

Comitato FuoriPISTA



Nota informativa sul Piano di Sviluppo di Fiumicino Nord

Il presente documento è costituito sulla base delle informazioni e dei documenti raccolti dal Comitato FuoriPISTA nel corso del tempo e supportato da studi e analisi indipendenti.

Piano Nazionale Aeroporti (PNA)

Per un corretto inquadramento della questione aeroporto di Fiumicino e delle varie e mutevoli previsioni di traffico su cui si basa il suo sviluppo vanno presi in considerazione gli ultimi due PNA, in ordine cronologico sia il meno recente del febbraio 2012 che quello approvato a fine 2014, gravato quest'ultimo dalle relative e puntuali osservazioni critiche della Regione Lazio in Conferenza dei Servizi Stato-Regione. La Regione, infatti, non condivideva la soppressione dell'aeroporto di Viterbo al servizio dei voli low cost, e pertanto richiedeva al MIT la convocazione di un tavolo istituzionale con gli enti interessati al fine di individuare un aeroporto sostitutivo e di supporto a quello di Fiumicino per le compagnie low cost.

Entrambi questi PNA avevano l'ambizione di definire in modo chiaro la lista degli aeroporti, il loro livello di importanza (strategico, nazionale, regionale) in base a dimensioni e tipologie di traffico, in modo da consentire un'allocazione delle risorse economiche efficiente e chiare responsabilità istituzionali per una più trasparente gestione.

In realtà sono divenuti, ambedue ed in larga misura, strumenti per "congelare" lo stato di fatto e soddisfare le esigenze locali, non certamente coincidenti con l'interesse pubblico generale.

Tra i due PNA si è proceduto, attraverso il Contratto di Programma ENAC-AdR del dicembre 2012, poi recepito dal PNA del 2014, al "misterioso" stralcio dell'aeroporto di Viterbo, dedicato ai voli low cost .

Nel PNA del 2014 è definita la Macroarea Nord-ovest (Piemonte, Lombardia e Liguria) che comprende 7 aeroporti con la previsione al 2030 di 74 milioni di passeggeri/anno (p/a) abbastanza equamente ripartiti; mentre alla Macroarea Centro (Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo) vengono assegnati 4 aeroporti (Fiumicino, Ciampino, Perugia e Pescara) per previsti 74,7 milioni di p/a, ma con il 98% di essi gravitanti su Fiumicino: questo è veramente singolare, visto che il bacino o macroarea Nord-ovest ha una popolazione e sviluppa un PIL doppi di quello del Centro.

Resta pertanto inevasa la domanda di come sia possibile questa incongruenza: delle due l'una, o sono sbagliate le previsioni o è sbagliato il PNA e la definizione dei bacini d'utenza e del numero/tipologia di aeroporti che dovrebbero servirli.

Infine, segnaliamo che, ad oggi, la procedura di VAS del PNA non si è conclusa e che, in assenza di un esito positivo di questa, resa obbligatoria dalla direttiva europea 2001/42 del 27/6/2001 recepita nel DLgs 152/2006 e successive modificazioni , il PNA non ha alcuna valenza legale e prescrittiva.

Atto Unico Contratto di Programma-Convenzione ENAC-AdR

L'Atto Unico Contratto di Programma-Convenzione, da ora in poi per brevità denominato CdP, è stato approvato dal dimissionario Presidente del Consiglio Monti con apposito Decreto il 21-12-2012.

Esso riguarda il progetto di sviluppo aeroportuale, suddiviso temporalmente in due fasi : Fiumicino Sud e Fiumicino Nord, copre un arco di tempo che va dal 2013 e si prolunga fino alla data di scadenza della concessione, cioè nel giugno 2044.

All'art. 1 sono indicati gli interventi infrastrutturali da eseguire, sostanzialmente così suddivisi

1. Fiumicino Sud

- interventi da eseguirsi nel corso degli anni 2012-2021, tutti all'interno dell'attuale sedime;
- valore delle opere 2,6 miliardi di euro;
- interventi infrastrutturali di riqualificazione e ristrutturazione piste, piazzali, parcheggi, impianti tecnologici, ampliamento T1, T3 e completamento molo C.

La realizzazione della quarta pista, esterna all'attuale sedime è un'opera avente un percorso a se stante.

2. Fiumicino Nord

- interventi da eseguire dal 2022-2044;
- valore delle opere ed espropri 10 miliardi di euro
- realizzazione della 5 e 6 pista ed una aerostazione;
- piazzali remoti e a contatto, parcheggi multipiano e di lunga sosta, uffici, viabilità interna canalizzazioni e impianti idrovore.

Nel CdP vengono indicati i terreni sui quali dovrebbero essere realizzati anche, oltre alle infrastrutture propriamente aeroportuali, alberghi, supermercati, Business City, mentre le specifiche ed il valore di queste opere non vengono quantificati.

È importante osservare che col DPCM Monti viene cancellata la realizzazione dell'aeroporto di Viterbo, previsto nella versione dell'Atto Unico sottoscritta tra ENAC ed ADR ad ottobre del 2012, solo qualche mese prima, e nello stesso tempo il finanziamento di 325 milioni di euro ad esso destinato viene integralmente "dirottato" su Fiumicino.

Infine, segnaliamo che i costi per la realizzazione di tutte le infrastrutture di connessione all'aeroporto (ferrovia Alta Velocità, nuove autostrade e strade secondarie) sono a carico del pubblico erario (circa 6 miliardi di euro).

Criticità del CdP

Il Comitato FuoriPISTA ravvisa i seguenti aspetti critici del Contratto:

1. Durata della concessione

La concessione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale (Fco+Cia) decorreva dal 1/07/1974 e scadeva il 30/06/2009, ma, senza gara pubblica, è stata prorogata per altri 35 anni, cioè fino al 30/06/2044.

Si deve tenere conto che, a partire dal 2000, la gestione da pubblica è diventata privata, mentre, in conseguenza della suddetta proroga, la durata della concessione è diventata settantennale !

La proroga della concessione è avvenuta, in base a quanto riportato nelle premesse del CdP, facendo riferimento alla legge 359/1992, art. 14, comma 3, interpretato dall'art. 10, comma 1, della legge 57 del 5/03/2001.

Sarebbe opportuno per una doverosa trasparenza amministrativa che MIT e/o ENAC fornissero la precisa ricostruzione della procedura seguita e l'indicazione/evidenza degli atti pubblici a supporto del rilascio della proroga.

L'anomalia della pluridecennale durata della concessione è stata segnalata dal Comitato FuoriPISTA all'ANAC (vedi allegato 1).

2. Previsioni di traffico

Le previsioni annuali di passeggeri e movimenti (atterraggio e decollo) sono contenute in diversi allegati al CdP, in particolare il 4 e l'11, ma sono divergenti fra loro. Il CdP si riferisce sempre al numero dei passeggeri/anno, come criterio in base al quale giustificare il raddoppio dell'aeroporto.

Le “best practices” dei progetti aeroportuali suggeriscono invece che la capacità di un aeroporto è da mettere in relazione soprattutto con i movimenti aerei. Ed è qui che si registra la distanza maggiore tra previsioni e dati reali. Nel 2017 infatti i movimenti sono stati meno di 300.000 ritornando alla quantità del 2003, come quindici anni fa!

Nello stimare queste previsioni, ormai risalenti al 2011, ENAC/ADR hanno “volutamente” mantenuto basso il valore del coefficiente di riempimento, ovvero il rapporto tra numero di passeggeri e numero di movimenti, con la conseguenza di sovrastimare, a parità di numero passeggeri, il numero dei movimenti e quindi la presunta errata necessità di ulteriori piste. A tale proposito nella tabella qui riportata, basata sui dati contenuti nell'allegato 4 del CdP, abbiamo riportato le previsioni relative a numero di passeggeri annui(p/a) e movimenti aerei annui(mov/a), mentre il coefficiente medio di riempimento (cmr) è stata da noi ricavato sulla base dei dati suddetti:

PREVISIONI

Anno	p/a	mov/a	cmr
2012	37.427.303	340.299	109
2017	39.387.381	354.633	111
2020	41.560.541	370.980	112
2025	56.270.708	482.556	116
2035	77.271.974	627.015	123
2044	86.666.085	676.358	128

Per una analisi più dettagliata dell'andamento dei p/a e dei mov/a fra il 2003 e 2017 **si rimanda all'allegato 2), ma va subito qui segnalato che il “cmr” reale al 2017 è stato di 138, ben il 24% in più di quanto previsto.**

Infine, è opportuno segnalare che, solo grazie all'incremento dei voli low cost (12 milioni anno) che in base alla convenzione originale dovevano essere allocati su Viterbo, il numero dei passeggeri a Fiumicino è in linea con le previsioni.

4. Sistema delle tariffe

Nel CdP sono definite le modalità di calcolo delle tariffe aeroportuali, i tempi e le opere da realizzare, i livelli di servizio richiesti, i termini per l'eventuale recessione/risoluzione contrattuale, ecc.

Il caposaldo economico è il sistema di calcolo delle tariffe (*dual till*) le cui regole vengono definite in un apposito articolo, mentre la responsabilità sulla loro applicazione viene affidata a ENAC e non all'Autorità Regulatoria dei Trasporti (ART) che sarebbe entrata in funzione il 1 gennaio 2013 (immediatamente dopo l'approvazione del DPCM).

La Commissione Europea ha aperto una procedura d'infrazione sul tema a fine 2015 e ora, dopo uno scambio di lettere con Roma sulle questioni segnalate, non soddisfatta, avrebbe chiesto ulteriori chiarimenti, in particolare sulla qualifica di Enac come ente indipendente, caratteristica necessaria, secondo il diritto comunitario, per svolgere il ruolo di supervisore delle dinamiche tariffarie.

Non a caso con l'entrata in vigore della direttiva del 2009, concernente le nuove modalità per la determinazione dei compensi ai gestori aeroportuali, la materia è stata affidata all'Autorità di regolazione dei trasporti, che però non ha competenza su tre contratti cosiddetti in deroga, quelli approvati per i tre aeroporti con un traffico superiore agli 8 milioni di passeggeri, qualche mese prima, guarda caso, che l'Authority entrasse in funzione, tra il 2011 e il 2012

Questo meccanismo regolatorio delle tariffe è in deroga a quello sino ad allora in vigore, gestito dal CIPE che era basato su criteri diversi dal "dual till". A sua volta, la deroga fu resa possibile dall'art. 17, comma 34 bis, DL 107/2009, n. 79, convertito con modificazione in Legge 308/2009, n. 102, che Palenzona (presidente di AdR nel 2009) ha recentemente rivendicato come frutto della sua iniziativa e pressione sul legislatore dell'epoca!

5. Investimenti

La sopra richiamata legge n.102 del 2009 prescriveva che il concessionario dovesse utilizzare capitali di mercato per la realizzazione delle opere previste dal CdP.

Questo requisito contrattuale non sembra sia stato soddisfatto, come evidenzia l'analisi dei bilanci di AdR degli ultimi 5 anni, dal 2013 al 2017, e dal Piano Economico Finanziario (PEF) allegato al CdP, da cui risulta che il capitale sociale di AdR è rimasto costante nel periodo mentre non è previsto che aumenti fino alla fine della concessione.

Inoltre, i flussi di cassa delle attività operative sono stati anno per anno largamente positivi e tali da consentire, tra l'altro, la distribuzione di legittimi ma cospicui dividendi agli azionisti.

Alla luce di questo sostanziale autofinanziamento, attraverso le tariffe, degli investimenti, sembra pertanto venire a mancare il rispetto di uno dei criteri a fondamento della legge 102/2009, cioè l'utilizzo di capitali di mercato da parte del concessionario.

A tale proposito, sulla base di quanto esposto, sembrerebbe opportuno chiedere agli organi competenti in ambito governativo, MIT e/o Avvocatura di Stato, una verifica sulla corretta adempimento contrattuale di ADR e, nel caso fosse accertata un' inadempimento, procedere ad una rescissione/revisione contrattuale.

Tale possibilità è stata argomentata anche dal Parere espresso dalla Presidenza del Consiglio (vedi **allegato 3**) intervenuta nel ricorso al Consiglio di Stato (vedi oltre), che prefigura l'eventualità che siano necessari minori investimenti, quindi meno opere, in relazione all'eventuale diminuzione del traffico con la conseguente rimodulazione del CdP.

6. Conflitti di interesse

In questa vicenda sussistono almeno un paio di situazioni nelle quali ravvisare un irrisolto e difficilmente risolvibile conflitto d'interessi.

Il primo e più rilevante: il progetto del secondo aeroporto definito "*Fiumicino nord*" si estende su 1300 ettari ricadenti all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (**vedere allegato 4**), di cui 900 appartenenti alla Maccarese Spa .

Questa società, alla pari di ADR, è riconducibile alla famiglia Benetton, attraverso un'apposita catena di controllo societaria.

Il secondo : i principali attori , nonché teoricamente controparti in questo CdP, utilizzano in varie fasi come consulente una stessa società, I.R.I.D.E srl , una società di ingegneria e progettazione romana. MIT/ENAC le affidano nel 2015 la redazione del rapporto preliminare alla VAS del PNA, mentre ADR più recentemente le fa redigere l'integrazione alle Osservazioni al VIA del MasterPlan 2030 di Fiumicino, formalmente presentata da ENAC nel luglio 2018.

7. Penali, Cessazione Anticipata e Indennizzi: un contratto “blindato”

Il CdP prevede penali per ADR, ma con un limite massimo del 3% dei ricavi annui da attività regolamentate, da applicare ad esempio in caso di ritardi nei tempi di realizzazione degli investimenti progettati.

Il CdP prevede inoltre un indennizzo al concessionario ADR, in tutti i casi di cessazione anticipata della concessione, per qualsiasi ragione questa dovesse accadere, più precisamente: **revoca** per ragioni di interesse pubblico (art.18 Atto Unico pag22), **risoluzione** (art.19 Atto Unico pag. 23), **decadenza** per grave inadempimento (art..20 Atto Unico pag. 24).

Tale indennizzo è dovuto incomprensibilmente anche nel caso di decadenza per grave inadempimento, da parte del concessionario, agli obblighi previsti in convenzione.

È uguale ai risultati attesi (discounted unlevered free cash flow) , da attività regolamentate e non regolamentate, nei residui anni di concessione, secondo i valori indicati nel PEF (all.3 CdP); l'indennizzo così calcolato viene poi viene ridotto del 10%, solo (sic!) nel caso di decadenza per inadempimento del concessionario.

Paradossalmente, l'indennizzo risulterebbe massimo in caso di decadenza per grave inadempienza contrattuale nei primi anni di esercizio, dovendosi sommare i risultati di un maggior numero di anni e non evidenziando mai il PEF, in nessun dei 32 anni della concessione, un esercizio con risultato negativo.

I VINCOLI della RISERVA

1) Il territorio della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano* è stato istituito come area protetta con D.M. n.428 del 28/08/1987 riconoscendo le zone del litorale “*di importanza naturalistica nazionale e internazionale*” e ponendo la sorveglianza sotto il controllo delle autorità statali; successivi decreti hanno suddiviso le aree in zona 1, 2 e definito i criteri di salvaguardia in relazione alla valenza del territorio.

Con il DM del 29/03/1996, viene istituita la Riserva e oltre a dettagliarne le zone viene previsto che entro 90 giorni sarebbe stato elaborato il Piano di Gestione (PdG) ed il relativo regolamento.

Solo il 13 /07/2018 la Commissione Tecnica VIA-VAS ha terminato l'istruttoria del PdG e nelle prossime settimane si prevede che venga pubblicato nella Gazzetta Ufficiale. Si fa presente che la Commissione Tecnica VIA-VAS del 13/7/2018 nella sua conclusione non esprime parere favorevole rispetto alle richieste avanzate da ENAC e da AdR nel corso della procedura di VAS, di tener conto delle esigenze poste dal progetto di espansione dell'aeroporto.

L'allora Ministero dell'aviazione, per assicurare l'eventuale sviluppo dell'aeroporto non fece includere nei vincoli della Riserva aree adiacenti alle piste 1 e 4.

2) nella **zona 1 di massima tutela non sono ammessi interventi** di modificazione del territorio nonché ulteriori urbanizzazioni, mentre **nella zona 2**, in attesa del PdG, sono ammessi interventi ma finalizzati alla Riserva stessa.

3) ENAC il 30/03/2017 ha presentato al Ministero dell' Ambiente, per l'ottenimento della VIA, opere contenute nel progetto di " Fiumicino Nord" e definito Master Plan 2030 (vedere paragrafo VIA).

4) Il Progetto di espansione dell'aeroporto sin dall'inizio prevede di svilupparsi in gran parte all'interno della Riserva con opere che impattano nella zona 1 e 2, ciò si è maggiormente evidenziato nei documenti del Master Plan 2030. Impatto in zona 1 aumentato anche a seguito della ripermimetrazione della Riserva (DM 311/2013) che ha trasformato una zona 2 in 1. Contro questo provvedimento ENAC ha inoltrato ricorso al Presidente della Repubblica (vedere paragrafo ricorso ENAC) mentre AdR è intervenuta presso il TAR.

Si evidenzia che l'esistenza della Riserva è nota fin dal 1987 e che le autorità preposte si erano preoccupate di garantire l'eventuale miglioramento della funzionalità delle attuali piste - che nell'attuale sedime aeroportuale di Fiumicino sono già ora nel numero di quattro – ritagliando parallelamente alle piste 1 e 4 una porzione di terreno non vincolata.

CONSIGLIO DI STATO

Con il D.M. 24 ottobre 2013, n. 311 si conclude il procedimento di ripermimetrazione avviato nel 2009 su richiesta del Comune di Fiumicino che - tra altre cose - riclassifica portandola da Zona 2 a Zona 1 (massima tutela e completa inedificabilità) un'area umida di 223 ettari confinante con quella di 200 ettari già Zona 1. (L'intera area era parte dello "Stagno di Maccarese" prosciugato nel corso della Bonifica idraulica e che la Commissione Parlamentare d'inchiesta (L.325/1961) dichiarava come terreni non idonei ad ospitare un aeroporto).

Avverso tale provvedimento ENAC interviene presso il Presidente della Repubblica, che affida il procedimento al Consiglio di Stato (CdS), sostenendo che la nuova zona 1 impedisce la costruzione delle nuove infrastrutture (IV Pista) e omettendo di dire che per 2/3 tale opera avrebbe comunque impattato nella Zona 1 preesistente al decreto.

Il Ministero dell' Ambiente, interpellato dal CdS conferma le ragioni che hanno portato alla riclassificazione e sostiene che l'aeroporto non può essere realizzato sui terreni di Riserva; viene acquisito anche un parere dell'Ispra che sostanzialmente ricusa la lamentela di Enac che il rafforzamento della tutela aumenterebbe il rischio dell'impatto dell'avifauna sulla sicurezza dei voli. Nel 2015 intervengono nel procedimento "ad opponendum" avverso Enac e a sostegno del Ministero dell' Ambiente, il Comune di Fiumicino, l'Associazione FuoriPISTA, la Proloco di Fregene e Maccarese e alcuni cittadini.

Il 27 luglio 2017 il CdS si riunisce e delibera l'acquisizione di ulteriori pareri da parte di Regione Lazio, Presidenza del Consiglio, Ministero delle Infrastrutture. La Regione Lazio conferma la correttezza della nuova classificazione; la Presidenza del Consiglio nel suo parere dichiara il ricorso dell'Enac inammissibile e infondato nel merito e sostiene la possibilità di rivedere la Convenzione-contratto di programma in relazione alla diminuzione del traffico aereo.

A luglio 2018 AdR (che nel 2014 aveva fatto ricorso al TAR contro il decreto di ripermimetrazione e che non ha avuto seguito) interviene "ad adiuvandum", omettendo di dire che anche prima del decreto le opere infrastrutturali previste non sarebbero state possibili perché avrebbero impattato nella Riserva e soprattutto nella preesistente zona 1 di totale inedificabilità e sostanzialmente contestando le obiezioni della Presidenza del Consiglio.

MASTERPLAN 2030 e VERIFICA IMPATTO AMBIENTALE

ENAC in data 30 marzo 2017 ha presentato al Ministero dell'Ambiente istanza di procedura per l'ottenimento della (VIA) del progetto definito Masterplan 2030 - primo step del Raddoppio dell'Aeroporto - riferito ad un insieme di infrastrutture (4 pista, vie di rullaggio, mezza aerostazione, autostrada, ecc) riguardanti la sviluppo dell'aeroporto al di fuori dell'attuale sedime.

L'insieme dell'opera non tiene conto dell'opzione zero, della possibilità di utilizzare i 180 ettari ancora liberi che insistono all'interno dell'attuale sedime e del Progetto alternativo presentata dal Comitato FuoriPISTA (vedi oltre).

Le opere impattano con la zona 1 e 2 della Riserva e inoltre sono previsti interventi che ridisegnano l'assetto dei canali di bonifica e la rete stradale; inoltre si prevede di asportare 5 milioni di metri cubi di terreno con materiali inerti per evitare lo sprofondamento delle nuove infrastrutture, dato che l'elemento solido dove far poggiare le infrastrutture si trova ad una profondità di 130 metri.

Le Osservazioni alla VIA presentate da Comune di Roma, Comune di Fiumicino, Regione Lazio, Commissionedi Riserva e altre realtà pubbliche, Associazioni ambientaliste Nazionali e locali e cittadini sono fortemente critiche e contrarie alla realizzazione dell'opera.

Ad oggi, risulta che il progetto non è stato ancora preso in esame dalla Commissione Tecnica VIA-VAS la quale, tra l'altro, è stata di recente revocata, ma non ancora rinominata, dall'attuale Ministro dell'Ambiente.

PROGETTO ALTERNATIVO ZERO CONSUMO DI SUOLO

Il Comitato FuoriPista ritiene che sia possibile incrementare la capacità di traffico di Fiumicino, sia nel numero dei movimenti che nel numero dei passeggeri, attraverso l'ottimizzazione delle infrastrutture e delle procedure di volo, lo sfruttamento delle aree oggi inutilizzate (ca 180 ettari) e la riconversione a Terminals, previo abbattimento e ricostruzione, di edifici e manufatti oggi poco utilizzati o utilizzati per scopi non strettamente legati a quelli aeroportuali.

Questo consentirebbe di raggiungere , se necessario e gradualmente, la capacità di traffico prevista nel CdP, senza uscire dall'attuale sedime aeroportuale, quindi con “zero” consumo di nuovo suolo.

Sulla base di questi presupposti, è stato elaborato un progetto per l'ampliamento della capacità aeroportuale denominato “Progetto alternativo per un ampliamento della capacità aeroportuale, opzione zero consumo di suolo” , per i cui dettagli (vedi allegato 5).

È stato così possibile verificare come l'attuale infrastruttura di volo di FCO sud possa arrivare fino a 120 mov/ora (ovvero la stessa capacità che si avrebbe complessivamente alla fine della fase 2 di FCO nord) con “solo” 3 piste, nel pieno rispetto delle norme vigenti, in particolare la normativa ICAO annex 14 riguardante le distanze minime di sicurezza a terra fra aeromobili in movimento e in parcheggio ed edifici.

Questo risultato è possibile attraverso un diverso e più efficiente , rispetto all'attuale, utilizzo della pista 1 e delle rotte di uscita, affidate ad una rigorosa gestione radar per le separazioni.

È stato progettato anche un nuovo layout dei terminals consistente di:

- nuovo T1 ad Est, inserito fra l'attuale area tecnica, spostata a sua volta nella nicchia di terra ancora libera, ed il T2 esistente, con molo A di ADR operativo.

Questo permetterebbe alla compagnia aerea di base più forte (AZ e sue alleate?) su FCO di concentrare tutti i suoi voli in un unico Hub/terminal, godendo di un vantaggio enorme dal punto di vista operativo (transito bagagli e passeggeri), nonché del supporto manutentivo nelle dirette vicinanze (GSE,Ricambi,tailswaps etc).

- nuovo satellite del T1/T2 che asservirebbe i voli corto e medio raggio (AZ e sue alleate?) nella zona attuale dei parcheggi 200 ed aumenterebbe il comfort ai passeggeri essendo collegato tramite tunnel al main terminal e con sale imbarco/gates prossime agli aeromobili.

- nuovo grande T4 in zona ovest per assistere i voli intercontinentali , composto da un Terminal principale ed un satellite ad esso collegato o tramite un ponte pedonale oppure un tunnel, per permettere il passaggio passeggeri senza ostacolare,limitandola, la viabilità degli aeromobili intorno ai gates. Le piazzole configurate in classe F con il sistema MAS(multiple aircraft stand) sono auspicabili per poter aumentare il docking anche a velivoli classe C e quindi dare flessibilità al terminal sfruttandolo, se necessario anche nelle ore di picco, per i voli corto e medio raggio e i transiti.

Qui di seguito si riporta un confronto tra il numero di parcheggi previsti dal progetto alternativo e quello del progetto ADR/ENAC nella prima e nella seconda fase.

PROGETTO ALTERNATIVO:

Parcheggi a contatto	162 (con 180 MAS)
Parcheggi totali (compresa area tecnica,area cargo,remoti)	219 (con 237 MAS)

PROGRAMMA ADR/ENAC 2021 (solo FCO Sud)

Parcheggi a contatto	75
Parcheggi totali (compresi area tecnica,area cargo,remoti)	161

PROGRAMMA ADR/ENAC 2044 (FCO Sud+Nord stimato)

Parcheggi a contatto	138 (senza MAS)
Parcheggi totali (compresi area tecnica,area cargo,remoti)	270 (senza MAS)

Si evidenzia che, pur essendo la quantità totale di parcheggi nel progetto alternativo inferiore a quella prevista da ADR/ENAC nel loro progetto di raddoppio, il numero di parcheggi a contatto e quindi la qualità complessiva risulta invece superiore.

Infatti, la maggiore efficienza dei questi parcheggi a contatto determina una capacità di traffico gestibile uguale se non superiore a quella del progetto ADR/ENAC .

Sono previste infine opere di carattere complementare in zona Landside, quali un peplemover di collegamento per il raccordo di tutti i terminal,i parcheggi auto,le stazioni bus e treni e le zone di intrattenimento come l'Airport Center,l'Airport Park, terrazze terminal T1/T4 e la zona archeologica Porto Traiano .

Il progetto alternativo è stato validato attraverso simulazioni effettuate con SIMMOD (vedi allegato 6), software di simulazione dei progetti di infrastrutture aeroportuali , diffusamente utilizzato in tutto il mondo da società di gestione e/o progettazione aeroportuale, non ultimi ENAC ed ADR che ne hanno fatto ampio uso per validare le ipotesi progettuali di FCO Nord.

Precisiamo che in SIMMOD, applicato al progetto alternativo, sono state impiegate le stesse regole di probabilità, le separazioni e la tipologia di traffico usate da ADR/ENAC.

Il Progetto Alternativo è stato presentato e discusso con le seguenti Istituzioni/Enti : Ministero delle Infrastrutture, ENAV, Regione Lazio, Comune Fiumicino , ADR .

ENAC, al quale pure è stato inviato, non ha dato seguito alle nostre richieste di incontro in merito.

Il MIT che pure aveva promosso un incontro tecnico con ENAV , non ha replicato alle nostre richieste di approfondimento inoltrate agli uffici competenti.

Regione Lazio e Comune di Fiumicino hanno aderito al progetto alternativo.

ADR non ha rilevato evidenti criticita`, ma si e` astenuta dall` esprimersi sulla ipotesi, fondamentale, di ottimizzazione delle procedure di atterraggio e decollo da pista 1 , in quanto la relativa competenza risiede in ambito ENAV.

ENAV, con il quale abbiamo avuto due incontri tecnici , durante i quali, soprattutto nel secondo, e` stata effettuata un`approfondita ma non risolutiva disamina del progetto, ha contestato i dati di output del traffico simulato (120 mov/h) , non ritenendo SIMMOD uno strumento affidabile di validazione.