



COMUNE DI MARINO

Città Metropolitana di Roma Capitale

IL SINDACO

Prot. 39651/Sindaco

Marino, lì 10 agosto 2016

**Ministero dell'Ambiente
Direzione Generale
Per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali DVD**

Pec: dgsalvanguardia.ambientale@pec.miniambiente.it

Oggetto: Osservazioni alla VIA "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma", reperibile sul sito www.va.minambiente.it, attualmente in corso di valutazione da parte del Ministero Ambiente

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;
- nella consapevolezza di essere oggi 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 in ogni modo verificato in queste prime settimane di governo della città con la nuova Giunta che nessuna osservazione sia stata finora presentata dal Comune di Marino e che, al contempo, gravi ricadute riconducibili alle attività aeronautiche dell'aeroporto sono oggettivamente osservabili sulla popolazione del territorio di Marino,

specifica e osserva rispetto alla VIA in oggetto quanto segue.

Con riferimento particolare al documento: "Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 3" Codice Elaborato: "0A7821PTIQRAMB003-1" presentato nell'ambito dell'istanza di VIA "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma"
L'analisi effettuata nel documento di cui sopra per quanto riguarda l'inquinamento acustico contiene ad avviso del Comune di Marino numerose semplificazioni e sottovalutazioni di impatto.

1. In questo documento, come in altre parti del Masterplan, si svolge l'analisi 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. A seguito delle numerose opere realizzate a partire dal 2002 e dei conseguenti rilevanti incrementi di traffico, la Commissione Europea, nell'ambito delle indagini per la procedura di infrazione EU Pilot 6876/14/ENVI di cui abbiamo avuto conoscenza dal Comitato di cittadini di Roma, Ciampino e Marino CRIAAC, ha più volte segnalato alle Autorità Nazionali responsabili **la necessità di effettuare la valutazione di impatto ambientale per l'aeroporto di Ciampino a partire dal 2002 e fino ad oggi**. Nei documenti presentati da ENAC per la VIA **nessun riferimento è fatto a tali valutazioni dal 2002 al 2013**.

La popolazione del Comune di Marino nel 2009 e nel 2012, insieme a quella di Ciampino, è stata sottoposta, proprio a seguito della vicinanza all'aeroporto di Ciampino, a due studi epidemiologici specifici sugli effetti dell'inquinamento, in particolare acustico, prodotto dall'attività aeroportuale sulla salute e sulla qualità della vita di adulti e bambini residenti. I due studi sono stati realizzati dalle competenti Strutture regionali del Dipartimento Epidemiologico Regionale, Dipartimento di Prevenzione Asl Roma H e dall'Agenzia Regionale per l'Ambiente del Lazio (Arpa Lazio), ed hanno evidenziato gravi rischi per la salute e per la qualità della vita dei residenti, sia adulti che bambini. Tali studi, denominati "S.E.R.A." e "S.Am.Ba" sono pubblicati sul sito del Dipartimento Epidemiologico Regionale (<http://www.deplazio.net/it/attivita/82>).

I dati pubblicati sia mensilmente che a scadenze annuali da Arpa Lazio evidenziano numerosi superamenti dei limiti normativi, aeroportuali e comunali, dell'inquinamento acustico rilevati dalle centraline gestite da Arpa Lazio dal 2012 ad oggi. All'esterno dell'area definita dalla zonizzazione aeroportuale, oltre a garantire il mantenimento del limite di 60 dB(A) in termini di LVA, l'aeroporto, insieme alle altre sorgenti acustiche, deve concorrere al rispetto dei limiti della classificazione acustica comunale. (<http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/pubblicazioni.htm#>).

Quanto sopra evidenzia, a parere dello scrivente, la necessità che venga introdotta nella procedura di VIA una analisi dettagliata ed estesa nel tempo, come richiesto dalla Commissione Europea, dell'impatto ambientale subito dai residenti e dal territorio comunale.

2. Soprattutto per la parte di territorio della pianura di Marino che si sviluppa intorno alla via Appia il problema del superamento dei limiti normativi dell'impatto acustico aeroportuale risulta particolarmente grave. Il rispetto dei limiti normativi d'impatto acustico non si ferma al semplice rispetto delle tre fasce A, B e C previste dato che, come citato, all'esterno dell'area definita dalla zonizzazione aeroportuale l'aeroporto deve concorrere al rispetto della zonizzazione comunale. Mentre, in base ai rilevamenti di Arpa Lazio, tali limiti **risultano superati sistematicamente da molteplici anni**. Le procedure antirumore previste per l'aeroporto di Ciampino sono particolarmente inefficaci, quando non assenti, dato che **non risultano individuate rotte di decollo e atterraggio che evitino il sorvolo a**

bassa quota di case, scuole e altre aree sensibili della pianura di Marino. Anche la sistematica presenza di voli nel periodo notturno (23.00 – 06.00) arreca un notevole disturbo ai residenti e abbassa la qualità della vita.

A pagina 14 del citato documento “*Quadro di riferimento ambientale - Relazione - Volume 3*”, nel paragrafo denominato “*rotte e procedure di volo*” vengono sviluppate analisi e congetture sulle rotte di sorvolo seguite dai piloti nel sorvolare le frazioni di Marino di Cava dei Selci, Frattocchie e Santa Maria delle Mole. In base ai tracciati radar le rotte seguite appaiono come nuvole di punti che ricoprono tutto l’abitato delle tre zone del comune di Marino. Si fa notare che la disposizione caotica delle rotte in uscita e il fatto che queste **sorvolano a bassissima** quota tutto l’abitato - senza seguire invece percorsi di minore impatto - è determinato **dall’assenza completa di una procedura antirumore adeguata** che obblighi i piloti a seguire percorsi specifici. Le rotte sorvolano, provocando grave disagio, **molteplici scuole sul territorio di Marino.**

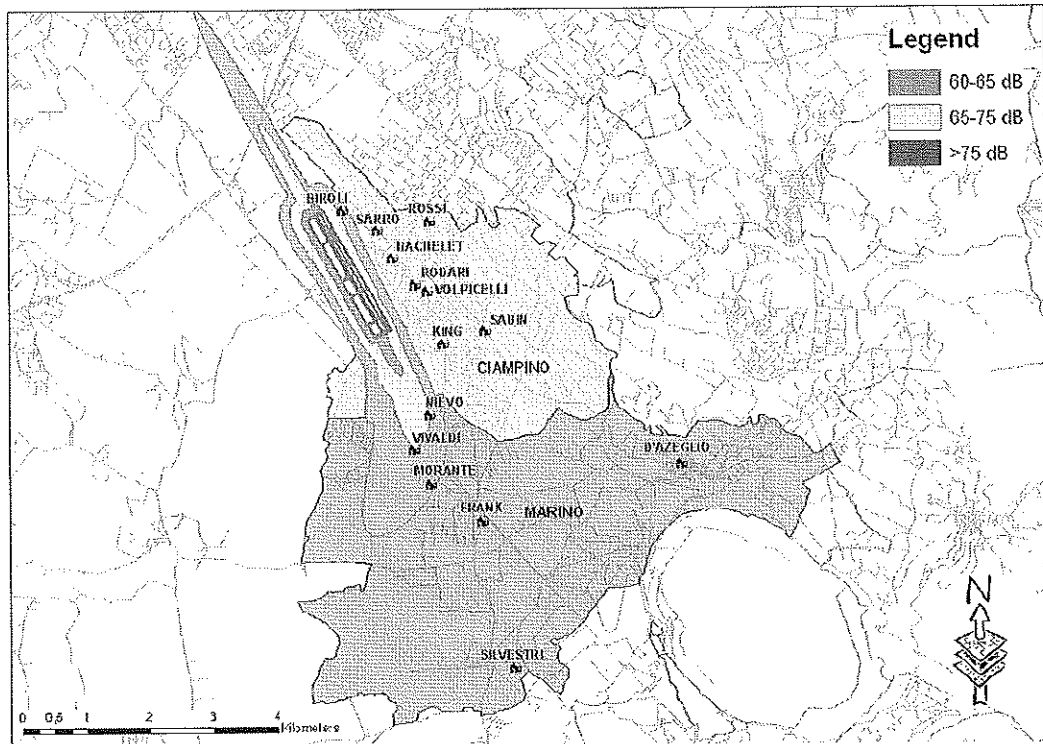
Nel seguito si riporta uno stralcio della Tab.1 dello studio S.Am.Ba., ottobre 2012, pag. 23.

Tabella 1. Scuole oggetto dello studio, classi studiate (aa 2008-2009) e livelli di rumorosità ambientale misurati (Livello equivalente – Leq espresso in decibel)

Scuola	Indirizzo	Civico	Comune	Classi primarie	Rumore (Leq)
A. Vivaldi	V.le della Repubblica	1	MARINO	IV A - IV B	74.0
Silvestri	Via delle Molette	7	MARINO	IV A - IV B	60.9
A. Frank	Via Cardinal Pizzardo	snc	MARINO	IV B	63.7
E. Morante	Via N. Tommaseo	25	MARINO	IV A - IV B - V A	65.8
I. Nlevo	Via A. Fantinoli	snc	MARINO	V A	67.1

La collocazione di tali scuole sul territorio della pianura di Marino (Santa Maria delle Mole, Frattocchie, Cava dei Selci e Castelluccia) risulta evidente in questo grafico sempre di S.Am.Ba 2012 con prevalenza di allocazione nelle aree verdi e gialle delle isofoniche che ricadono su Marino.

Figura 1. Aeroporto di Ciampino, fasce isofoniche (LVA) e localizzazione delle scuole in studio



Nota: LVA = Livello di Rumore Aeroportuale espresso in dB, è un parametro che viene ricavato considerando solo gli eventi acustici di origine aeronautica.

Ma tali scuole sono solo un sottoinsieme delle scuole presenti nella zona di pianura. Infatti ad esse vanno aggiunti (perché non considerati nel capione dell'analisi S.Am.Ba) i plessi della Elementare Giuseppe Verdi, della Materna Bruno Ciari e della Elementare Repubblica, sempre in zone gialle o verdi delle isofoniche della tabella precedente, con valori come minimo sopra i 60 dB, oltre ad almeno 4 istituti privati scolastici, ciascuno con circa 120 allievi tra scuola materna e scuola elementare. I livelli di rumore su tutte queste scuole della pianura di Marino, che complessivamente **raccogliono circa 2.000 bambini e adolescenti tra i 3 e i 13 anni**, a causa del rumore prodotto dal traffico aereo **sono totalmente incompatibili con le indicazioni della zonizzazione acustica comunale di Marino**.

È quindi indispensabile che vengano introdotte nella documentazione della VIA procedure antirumore, da attivare subito, che pongano limiti tassativi al sorvolo notturno, evitino il sorvolo a bassa quota delle aree abitate e, prima di tutto, delle scuole, dei luoghi di culto, dei parchi e delle altre zone sensibili.

Si osservi, inoltre, che già dal 2007 gli insegnanti delle scuole di Santa Maria delle Mole e di Frattocchie organizzavano una raccolta firma con **l'adesione di oltre il 95% dei docenti** come riportato anche da alcuni organi di stampa locali (<http://www.marinoaperta.it/grido-dallarme-degli-insegnati-e-di-salviamo-marino-basta-con-il-rumore-selvaggio-degli-aerei/>) per denunciare la situazione insostenibile che si era creata, e che permane addirittura peggiorata tutt'oggi, per la docenza e per l'apprendimento dei bambini.

Il testo della lettera di denuncia dei docenti alle autorità sotto segnalate era il seguente:

Al Sindaco di Marino
 Al Ministro dei Trasporti
 Al Ministro della Pubblica Istruzione
 Al Presidente di Aeroporti di Roma
 Al Presidente dell'ENAC

Raccolta di firme dei Docenti delle Scuole di Marino
 (Santa Maria delle Mole, Cava dei Selci e Frattocchie)

Gentili autorità, in qualità di **Docenti** vi portiamo a conoscenza della **gravissima** situazione riscontrata giornalmente sul territorio di Marino, in cui operiamo per l'insegnamento, a causa dell'assordante e continuo passaggio di aerei sulla nostra scuola. Da quattro anni a questa parte la frequenza dei voli è **aumentata** in modo *impressionante* (siamo oramai a circa 30 passaggi per ogni giorno nell'orario scolastico, in media uno ogni 8-10 minuti) e per noi risulta **impossibile** condurre in modo proficuo le attività di docenza, riscontrando sia difficoltà a farci sentire e a sentire i ragazzi, sia comportamenti di **grave disagio, irascibilità e mancata capacità di concentrazione** dei ragazzi stessi (si veda al riguardo alcuni studi su questi temi pubblicati su www.euroacustici.org). Per questo **chiediamo** al Sindaco, che è autorità di Salute Pubblica, e alle altre autorità competenti, di operare urgentemente affinché il **rumore continuo, assordante e intollerabile** a cui siamo ogni giorno sottoposti assieme ai ragazzi della scuola, diminuisca al fine di ridurre i gravi disagi provocati soprattutto sull'apprendimento e sulla salute psico-fisica dei ragazzi.

Marino, 29 ottobre 2007

Negli anni successivi al 2007 le lamentele rivolte sia a questa che ad altre Amministrazioni dai docenti e dai genitori sono state significative e lo studio S.Am.Ba del 2012 ha confermato la fondatezza delle preoccupazioni manifestate, certificate anche dalla figura successiva in cui si riportano, solo per il territorio della pianura di Marino, i risultati certificati dallo studio S.Am.Ba del 2012 per il campione di scuole prescelto.

Tabella 1. Scuole oggetto dello studio, classi studiate (aa 2008-2009) e livelli di rumorosità ambientale misurati (Livello equivalente – Leq espresso in decibel)

Scuola	Indirizzo	Civico	Comune	Classi primarie	Rumore (Leq)
A. Vivaldi	V.le della Repubblica	1	MARINO	IV A - IV B	74.0
Silvestri	Via delle Molette	7	MARINO	IV A - IV B	60.9
A. Frank	Via Cardinal Pizzardo	snc	MARINO	IV B	63.7
E. Morante	Via N. Tommaseo	25	MARINO	IV A - IV B - V A	65.8
I. Nievo	Via A. Fantinoli	snc	MARINO	V A	67.1

3. Si osserva, inoltre, che le assunzioni fatte a pagina 18 del citato documento qui analizzato - secondo le quali *“La configurazione operativa prevista dal Masterplan prevede l'utilizzo dell'aeroporto per il periodo dalle 6:00 alle 23:00”* e *“Un preciso input di lavoro inserito nel MastePlan che è stato assunto come input nello studio acustico è l'assenza di voli notturni. Tale importante scelta è stata eseguita proprio per migliorare le performance ambientali dell'aeroporto”* - **non risultano supportate da alcun atto o documento che le comprovi**. Anzi, sono smentite dalla tabella *“Tabella 1-12 Dati di input relativi allo scenario di progetto inseriti nel modello INM”*, presente nella stessa pagina 18 dove queste presunte chiusure notturne vengono dichiarate. Infatti in tale tabella sono previsti gli Airbus 319 dei Servizi di Stato e i Canadair della Protezione Civile, i quali impongono l'operatività 24 su 24 dell'aeroporto di Ciampino.

Si fa anche notare che lo Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale (Progetto SERA - anno 2010) del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale – Regione Lazio, con il patrocinio del Ministero della Salute e del Centro Nazionale per la Prevenzione

e il Controllo delle Malattie: "Impatto dell'inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei residenti", riporta: "i risultati dell'indagine campionaria, in accordo con quanto riportato nella letteratura internazionale, indicano una associazione tra rumore di origine aeroportuale e l'aumento della pressione arteriosa, dell'annoyance e di disturbi del sonno. I risultati della valutazione dell'impatto indicano che, ogni anno, nelle popolazioni residenti intorno agli aeroporti oggetto dello studio SERA, 1.577 casi di ipertensione, 11.572 casi di annoyance e 10.101 casi di disturbi del sonno sono attribuibili a livelli di rumorosità aeroportuale superiori a 55 dB e vanno a sommarsi agli altri casi che si osservano annualmente nella popolazioni". "Lo studio S.Am.Ba evidenzia una associazione tra rumore ambientale misurato all'esterno delle scuole e difetti nella discriminazione uditiva dei bambini. Per quanto concerne il tema dell'"annoyance" percepito dai bambini risulta una correlazione significativa tra l'esposizione al rumore e fastidio percepito, sia nell'ambiente scolastico ma con maggior evidenza nelle abitazioni dei bambini maggiormente esposti". "Nessuna associazione invece è emersa tra esposizione a rumore, sia ambientale e aeroportuale e aumento dei livelli di pressione sistolica e diastolica". "La percentuale di persone molto infastidite durante il giorno dal rumore di origine aeroportuale, aumenta all'aumentare del livello di esposizione al rumore aeroportuale".

Si osserva che le condizioni sanitarie del territorio colpito non garantiscono la tutela della salute dei cittadini residenti e che risultano indispensabili immediati provvedimenti di riduzione dell'impatto ambientale di origine aeroportuale.

4. Si evidenzia, infine, **una significativa incongruenza nel calcolo del numero dei voli giornalieri.** Per calcolare lo scenario di riferimento (anno 2013) alla pagina 7, 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 non risulta mai applicata in precedenza per l'aeroporto di Ciampino.

CONCLUSIONE

Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Valutazione VIA VAS 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 per quanto attiene la riconduzione dell'inquinamento acustico all'interno dei limiti di legge, appare inaccettabile e inattendibile, sia nei modi che nei tempi previsti.

Il Sindaco
Avv. Carlo Corizza

