

Impatto ambientale e sanitario dovuto allo sviluppo fuori controllo del traffico aereo nell'aeroporto di Roma-Ciampino

Dal 2001 ad oggi, il traffico di passeggeri nell'aeroporto di Ciampino è passato da 700.000 unità a oltre cinque milioni, incremento enorme, dovuto per lo più all'attivazione dei voli "low cost" di compagnie come Ryanair e EasyJet.

L'aeroporto di Ciampino è un aeroporto urbano, in un'area densamente abitata e trafficata, circondato da case a brevissima prossimità (150 m dalla pista, incluso un asilo) edificate, secondo il piano regolatore, negli anni in cui l'attività dell'aeroporto di Ciampino era limitata ai soli voli di Stato e a pochi charter.

Uno sviluppo del traffico commerciale su un aeroporto del genere, avrebbe inevitabilmente comportato **gravi danni alla cittadinanza**. Per questo, qualsiasi azione avrebbe dovuto essere **preceduta da una attenta valutazione dell'impatto sulla popolazione**, come peraltro prevede la normativa vigente.

L'incremento del traffico aereo a Ciampino è invece **avvenuto nella più totale illegalità**, al di fuori di ogni controllo, e sta causando grossi problemi alla popolazione di Ciampino, S. Maria della Mole e di una parte consistente della città di Roma interessata dalla rotta di atterraggio.

Gli aerei sorvolano le case ad altezza ravvicinata, con una frequenza che in alcune fasce orarie è parossistica – un volo ogni 2 minuti - scaricando ingenti quantità di gas e polveri inquinanti sulla popolazione inerme, rendendo l'aria irrespirabile e generando rumore intollerabile sia di giorno sia di notte.

Il risultato atteso è un **danno ambientale e sanitario gravissimo** e il disagio, per la popolazione interessata, di non poter condurre una vita "normale".

I dati ufficiali che iniziano ad emergere sono di estrema gravità: la centralina di monitoraggio della qualità dell'aria finalmente installata a Ciampino dopo le pressioni dei cittadini, ha già raggiunto IN SOLI DUE MESI di rilevazioni (al 6/2/2007) il limite massimo di sfornamento delle polveri sottili PM10 NON SUPERABILE IN UN ANNO, secondo la normativa vigente. La centralina, tra l'altro, non registra altre fonti gravemente inquinanti come il benzene o il biossido d'azoto, presenti in elevata concentrazione nei gas di scarico degli aerei.

Stanno emergendo dati preoccupati sull'insorgenza di malattie respiratorie nei bambini di Ciampino – tra l'altro, **un asilo è proprio a ridosso della pista**. Inoltre, mentre ancora un'indagine epidemiologica è in corso, appare inquietante il dato che la ASL di Ciampino risulta quella con la più alta spesa per farmavi pro-capite in Italia, e che tale spesa è soprattutto causata da farmaci anti-tumorali.

L'inquinamento acustico e dell'aria causato dall'aeroporto sta minando la salute dei cittadini.

Le leggi a tutela dei cittadini, a Ciampino sono state completamente disattese.

Riteniamo che lo sviluppo di una rete di trasporto aereo europeo sia importante per il nostro paese e la nostra città, ma lo sviluppo deve essere sostenibile e nel rispetto delle norme, non solo ambientali, ma anche di tutela dei lavoratori. Compagnie low-cost come RYANAIR MOSTRANO INVECE ATTEGGIAMENTI ARROGANTI E PESANTEMENTE ANTI-SINDACALI, costringendo tecnici e assistenti di volo italiani a lavorare senza alcuna tutela sindacale, sanitaria, previdenziale, firmando contratti capestro registrati all'estero.

È inconcepibile che in uno Stato democratico si consenta che ciò avvenga.

Lo sviluppo del traffico low-cost è stato effettuato non solo nel disprezzo della legge ma anche delle **sofferenze** e al **prezzo della salute** di una parte della cittadinanza.

Il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino ha preparato una **lista di inadempienze, omissioni, persino abusi**, commessi dal 1997 ad oggi a Ciampino da Enti e aziende, Istituzioni e pubbliche amministrazioni.

Si evidenziano qui in breve alcune delle più evidenti inadempienze:

- 1) Valutazione di impatto ambientale : **MAI EFFETTUATA** (DPCM 377 del 10/8/1988) il DPCM del 27.12.88, all'art. 8, 4° comma, lettera *b*) impone la VIA nel caso di "sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa." Ora, risulta ben difficile immaginare che un piccolo aeroporto militare che supportava un traffico di soli 700.000 passeggeri/anno, ospitandoli in un vetusto capannone, possa diventare uno dei principali aeroporti europei, rinnovato e quasi raddoppiato nelle infrastrutture, con un traffico di oltre cinque milioni di passeggeri, senza l'applicazione di una seria procedura di VIA. Proprio negli ultimi mesi sono avvenuti nell'aeroporto "Pagine" imponenti lavori di ampliamento, condotti senza alcuna procedura di VIA, e oggi terminati **NONOSTANTE IL DECRETO DI SOSPENSIVA E LA DIFFIDA A PROSEGUIRE I LAVORI INVIATA DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE.**
- 2) Sistemi di monitoraggio del rumore : (art. 2 del DPR 496/97, a carico di AdR), dal 1997 la normativa imponeva l'installazione di centralina di monitoraggio, anche finanziate nel 1999 ad AdR, e **SOLO OGGI IN CORSO DI INSTALLAZIONE** grazie alla battaglia dei cittadini.
- 3) Controllo sui sistemi di monitoraggio : **MAI EFFETTUATI** (art. 2 comma 5 DPR 496, a carico di ARPA Lazio e Min. dell'ambiente). L'ARPA doveva presentare una relazione semestrale sullo stato dei sistemi di monitoraggio a Ciampino, mai effettuata, e il Ministero dell'ambiente non è mai intervenuto.
- 4) Procedure antirumore : **ASSENTI** (art. 5 DM 31/10/97, a carico di Enac)

- 5) Zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale : (DM 31/10/97 art. 6 comma 1, a carico della Commissione aeroportuale. Dal 1997 ad oggi non si è riusciti a giungere ad una impronta acustica attendibile dell'aeroporto di Ciampino, a causa dell'atteggiamento "riduzionista" di ENAC, che cercava di imporre una sua personale interpretazione tecnica della normativa (che escludeva dal computo della mappa acustica i voli di Stato, militari e di emergenza), poi rigettata dal Ministero dell'ambiente.

Nota: L'IMPRONTA ACUSTICA ANDAVA REALIZZATA PRIMA DI PROCEDERE A QUALSIASI AUMENTO DI TRAFFICO AEREO: dalla zonizzazione sarebbe emersa l'impossibilità di conciliare l'aumento del volume di traffico con **l'esistenza di case e di un asilo a 150 m dalla pista**, mantenendo il rumore al di sotto dei 65 dB Lav come previsto in zona A "residenziale".

Misure effettuate da Legambiente con fonometri professionali, indicano livelli di rumore che giungono a 105 dB(A) nelle case di Ciampino, livello gravemente lesivo della salute dei residenti.

- 6) Piani di abbattimento e contenimento del rumore: **ASSENTI** (art. 3 comma 1 del DPR 496, a carico di AdR, con i Comuni e la Regione)
- 7) Divieto del volo notturno dalle 23 alle 6: **MAI RISPETTATO** (DPR 476 del 1999), Nota: il DPR 476 è stato oggetto di ricorsi al TAR ed è sospeso dal 2000 (in attesa di un intervento legislativo MAI AVVENUTO. Negli altri aeroporti, però, il riposo notturno è sostanzialmente rispettato, mentre a Ciampino i voli di linea atterrano ben oltre le 24, e i postali nel cuore della notte.

Tutte le istituzioni locali e nazionali si sono schierate apertamente a favore dei cittadini, a cominciare dal ministro dei trasporti Bianchi e dal sindaco Walter Veltroni, che il 16 ottobre 2006 aveva aperto un tavolo tecnico per spostare un *significativo numero di voli* da Ciampino a Fiumicino, sostanzialmente fallito per l'atteggiamento di netta chiusura di ENAC e le pressioni delle compagnie low-cost, in particolare di Ryanair.

Per tutto quanto qui esposto, il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino chiede **l'immediato trasferimento dei voli low-cost a Fiumicino**, in attesa che si realizzino le infrastrutture aeroportuali previste dal nuovo Piano Regionale dei trasporti.

Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino