



## Gruppo Parlamentare Movimento 5 Stelle Commissione VIII

I sottoscritti, chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'Ambiente tutela del territorio e del mare e il Ministro de Economia e Finanze

Premesso che:

il 15 febbraio 2012, in conformità alla Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, il Piano Nazionale Aeroporti indica come azione prioritaria quella di migliorare *“L’uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti che deve essere ottimizzato prima di procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture....i vincoli economici ed ambientali e i lunghi tempi necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture obbligano a dare priorità all’uso ottimale della capacità esistente”*;

nel medesimo mese dello stesso anno con un' inversione di tendenza rispetto agli obiettivi ed alle strategie del Piano Nazionale Aeroporti, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed ENAC viene presentato il Sistema aeroportuale della Regione Lazio, in cui si delinea il futuro assetto del “Nuovo Aeroporto Leonardo Da Vinci” strutturato su due centralità: l'attuale aeroporto, definito “Fiumicino Sud” che prevede interventi di completamento e riorganizzazione, ed il nuovo aeroporto definito “Fiumicino Nord” che si estenderà a Nord dell'attuale aeroporto per una estensione di circa 1.300 ettari, (comportando il raddoppio dell'aeroporto in questione);

il 26 luglio del 2012 la società Aeroporti di Roma S.p.A. (A.d.R. S.p.A.) presenta il Master Plan, del progetto finale del "Nuovo Aeroporto Leonardo Da Vinci", delineando un complesso aeroportuale destinato a soddisfare una crescita di traffico che dovrebbe passare dai circa 36 milioni a circa 100 milioni di passeggeri/annui entro il 2044;

l'intero progetto si basa su previsioni della crescita del traffico aeroportuale (Contratto di Programma – Allegato 11) sovrastimate: i grafici forniti da ADR mostrano una curva della crescita ipotizzata fortemente accentuata nel lungo periodo (un aumento di 23 milioni passeggeri/anno (+45%), solo tra il 2025 e il 2026, e di 18 milioni (+20%) solo tra il 2037 ed il 2038), mentre per gli anni più prossimi alle rilevazioni, in cui la previsione può basarsi su dati più attendibili e aggiornati, viene previsto un incremento di traffico modesto (10 milioni di passeggeri nell'intero decennio dal 2014 al 2023). La previsioni di traffico risultano smentite anche nel breve periodo dal confronto con il dato reale, infatti per gli anni 2012 – 2013 il dato reale mostra un evidente scostamento rispetto

alla stima di ADR basata sul PIL (nel 2012 si è verificata, infatti, una flessione della domanda di trasporto aereo pari a - 2,4% rispetto a quella stimata da ADR in positivo + 0,3 e per il 2013 pari a - 1 % rispetto allo stimato +0,5 di ADR). Inoltre, le previsioni dei passeggeri/anno redatte da ADR non prendono mai in considerazione le evoluzioni tecnologiche che nel prossimo futuro riguarderanno sia gli aeromobili che il controllo del traffico aereo aumentando così la capacità del singolo slot e diminuendo al tempo stesso i tempi di coda;

in data 25 ottobre 2012 viene stipulato tra l'Ente Nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la società Aeroportuale di Roma S. p. A. (A.d.R. S.p.A.) l'Atto unico, comprendente la Concessione per la gestione totale fino al 2044, del sistema aeroportuale romano;

il DPCM del 21 dicembre 2012, firmato dal governo dimissionario di Mario Monti, approva tale Atto unico di Convenzione-Contratto di Programma ENAC-AdR e gli allegati annessi. La durata della Convenzione-Contratto di Programma è la stessa della Concessione (scadenza 2044). La Convenzione di Programma traccia la pianificazione e lo sviluppo delle Infrastrutture e Servizi del nuovo sistema aeroportuale della capitale, da realizzarsi in due fasi:

- dal 2012 al 2021 sono previsti interventi di completamento e di adeguamento delle infrastrutture per incrementare la capacità da 37 a 50 milioni di passeggeri/anno. Le attività coinvolgeranno l'area di sedime dell'attuale aeroporto (circa 1400 ettari) denominata "Fiumicino Sud".
- dal 2021 al 2044 è predisposta la creazione del nuovo aeroporto denominato "Fiumicino Nord" che sarà strutturato per accogliere 50 milioni di passeggeri/anno entro il 2044. Si estenderà a Nord dell'attuale aeroporto per una estensione di circa 1.300 ettari (quasi il doppio dell'attuale sedime), tra le piste di volo 16R/34L e 16L/34R. Tra gli interventi airside sono previsti: due nuove piste di volo, piazzali, vie di rullaggio, aree di rampa, area deposito logistica carburanti, nonché le infrastrutture complementari di supporto alle attività aeroportuali e di servizio al passeggero (hotel, uffici ecc). Inoltre, sarà dotato di un livello per impianti tecnologici, costituito da una stazione per il trasporto automatizzato GRTS, una stazione ferroviaria integrata, un Livello Arrivi, costituito da nastri di riconsegna bagagli, uffici handlers, lost & found, uffici Enti di Stato, servizi landside (tour operator, NCC, ecc), aree commerciali e relativa viabilità di accesso, un Livello Partenze, costituito da un'area accettazione passeggeri, controlli di sicurezza e passaporti, aree commerciali e relativa viabilità di accesso, un Livello di imbarco e sbarco passeggeri all'interno di una vasta area equivalente ad una superficie di circa 1.000.000 mq a destinazione commerciale. Le connessioni esterne verranno garantite attraverso un People Mover di collegamento con l'aeroporto Fiumicino Sud e con il futuro porto crocieristico di Fiumicino, nonché da un nuovo ramo ferroviario di accesso da nord, mediante la riqualificazione ed il potenziamento delle ferrovie regionali (FR1 e FR5), e la realizzazione di una bretella di collegamento in prossimità della stazione di Maccarese che giunge fino al nuovo terminal nord in galleria, connettendosi alla rete del GRTS. Inoltre, sono previste nuove infrastrutture di accesso su gomma a supporto dei nodi intermodali;

sotto l'aspetto finanziario, nel complesso il progetto Fiumicino Sud prevede un investimento di circa 3 miliardi di euro; il progetto Fiumicino Nord prevede un investimento di circa 9,5 miliardi di euro. Tali finanziamenti come prestabilito dagli accordi devono essere coperti dagli aumenti tariffari a carico dei passeggeri. Le strutture di connessione all'aeroporto (strade, autostrade, ferrovie) richiedono investimenti per 5,5 miliardi di euro e sono a carico degli enti pubblici. La regolazione tariffaria per Fiumicino Sud (volta a finanziare il progetto in questione) è suddivisa in due sottoperiodi quinquennali, autonomi e distinti. Per il primo quinquennio è stato approvato l'aumento di 10 euro in media di diritto di imbarco, mentre per i periodi successivi gli aumenti saranno determinati di volta in volta. La realizzazione delle infrastrutture del secondo quinquennio e dei periodi successivi al 2021 va di pari passo con i volumi di traffico ipotizzato in modo da evitare ad Adr di anticipare i capitali;

l'aeroporto è situato al centro di una lunga fascia costiera che confina a Nord con vaste aree agricole e con l'Oasi WWF di Macchiagrande (coincidente in gran parte con il Sito di Importanza Comunitaria Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto), è localizzato all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano nella quale vi sono aree di alto valore naturalistico ed archeologico (sito preistorico di Le Cerquete-Fianello). Nel mese di agosto 2013, gli enti territoriali interessati alla gestione della Riserva hanno sottoscritto con il Ministero dell'Ambiente una nuova perimetrazione, inserendo in Zona 1 i terreni umidi di Maccarese – ex lago Salino - dove secondo il progetto dovrebbe svilupparsi Fiumicino Nord, sottoponendo a un vincolo di massima tutela i terreni suddetti. Il territorio è, interessato da quattro siti Natura 2000: il SIC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (IT6030023); il SIC coincidente con la ZPS Lago di Traiano (IT6030026), il SIC Isola Sacra (IT6030024) e il SIC Macchia Grande di Ponte Galeria (IT6030025). Il sedime del nuovo aeroporto interferisce in modo diretto con il SIC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto;

il sito è inoltre interessato da tre Habitat Natura 2000 (Foreste di *Quercus ilex* e *Quercus rotundifolia* (cod. 9340); Dune costiere con *Juniperus* spp. (cod. 2250); Matorral arborecente con *Laurus nobilis* (cod. 5230)). I sistemi idrici, le connessioni ecologiche, le risorse trofiche, le specie presenti (animali e vegetali) sono elementi in continua interazione e vitale connessione tra il SIC, la ZPS e la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, i quali svolgono un ruolo di fondamentale importanza per le specie che si trovano in questo ambito territoriale nelle loro diverse fasi del ciclo biologico. Oltre ai pregiudizi derivanti alla fauna occorre considerare gli effetti sulla sicurezza aerea connessa all'incremento delle probabilità di bird strike. Infatti, occorre tener presente che l'aeroporto di Fiumicino è situato a meno di 9 Km dalla discarica di Malagrotta. Si tratta di un'area di circa 50 km quadrati che attrae un gran numero di volatili provenienti dal litorale che quotidianamente attraversano le rotte di atterraggio e di decollo degli aerei per approvvigionarsi di cibo;

lo stesso Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), esclude tassativamente “ogni attività comportante trasformazione dell’uso del suolo diverso dalla sua naturale vocazione per l’utilizzazione agricola”. Le stesse norme contenute nel PTGP (Piano Territoriale Generale Provinciale) prevedono che il territorio debba essere utilizzato per le attività agricole. Il territorio circostante l’attuale aeroporto è attraversato da una serie di corsi d’acqua, in parte sottoposti a vincolo di tutela con fasce di rispetto ex lege 431/1985;

inoltre l’area di sedime dell’intero progetto che coinvolge l’aeroporto della capitale, coincide con il territorio oggetto della “Bonifica di Maccarese”, iniziata nel 1926 nella preesistente terra paludosa che copriva l’area di Fiumicino. I terreni sono in parte sotto il livello del mare e, prima della bonifica idraulica risalente alla fine del 1800, erano ricoperti da un lago. Le nuove infrastrutture aeroportuali sono destinate ad un terreno permeabile alle acque, sia salmastre che dolci, che formano ampie lenti acquifere già ad un paio di metri sotto il livello del mare. Infatti il territorio circostante l’attuale aeroporto è attraversato da una serie di corsi d’acqua, in parte sottoposti a vincolo di tutela con fasce di rispetto ex lege 431/1985. A dimostrazione della grande complessità del sottosuolo in questione, si ricordano i tre fenomeni di fuori uscita di gas e polveri (geyser naturali) avvenuti a fine agosto e a settembre, ampiamente documentati da diverse fonti giornalistiche e scientifiche;

si ricorda, infatti, che i terreni interessati dalle nuove infrastrutture aeroportuali presentano notevoli problemi di natura geologica già rilevate dalla Commissione Parlamentare d’Inchiesta istituita con legge 5 maggio 1961, n. 325, con il compito di indagare sulle vicende collegate alla costruzione dell’aeroporto “Leonardo da Vinci”. Le indagini evidenziavano seri e motivati dubbi sulla scelta dei terreni, soprattutto in relazione a problemi di “tenuta” dei suoli e dei sottosuoli, che tendono a sprofondare e a creare fenomeni di ristagno. La forte compressibilità dei terreni è tale da determinare cedimenti differenziali con conseguenti danni alle infrastrutture. La presenza di tali criticità è confermata dal progetto di adeguamento di Fiumicino Sud che prevede una serie di opere da realizzarsi nel periodo 2012-2016, rese necessarie “dalla constatazione che il fenomeno di subsidenza comporta il progressivo abbassamento della pavimentazione rispetto al piano di campagna. Tutto questo è accentuato dai numerosi interventi di ricarica di strati di pavimentazioni che, appesantendo il rilevato, hanno fatto sì che lo stesso “sprofondi” sempre più ad ogni interventi di manutenzione.” Analoghi problemi si sono ripetutamente verificati per la pista 16L/34R (Pista di atterraggio n. 3), a partire dal 1970, anno della sua realizzazione, che corre parallela a quelle previste nel Progetto Fiumicino Nord. Sebbene i processi di subsidenza siano attivi (come peraltro evidenziano i dati satellitari e la necessità di sottoporre a manutenzione ricorrente le attuali piste), dagli elaborati progettuali non si evince un adeguato studio geologico che analizzi tali criticità in relazione alla realizzazione delle nuove infrastrutture;

inoltre, in data 21 ottobre 2013 durante un convegno, sono stati resi pubblici dall’ARPA Lazio i preoccupanti dati ambientali che conferma l’aumento dell’inquinamento acustico e le possibili ricadute sanitarie causate dall’attività aeroportuale;

nel Piano Nazionale Aeroporti, sopra menzionato, viene indicato che i piani e programmi di livello nazionale riguardanti il settore dei trasporti che possono avere effetti sull'ambiente, devono essere subordinati alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, avviata dall'Autorità procedente, contestualmente al processo di formazione del piano o programma e che pertanto "è necessario che ENAC dia immediatamente avvio alla redazione degli studi di base connessi con la procedura di VAS";

Nel Progetto finale del Master Plan, presentato il 26 luglio 2012, si afferma che la Regione Lazio ha approvato "l'avvio della Valutazione Ambientale Strategica e il successivo inserimento delle opere intermodali e dello sviluppo di Fiumicino a stralcio del redigendo Piano di Mobilità e dei Trasporti". Ad oggi non è stato rinvenuto alcun riscontro concreto in merito all'avvio della procedura di VAS;

Inoltre nonostante Il Piano Nazionale disponga testualmente che nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria in materia di valutazioni ambientali, i Master Plan dei singoli aeroporti debbano essere sottoposti a VIA. Il piano di sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino Nord non risulta sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale, né risulta elaborato uno Studio di impatto ambientale che verifichi l'esistenza di eventuali elementi di incompatibilità dell'opera, anche con riferimento alla localizzazione prevista dal progetto stesso e alle principali alternative. La procedura di VIA documentata negli allegati al Contratto di Programma riguarda solo il progetto di completamento di "Fiumicino Sud";

nonostante l'intera procedura, fino a qui esaminata, presenti evidenti irregolarità che si traducono in difformità rispetto alle disposizioni giuridiche nazionali ed internazionali, di fatto il DPCM del 21 dicembre 2012 autorizza AdR ad avviare gli espropri a partire già da gennaio del 2014 e a terminarle entro il 2019, cioè ben prima non solo di aver presentato il progetto definitivo al Ministero dell'Ambiente ed aver acquisito tutte le necessarie autorizzazioni e pareri previsti dalle normative nazionali ed europee, ma addirittura ancora prima di sapere se la condizione stabilita dal Contratto di Programma sarà stata raggiunta. Infatti l'avvio del progetto Fiumicino Nord è intrinsecamente vincolata al raggiungimento nel 2021 (con possibilità di posticipare fino al 2024) del volume di traffico di 51 milioni di passeggeri/anno (volume questo di utenti, altamente improbabile come evidenziato dai dati sopra riportati). Inoltre il calcolo sull'incremento dei passeggeri redatto da AdR è stato fatto dal 2010 con proiezione al 2019, anziché al 2021 come previsto dal DPCM. Alla procedura di esproprio per Fiumicino Nord sono soggette circa 300 famiglie tra aziende ed immobili. Le occupazioni, le espropriazioni e le acquisizioni dei terreni e dei beni immobiliari necessari per l'adeguamento infrastrutturale dell'aeroporto possono essere effettuati direttamente dalla concessionaria (cioè da AdR); per le suddette occupazioni, espropriazioni e acquisizioni dei terreni e dei beni immobiliari, sono già stati previsti i relativi fondi che AdR recupererà successivamente;

nella Conferenza Stato-Regioni del 5 settembre 2013 il Ministro ha proposto il nuovo Piano Nazionale degli aeroporti che per il Lazio prevede il trasferimento di tutti i voli low cost da Ciampino a Fiumicino (tentando così di favorire l'incremento dei passeggeri, ma ancora poco probabile dalla lontana ipotesi di incremento che dovrebbe portare nel 2019 a 51 milioni di passeggeri/anno);

inoltre non prevedendo un aeroporto dedicato esclusivamente ai voli low cost, come avviene in tutto il mondo, il sistema del Lazio si ridurrà a un unico scalo: Fiumicino, declassando di fatto l'aeroporto da intercontinentale (hub) a un mega low cost;

il Comune di Fiumicino con una delibera di indirizzo si è dichiarato nettamente contrario al raddoppio dell'aeroporto e alla presenza attuale e futura dei voli low cost;

il progetto è inoltre fortemente avversato dalla cittadinanza e dai comitati locali che hanno presentato un esposto alla Commissione Europea per segnalare la violazione e non corretta applicazione da parte dello Stato italiano della normativa comunitaria in materia di protezione dell'ambiente (Direttiva 2001/42/CE, Direttiva 2011/92/UE, Direttiva 92/43/CEE, Direttiva 2009/147/CE, nonché Regolamento CE n. 1008/2008 e della Decisione n. 661/2010/UE);

il 30 giugno 2013 (secondo quanto previsto dal DPCM) AdR ha consegnato ad ENAC il Piano di Sviluppo relativo al sottoperiodo 2017-2021, con proiezione al 2044. Tale Piano non è stato ancora reso pubblico;

se i ministri – alla luce delle numerose criticità, dei dubbi di regolarità procedurale e di possibili violazioni del quadro normativo vigente, di cui in premessa, con particolare attenzione all'inidoneità del sito dal punto di vista della sicurezza idrogeologica, e tenendo in debito conto l'enorme costo economico che verrebbe trasferito sulla collettività, e quindi sui contribuenti – non ritenga opportuno urgentemente rivedere la discutibile scelta strategica, dell'opera in questione, che appare in forte contrasto sia con i dispositivi programmatici europei e nazionali, sia con il reale interesse della collettività e con l'acclarata esigenza di trasferire le poche risorse disponibili sugli interventi di messa in sicurezza del territorio;

se i ministri, non reputino urgentemente avviare, come la normativa nazionale ed europea lo prevede, una procedura di VAS;

se i ministri, intendano avviare immediatamente azioni concrete che possano tutelare, oltre alla sicurezza ambientale, naturale, idrogeologica del contesto, anche, le molte famiglie che da gennaio del 2014 saranno costrette a subire un "esproprio illegittimo".

**DAGA, BUSTO, DE ROSA, MANNINO, SEGONI, TERZONI, ZOLEZZI**