



# COMUNE DI MARINO

Città Metropolitana di Roma Capitale

**Alla c.a.**

Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA)

Divisione II - Sistemi di valutazione ambientale

Sig. Responsabile della Procedura di VIA (ID\_VIP): 3276 - Masterplan dell'Aeroporto "G.B.

Pastine" di Ciampino - Roma

Ing. Antonio Venditti

PEC: [dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

**Oggetto: Osservazioni alle Integrazioni VIA del 21/12/2016 prodotte da ENAC e pubblicate da Min Ambiente relativamente al "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma"**

Il Comune di Marino,

- considerato che dopo le elezioni del 5 giugno 2016 si è insediata una nuova Giunta guidata dal Sindaco Carlo Colizza, successiva alla guida del Commissario Prefettizio Enza Caporale;
- osservato che la relazione alla documentazione presentata per la VIA da parte ENAC su aeroporto G. B. Pastine di Ciampino è attualmente pubblicata sul sito del Min Ambiente ed è stata oggetto di osservazioni nella fase pubblica e di integrazioni nel mese di dicembre 2016 da parte di ENAC;
- nella consapevolezza di aver inviato sin dall'agosto 2016 delle Osservazioni al di fuori dei tempi previsti per la presentazione di osservazioni, con tempi tecnici scaduti sotto il periodo di commissariamento a guida dott.ssa Enza Caporale;
- avendo comunque viste pubblicare solo il 24-11-2016 le osservazioni inviate dal Comune di Marino al Min Ambiente nel mese di Agosto 2016
- non trovando comunque risposte nelle Integrazioni redatte da ENAC e pubblicate a dicembre 2016,

specifica e osserva rispetto alle Integrazioni ENAC del dicembre 2016 in oggetto quanto segue.

**Con riferimento alle Integrazioni ENAC pubblicate il 21/12/2016 e 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", l'analisi effettuata dei documenti di cui sopra per quanto riguarda l'inquinamento acustico e la procedura per la sua analisi e riduzione seguita contiene, ad avviso del Comune di Marino, numerose semplificazioni e sottovalutazioni di impatto, oltre che palesi inaccettabili scelte.**

1) In particolare, si osserva che per la valutazione dell'impatto acustico il documento ENAC di Integrazione del dicembre 2016 non propone controdeduzioni o reali integrazioni ma **rimanda** ogni considerazione al Piano di Contenimento e abbattimento del Rumore presentato dall'Ente Gestore (ADR) e attualmente in fase di istruttoria tecnica presso la Direzione Generale per i rifiuti e l'inquinamento (DG-RIN) del MATTM. In questo modo **viene gravemente limitato allo stesso Comune di Marino**, oltre che ai suoi cittadini e al pubblico in generale, la possibilità di esprimere osservazioni poiché la procedura di valutazione del Piano citato non sembra ammettere ad oggi adeguati apporti istituzionali di livello locale, immaginiamo quindi per quello dei cittadini, di fatto esclusi con questa manovra dalla fase di informazione e eventuale opposizione regolamentate dalla

norma che impone la VIA. Pertanto, a giudizio del Comune di Marino, in questo modo viene completamente **eluso un aspetto rilevante della procedura di valutazione del Masterplan e non si osservano le esplicite indicazioni della legge. Si richiede il reinserimento nella procedura di VIA di tutta la trattazione riguardante la valutazione dell'impatto acustico e della sua riduzione.**

2) Si evidenzia, come si mostri inalterata, nonostante le integrazioni presentate a dicembre 2016 da ENAC, **una significativa incongruenza nel calcolo del numero dei voli giornalieri.** Infatti, per calcolare lo scenario di riferimento (anno 2013) alla pagina 7 del documento "Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 3" Codice Elaborato: "0A782T1PTIQRAMB003-1", 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. 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. Alla pagina 14, per calcolare lo scenario di progetto (da riferire all'anno 2021), nel paragrafo denominato Movimenti Aerei, viene ripetuto il calcolo del numero di voli medi giornalieri. In questo calcolo però non viene utilizzato l'approccio del giorno medio delle tre settimane peggiori dell'anno ma, 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. **Si osserva che i due calcoli del numero medio di voli giornalieri nei due paragrafi, ambedue denominati "Movimenti Aerei", SONO INCOERENTI.** Si fa notare che, applicando all'anno 2013 lo stesso metodo di calcolo della media semplice dei voli giornalieri nell'anno usato per il 2021, 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 sembra essere forviante. Al contrario di quanto si afferma, applicando il medesimo metodo di calcolo emerge **che nello scenario di riferimento, cioè il 2013, ci sarebbe un volo medio annuale in meno rispetto allo scenario di progetto.** Si osserva inoltre che, in ambedue i casi, il proponente **ha scelto di non conteggiare nel numero complessivo proposto 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 anch'essa **incoerente, dato che è ingiustamente e fortemente penalizzante nel caso dell'aeroporto di Ciampino, ove la presenza di questi voli è sistematica e continua.**

3) Si conferma nelle Integrazioni, come in altre parti del Masterplan, l'impostazione di svolgere l'analisi di VIA solo su **due** ambiti temporali: lo 'scenario attuale', riferito all'anno 2013, e lo 'scenario di progetto', che si riferisce all'esercizio finale per l'anno 2021. Nell'analisi è totalmente assente la valutazione dell'inquinamento acustico prodotto dall'attività aeroportuale per il periodo che va dal 2002 al 2013. Si osservi che a partire dal 2002 si è avviato lo sviluppo esponenziale del traffico nell'aeroporto di Ciampino, senza l'effettuazione di alcuna valutazione d'impatto ambientale. **In particolare, in questo periodo 2002-2013 si è avuto un incremento del traffico aereo** nell'aeroporto di Ciampino passando dagli oltre 29.000 movimenti aerei annuali e 960.000 passeggeri, nell'anno 2002, agli oltre 60.000 movimenti e 5.300.000 passeggeri nel 2007, con poi una sostanziale stabilità intorno ai 5.000.000 di passeggeri fino al 2013. Si arriva infine, all'anno 2015, con 53.153 movimenti e 5.834.201 passeggeri. Inoltre, nello stesso periodo sono stati realizzati notevoli interventi infrastrutturali, mai valutati dal punto di vista dell'impatto ambientale. Nei documenti presentati da ENAC per la VIA ad oggi nessun riferimento è fatto a tali valutazioni dal 2002 al 2013. Questa lacuna sembra condizionare gravemente la trattazione della VIA in atto, come indicato anche in documenti dell'Unione Europea.

## CONCLUSIONE

**Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA 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, compresa l'ultima manovra a giudizio del Comune di**

**Marino elusiva presente nei documenti di Integrazione del diembre 2016, per quanto attiene la riconduzione dell'inquinamento acustico all'interno dei limiti di legge, appare inaccettabile.**

Marino, 20/02/2017

**IL SINDACO**  
**Carlo Colizza**

