

**Comitato FuoriPISTA**



**Mercoledì 28 settembre - ore 12,00 – Sede del Comune  
il Sindaco di Fiumicino Esterino Montino presenta il**

## ***Progetto Alternativo al Raddoppio dell'Aeroporto di Fiumicino***

Il ***Progetto Alternativo*** si propone di potenziare le capacità *airside* e *landside* dell'Aeroporto di Fiumicino al fine di soddisfare le richieste di movimento di passeggeri e merci indicate dal *Piano Nazionale degli Aeroporti e* comprese tra un minimo di 63 milioni e un massimo di 72 milioni di passeggeri all'anno 2035.

Attualmente l'aeroporto di Fiumicino dispone di tre Piste (più una di rullaggio) e ha registrato nel 2015 un traffico di 40.200.000.

Il Progetto di sviluppo presentato da ENAC/AdR a fine 2012 è suddiviso in:

- ***"Fiumicino Sud"***, con opere e infrastrutture di efficientamento che dovrebbero portare le capacità dell'aeroporto a 50 milioni di passeggeri/anno da realizzare entro il 2021 all'interno dell'attuale sedime che è di 1400 ettari;
- ***"Fiumicino Nord"***, con la realizzazione, al di fuori del sedime, di nuove infrastrutture (nuova aerostazione, nuove piste, vie di collegamento ferroviarie e stradali, ecc.) che porterebbero l'aeroporto a soddisfare al 2044 un traffico di ulteriori 50 milioni di passeggeri/anno. L'ampliamento del sedime aeroportuale previsto sarebbe di ulteriori 1300 ettari, tutti ricadenti in area vincolata all'interno della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*, istituita con Decreto del Ministero dell'Ambiente nel 1996 e modificata nell'ottobre 2013.
- Tra uno e l'altro la ***IV Pista*** i cui lavori dovrebbero partire nel 2017.

Il ***Progetto Alternativo***, frutto della collaborazione tra ingegneri e progettisti altamente qualificati e i professionisti del Comitato FuoriPISTA, nasce in prima battuta dalla constatazione che la *IV Pista*, ipotizzata dal Progetto ENAC/AdR non è necessaria al fine di aumentare le capacità di traffico dell'Aeroporto. Ancora meno necessario è il Progetto *Fiumicino Nord*.

La *IV Pista* è progettata su un terreno inadatto, e andrebbe incontro a fenomeni di subsidenza che già colpiscono periodicamente la 3°Pista; inoltre, invaderebbe la ***Zona 1***, cioè quella di massima salvaguardia e totale inedificabilità della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*. Al momento ENAC ha promosso un ricorso presso la Presidenza della Repubblica - di cui si attende l'esito - contro il vincolo rappresentato dalla Zona 1 perché impedirebbe la costruzione della *IV Pista*; lo stesso Ministero dell'Ambiente interpellato ha dichiarato l'incompatibilità delle infrastrutture aeroportuali con la *Riserva*.

Inoltre, la costruzione della *IV Pista* non si tradurrebbe in un significativo aumento della capacità di traffico aeroportuale, in quanto la sua operatività sarebbe limitata dalla ridotta distanza dall'attuale 3° Pista (ca 800mt), cioè non sarebbero possibili atterraggi/decolli simultanei sulle due piste.

Il ***Progetto Alternativo*** dimostra che le capacità di traffico dell'aeroporto possono essere incrementate fino a ulteriori 40 milioni di passeggeri/anno (portando così le capacità complessive del Leonardo da Vinci a oltre 80 milioni di passeggeri/anno) - senza la necessità di realizzare nuove piste - intervenendo su:

### **1. Procedure di decollo/atterraggio e utilizzo delle piste**

[per i dettagli v. Presentazione Progetto Alternativo]

L'introduzione delle nuove procedure previste dal ***Progetto*** - sempre nel rispetto delle vigenti norme - consentirebbe un deciso aumento dei movimenti/ora: dagli attuali 90, (dichiarati da AdR) fino ai 120 movimenti/ora .

[www.comitatofuoripista.it](http://www.comitatofuoripista.it)

[comitatofuoripista@gmail.com](mailto:comitatofuoripista@gmail.com)

Ciò garantirebbe la possibilità di trasporto di un numero dei passeggeri molto maggiore, che **potrebbe ancora aumentare in relazione alle dimensioni/capacità degli aerei stessi**.

La validazione delle nuove procedure di decollo/atterraggio e utilizzo delle piste è stata ottenuta mediante simulazioni che hanno utilizzato i medesimi dati dichiarati da AdR e, com'è consuetudine, si sono avvalse del Programma SIMMOD. La simulazione è visibile collegandosi al sito [www.comitatofuoripista.it](http://www.comitatofuoripista.it) dove è mostrata ad una velocità 10 volte superiore a quella reale.

Le nuove procedure, che interesserebbero essenzialmente la Pista n. 1 e la Pista n.2, hanno l'effetto di ridurre drasticamente (e in alcuni casi eliminare) i tempi di attesa resi necessari attualmente dall'incrocio tra le due Piste che non permette di utilizzarle in modo indipendente.

Inoltre, il diverso utilizzo della Pista n. 1 porterebbe ad una riduzione dell'impatto acustico rispetto alle procedure attualmente in uso.

## 2. Infrastrutture Airside e Landside

[per i dettagli v. Presentazione Progetto Alternativo]

Complessivamente il **Progetto Alternativo** prende in considerazione le infrastrutture *airside* e *landside* attuali, quelle previste dal Progetto AdR "*Fiumicino Sud*", attualmente in via di realizzazione, e quelle nuove da implementare ulteriormente per soddisfare l'incremento delle capacità di traffico.

I nuovi terminal, i finger, i piazzali remoti e i collegamenti vari verrebbero realizzati tutti all'interno del sedime, anche sui circa 160 ettari attualmente inutilizzati. Non sarebbe quindi necessario alcun ulteriore consumo di suolo all'esterno del sedime.

Inoltre, sono previsti un numero di piazzole servite da "finger" per gli aeromobili superiore a quello che si otterrebbe con la realizzazione di *Fiumicino Sud+Fiumicino Nord*; questo permette una riduzione dei tempi imbarco/sbarco con conseguente riduzione del tempo complessivo di sosta degli aerei e un miglioramento sostanziale del livello dei servizi aeroportuali.

Gli scenari elaborati dal **Progetto Alternativo** sono stati inoltre completati con lo studio dei flussi passeggeri e delle modalità di trasporto per l'accesso all'aeroporto ferroviario, con una percentuale di trasportati di oltre il 75% e viario (25%).

La stessa Alta Velocità di connessione con l'aeroporto può essere realizzata utilizzando in gran parte le strutture ferroviarie esistenti.

E' stata anche avanzata una stima dei costi complessivi per la realizzazione delle opere del **Progetto Alternativo**: circa 3,5 miliardi di euro contro i 10 miliardi richiesti da *Fiumicino Nord*.

In sintesi, il **Progetto Alternativo** dimostra che riorganizzando le infrastrutture esistenti e quelle previste dal Progetto *Fiumicino Sud*, occupando gli spazi ancora inutilizzati all'interno dell'attuale sedime, riprogettando i protocolli di volo, la IV Pista e l'intero progetto *Fiumicino Nord* sono inutili.

Nella sostanza l'incremento delle capacità del *Leonardo da Vinci* può essere raggiunto senza uscire dal sedime attuale, garantendo:

- **Capacità di traffico perfino superiori a quelle richieste** dal *Piano Nazionale Aeroporti* per Fiumicino (oltre 80 mni di passeggeri/anno contro un massimo di 72 mni di passeggeri/anno);
- **Efficientamento e riorganizzazione delle infrastrutture aeroportuali** con l'utilizzo degli spazi inutilizzati, dell' aumento delle piazzole per gli aeromobili, restyling delle strutture e connessione con il territorio e il parco archeologico di Fiumicino;
- **Minore impatto acustico/atmosferico** per i residenti nei dintorni della Pista n. 1
- **Zero consumo di suolo** e totale rispetto per la **Riserva Naturale Statale del litorale romano**

- **Nessun esproprio né di terreni agricoli né di civili abitazioni**
- **Incremento dei livelli occupazionali** legati all'aumento del volume di traffico aereo nella medesima misura di quelli quantificati da AdR.
- **Netta diminuzione dei costi complessivi**

### **Questione dei low cost**

Il Decreto Monti che approvava il *Progetto Fiumicino Sud + Fiumicino Nord* ha anche stralciato l'aeroporto previsto a Viterbo e dedicato alle compagnie aeree low cost.

La tendenza degli ultimi anni è stata di trasferire i voli low cost a Fiumicino, sia per alleggerire Ciampino, sia per raggiungere la quota di 51 mni di passeggeri al 2021 necessaria a far scattare la fase 2, che autorizza la realizzazione di *Fiumicino Nord*.

In pratica, si sta stravolgendo la "mission" di Fiumicino: da HUB di transito internazionale a mega aeroporto low cost, unico nel suo genere al mondo.

Il Comitato FuoriPISTA, il Comune di Fiumicino e la Regione Lazio hanno ripetutamente richiesto che vengano allontanati i low cost da Fiumicino, individuando un aeroporto di supporto, sia per non dequalificare quello che secondo il *Piano Nazionale degli Aeroporti* dovrebbe essere l'hub intercontinentale del Paese, sia per ragioni di sicurezza, le quali prescrivono di non concentrare tutto il traffico aereo su un solo aeroporto.

Inoltre, trasferendo i voli low cost in un aeroporto dedicato ed utilizzando gli slot che si rendessero disponibili ad aerei di maggiore capacità (Wide body a doppio ponte, dai 535 ai futuri 835 passeggeri) si otterrebbe di ridurre il numero di aerei, con conseguente minor inquinamento acustico e atmosferico.

Il ***Progetto Alternativo*** è stato fatto proprio dal Sindaco di Fiumicino, è stato consegnato in una prima versione al Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e al Presidente della Regione Lazio Nicola Zingartti, ed è stato oggetto recentemente di un approfondito incontro con l'Assessore ai Trasporti della Regione Lazio.

Fiumicino, 28 settembre 2016

Per i contatti telefonici:

Dott. Massimiliano Mattiuzzo 06/66562682 - 333 2716451; Dott. Antonio Pellicanò 335 6337886