiettorie di volo ammesse per l'aeroporto di Ciampino
La via di rullaggio Ovest in esercizio è rappresentata erroneamente, **senza distinzione grafica** rispetto alla via di rullaggio Est (a ridosso delle abitazioni e dimessa da decenni) e alla limitrofa vecchia pista di volo (dimessa da decenni).

Elaborato MP019
Planimetria generale Aeroporto: curve isofoniche stato attuale

La via di rullaggio Ovest in esercizio, e la pista di volo in esercizio sono rappresentate erroneamente **senza distinzione grafica** rispetto alla via di rullaggio Est (a ridosso delle abitazioni e dimessa da decenni) e alla limitrofa vecchia pista di volo (dimessa da decenni). In tale modo la via di rullaggio Est e la vecchia pista di volo vengono rappresentate come infrastrutture attive e in esercizio.

Elaborato MP027-1
Reti e sottoservizi – stato futuro

Errata rappresentazione delle strade che corrono lungo il confine aeroportuale dal lato ovest e sud.
È totalmente mancante la Via dei Laghi che si dirama dalla Via Appia Nuova.

Si richiede pertanto:
che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano verificare l'esattezza di quanto riportato negli elaborati indicati secondo quanto indicato nella presente e vogliano richiedere al proponente una nuova stesura degli stessi, adeguatamente documentata, corretta e attendibile, rimandando alla successiva analisi dei nuovi elaborati e degli altri dati di relazione a corredo dell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza. Si richiede inoltre specificamente che per tutte le tavole che mostrano una errata rappresentazione dei luoghi, falsate dagli errori e dalle imperfezioni dalla scala grafica di riferimento, sia richiesta una nuova stesura, corretta e attendibile.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

---

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016
Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. OSS 003SBis New del 03/04/2016

Errate indicazioni contenute nella tavola A782T1PTlQRPGT005-1 "Planimetria generale aeroporto: gli interventi di progetto"
Si osserva che:

- Nella tavola *A782T1PTlQRPGT005-1 "Planimetria generale aeroporto: gli interventi di progetto"*, la via di rullaggio Ovest, in esercizio, la pista di volo in esercizio, la via di rullaggio Est (a ridosso delle abitazioni e dimessa da decenni), due raccordi (dimessi da decenni) di collegamento tra la pista di rullaggio Est (a ridosso delle abitazioni e dimessa da decenni) e la pista di volo in esercizio, due raccordi di collegamento tra il piazzale lato Ciampino – via della Folgarella e la pista di volo in esercizio, tre raccordi tra la pista di volo in esercizio e la via di rullaggio Ovest, sono indicati, tramite apposizione di una identica campitura, come soggetti a ***"interventi di riqualifica airside derivanti da obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione"***. Tali interventi sono da intendersi di grande rilevanza per la completa ristrutturazione degli elementi proposti, dato che la via di rullaggio Est e i relativi raccordi (a ridosso delle abitazioni e tutti dismessi da decenni) sono in stato di completo degrado e abbandono. Tali interventi appaiono inoltre di grande rilevanza anche perché, in base a come sono rappresentati nell'elaborato, denotano il raddoppio delle vie di rullaggio, consentendo così un rilevantissimo aumento della capacità operativa dello scalo, fino probabilmente al raddoppio dei livelli attuali.
  Contemporaneamente si osserva che:
  a pagina 6, punto 1.2.3.3 del documento "*QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO – Relazione*" codice Elaborato "*0A782T1PTIQRPRM001-1*" e a pagina 6, punto 3.3 del documento codice Elaborato "*QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - Relazione*" "*0A782T1PTIQRPGT001-1*", **il proponente dichiara che non intende sottoporre a Valutazione ambientale gli interventi di cui sopra ed altri.**
  In particolare, le tipologie d'interventi che il proponente non intende sottoporre a VIA sono nei due elaborati così descritti:

  "- realizzazione nuova recinzione e strada perimetrale nuova viabilità petrolieri, ristrutturazione/separazione dei sottoservizi, manutenzione e ripristino fabbricati ex AMI;
  - adeguamento normativo al regolamento ENAC/EASA del runway strip lato est della pista di volo RWY 15/33;
  - riqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti (pista di volo, vie di rullaggio, raccordi, piazzali)".

  Si osserva pertanto che, data la rilevante mole di interventi prospettati, dato il rilevante impatto ambientale che ne consegue e che si può ipotizzare, dato il rilevante incremento della capacità operativa dello scalo che tali interventi potrebbero denotare (fino al raddoppio dei livelli attuali) la mancata sottomissione a Valutazione Ambientale (VIA e VAS) degli interventi prospettati, sia in aperto e immediato contrasto con la normativa nazionale e comunitaria.

Si fa inoltre notare che all'indirizzo Internet ("link") http://www.adr.it/azn-archivio-bilanci# sono reperibili i Bilanci e le Relazioni Finanziarie della Società Aeroporti di Roma S.p.A.
A tale link è possibile prelevare il documento indicato come "**29/04/2015 12:30 Relazione Finanziaria Annuale 2014 – Versione Integrale**" . Tale documento riporta:
alla pagina 39;
nel capitolo "**Investimenti del Gruppo ADR**" è contenuta la Tabella "TABELLA 1. Dettaglio degli investimenti del Gruppo ADR nel 2014", la quale contiene le seguenti voci:

- "Ciampino – Lavori di adeguamento infrastrutturale" (con 4,9 mln € per il 2014, suddivisi in "investim." e "rinnovi"; 5,5 mln € per il 2013, suddivisi in "investim." e "rinnovi");
- "Ciampino – Riqualifica sistema airside" (con 1,1 mln € per il 2014, suddivisi in "investim." e "rinnovi");
- "Ciampino – Riconfigurazione scalo da Militare a Civile" (con 0,9 mln € per il 2014, suddivisi in "investim." e "rinnovi");

a fondo tavola ci sono poi delle note per spiegare che tali fondi comprendono anche "lavori a carico ENAC".
alla pagina 40
"Sullo scalo di Ciampino, sono stati ultimati i lavori di rifacimento dei raccordi AD-AF e di riqualifica dei piazzali 300, mentre sono in corso i lavori di rifacimento dei pozzetti elettrici del raccordo Alfa."
alla pagina 41
"Sono state eseguite le attività di monitoraggio delle pavimentazioni (Pavement Management System) di Fiumicino e Ciampino, necessarie nell'ambito delle procedure di mantenimento della certificazione aeroportuale, che consentono di programmare gli interventi di manutenzione su piste, piazzali e viabilità a medio e lungo termine, evitando al contempo diseconomie e deterioramenti infrastrutturali.
Sullo scalo di Ciampino, sono stati ultimati i lavori di rifacimento dei raccordi AD-AF e di riqualifica dei piazzali 300, mentre sono in corso i lavori di rifacimento dei pozzetti elettrici del raccordo Alfa."
alla pagina 42
"Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino, è stata completata la prima fase di realizzazione della nuova recinzione perimetrale volta alla separazione delle aree Civile e Militare in seguito al cambio di status."

Sempre al link di cui sopra, è possibile prelevare il documento indicato come "**04/08/2015 15:30 Relazione Finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2015 – versione integrale**" . Tale documento riporta:
alla pagina 31;
nel capitolo "**Investimenti del Gruppo ADR**" è contenuta la Tabella "TABELLA 1. Dettaglio degli investimenti del Gruppo ADR nel primo semestre 2015", la quale contiene le seguenti voci:

- "Ciampino – lavori di adeguamento infrastrutturale" (con 1,2 mln € per il "1° semestre 2015", suddivisi in "investim." e "rinnovi");
- "Ciampino – riconfigurazione scalo da Militare a Civile" (con 0,5 mln € per il "1° semestre 2015", suddivisi in "investim." e "rinnovi");

a fondo tavola ci sono poi delle note per spiegare che tali fondi comprendono anche "lavori a carico ENAC".

alla pagina 32;
"Sullo scalo di Ciampino sono in corso i lavori di rifacimento dei pozzetti elettrici del raccordo Alfa."
alla pagina 33;
"Su entrambi gli scali di Fiumicino e Ciampino sono proseguiti gli investimenti sugli impianti pubblicitari, attraverso l'installazione di nuovi prodotti tecnologicamente avanzati e un potenziamento del network digitale presente nei Terminal."
...
"Per quanto riguarda Ciampino, è stato completato il nuovo Polo Bus con la nuova viabilità e le nuove entrate nei parcheggi P2, P3 e P4."

I documenti di descritti sono pubblici e accessibili a chiunque.

A quanto sopra si può aggiungere che: sono tuttora in corso, nell'ambito del sedime aeroportuale, estesi lavori che riguardano la prosecuzione della costruzione della nuova recinzione perimetrale. Lavori sulle superfici dei piazzali si sosta degli aerei. È stata ultimata sul lato nord del sedime aeroportuale (parallela alla Via di Ciampino) una strada asfaltata, ad una sola corsia, interna alla nuova recinzione perimetrale. Sono in corso lavori di scavo dal lato Est del sedime, estesi molte decine di metri all'altezza della Via Francesco Baracca di Ciampino, i quali sembrano prefigurare la realizzazione di una nuova strada oltre la nuova recinzione perimetrale, parallela alla strada perimetrale lato Est già esistente.
Tali lavori vengono realizzati con l'utilizzo di macchine operatrici dotate di bracci a ruspa e a martello pneumatico, notevolmente rumorose e che spesso operano in prossimità dell'abitato.

Si richiede pertanto:
che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la documentazione citata e richiedere al proponente una nuova stesura degli elaborati nei quali vengano sottoposti a Valutazione Ambientale tutti gli interventi citati a pagina 6, punto 1.2.3.3 del documento *"QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO-Relazione"* codice Elaborato *"0A782T1PTIQRPRM001-1"* e a pagina 6, punto 3.3 del documento "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - Relazione" codice Elaborato *"0A782T1PTIQRPGT001-1",* adeguando di conseguenza tutta la documentazione presentata.
Si chiede inoltre che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano richiedere al Proponente di sottoporre a VIA i lavori riportati nelle "Relazioni Finanziarie" di Aeroporti di Roma S.p.A., descritte sopra, e quelli analogamente riportati negli analoghi documenti e/o Bilanci (anch'essi pubblici) a partire dal 2002 ad oggi.

(Si segnala che la necessità, per la regolarità della proceduta, di sottoporre a VIA tutto quanto realizzato dal 2002 ad oggi è stata ripetutamente richiamata dalla Commissione Europea nell'ambito delle indagini per la procedura di infrazione EU Pilot 6876/14/ENVI).

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

---

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma

Presentato il 04.02.2016

Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. 005S_New del 03/04/2016

Obbligo di sottoporre a V.A.S. il Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino

Premesso che

1. Il Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino è sottoposto a V.I.A. e non a V.A.S.. La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) riguarda *"... Piani e i Programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente…"* (art. 4, c. 4, lett. a, D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152) e non già i singoli progetti, per i quali il legislatore ha predisposto un diverso strumento di valutazione d'impatto ambientale (V.I.A.). Nel D.Lgs 152/2006 e s.m.i. la V.A.S. è richiesta per i Piani e Programmi, concernenti i settori *"…agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale,* ***dei trasporti****, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli…"*(art. 6, c. 2, lett. A) In particolare l'Allegato II del Decreto specifica tra gli altri, al punto 10, i progetti di competenza statale*: "…tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché* ***aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza…".*** Entro tali definizioni rientra quindi pienamente l'Aeroporto di Ciampino e il suo Masterplan e il conseguente obbligo per l'espletamento della V.A.S.

Si osserva che

- Le procedure di attuazione della V.A.S. sono disciplinate dal titolo II del D.Lgs 152/2006 e in particolare, per le norme dell'art. 13, commi 1 e 2, la fase di scoping deve prevedere un processo partecipativo che coinvolga le autorità con competenze ambientali potenzialmente interessate dall'attuazione del piano, affinché condividano il livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare, nonché le metodologie per la conduzione dell'analisi ambientale e della valutazione degli impatti. Il MasterPlan proposto invece elude completamente tale fase, trascurando l'intervento di enti e soggetti che la legge espressamente richiama nel processo di elaborazione delle scelte di pianificazione al fine di garantire la sostenibilità delle scelte da intraprendere. In questo modo il documento non ha inoltre osservato le procedure volte a garantire che *"la fase di valutazione [sia] effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma…"* (art. 11, c. 3) e pertanto appare soggetto alla disposizione successiva: *"…I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge"* (art. 11, c. 5).

- A fronte di tale situazione il Masterplan proposto non si inquadra, oltreché in un ambito di riferimento normativo corretto, come già detto, neanche entro un ambito pianificatorio più esteso che ne dettagli e specifichi caratteristiche di ruolo e conseguenti obiettivi di intervento. Si rileva infatti che il documento riferisce la sua derivazione dai proponimenti del P.N.A. (Piano Nazionale Aeroporti) dichiarandolo "*Proposta del PNA allegato alla bozza di DPR di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, approvato dal Consiglio dei Ministri del 27 agosto 2015.*

- *Sulla Gazzetta Ufficiale n.294 del 18-12-2015 è stato pubblicato, il 18/12/2015, il DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 17 settembre 2015, n. 201, contenente il Piano Nazionale degli Aeroporti. (elaborato 0A782T1PT1QRPRM001-1-Relazione del Quadro di riferimento programmatico – pag. 12).* Tale Piano risulta però inefficace non avendo completato il suo iter legislativo. Risulta invece adottato, con Decreto del Presidente della Repubblica del 17.9.2015 in attesa del parere della Corte dei Conti, e quindi anch'esso ancora inefficace, solo il *"Regolamento recante individuazione degli aeroporti di interesse nazionale a norma dell'art. 698 del codice della navigazione area".* Tale Regolamento non individua il sistema aeroportuale della Capitale ma considera l'Aeroporto di Ciampino e l'Aeroporto di Fiumicino come due strutture separate. Si evidenzia quindi, oltre alla mancanza di efficacia degli atti descritti, l'incongruenza delle definizioni aeroportuali.

Per questi motivi si richiede che la Commissione Tecnica di valutazione VIA - VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere l'istanza e far osservare l'obbligo di sottoporre a VAS il MasterPlan dell'Aeroporto di Ciampino.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

---

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
Presentato il 04/02/2016
Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. OSS 009S New del 03/04/2016

Inadeguatezza del Proponente

Premesso che

- l'ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile, risulta il proponente dell'istanza di VIA per l'Aeroporto di Ciampino

Si osserva che:

- l'ENAC non può essere il "Proponente" di una ISTANZA di VIA in quanto rappresenta l'Ente Pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai Gestori degli Aeroporti. Pertanto l'istanza di VIA per l'Aeroporto di Ciampino, presentata con codice di procedura (ID_VIP) 3276 del 04/02/2016, non è corretta poiché inficiata dalle competenze dell'ente che se ne dichiara il proponente
  E' evidente infatti, come in questo caso si manifesti un conflitto di interessi tra ENAC, l'Ente di controllo, e ADR spa, la Società di Gestione dell'Aeroporto di Ciampino, che porta a una commistione di interessi tra "controllore e controllato", che agiscono senza distinzione di ruoli, attività e competenze. In questo modo non si ha alcuna garanzia di correttezza e obiettività nello svolgimento dei diversi compiti di ambedue i soggetti citati generando confusione e dubbi sulla legittimità delle operazioni condotte per la realizzazione degli interventi, pregressi, attuali e futuri, all'interno dell'aeroporto di Ciampino.

Per questi motivi si chiede che:

- La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano rigettare l'istanza poiché proposta in modo improprio da un soggetto inadeguato.