



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

AEROPORTO "G.B.PASTINE DI CIAMPINO" - ROMA



PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO – ID_VIP:3276

DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO ED INTEGRAZIONE

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Don. Ing. DAVIDE Ing. Davide Canuti Ord. Ingg. MILANO n. 21033 N.° 21033	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Luisa Bazzicalupo Ord. Ingg. ROMA n. 22685 CAPO PROGETTO	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. Milano N.16492 RESP. COORDINAMENTO TECNICO E PROGETTI
---	---	---

CODICE IDENTIFICATIVO													Ordinatore:										
RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO					RIFERIMENTO ELABORATO														
Codice	Commissa	Lotto	Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	WBS Tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.										
A	782	T	4				D	G	G	E				T	A	M	B	0	0	0	3	0	

 gruppo Atlantia	RESPONSABILE DIVISIONE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI: Arch. Maurizio Martignago	RESPONSABILE UNITA' PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE DI VOLO Ing. Claudio Barbetta	SUPPORTO SPECIALISTICO: 	REVISIONE <table border="1"> <tr><th>n.</th><th>data</th></tr> <tr><td>0</td><td>DICEMBRE 2016</td></tr> <tr><td>1</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td></tr> </table>	n.	data	0	DICEMBRE 2016	1		2		3		4	
	n.	data														
	0	DICEMBRE 2016														
	1															
	2															
3																
4																
REDATTO:	VERIFICATO:															

Visto del Committente: Aeroporti di Roma S.p.A.		RIFERIMENTO COMMITTENTE RIF. WBS: DSA 040/16.A1 RIF. INCARICO U0032739 del 24.11.2016
IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA Ing. Giorgio Gregori DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURE	IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO -	IL POST HOLDER PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI Ing. Paolo Cambula

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
1	Comune di Roma	Viabilità	Si osserva che non risultano chiare le motivazioni di interventi volti all'incremento dell'offerta per la sosta dei passeggeri mediante ampliamento parcheggi a fronte della prevista riduzione dei voli.	DVA-2016-0008660.pdf	31.03.2016	In linea con le previsioni della domanda di sosta da oggi al 2021, gli interventi proposti garantiscono la qualità del servizio ai passeggeri, anche in relazione ai picchi di presenza che si verificano nelle ore di punta. La domanda di sosta di Ciampino è stata valutata tenendo conto dell'attuale utilizzo dei parcheggi, con la valutazione del numero di stalli occupati nell'ora di punta e per gli addetti con il numero di badge e l'indice di rotazione dei parcheggi staff.	Si rimanda all'elaborato MP001-1, Relazione Generale, paragrafo 6.3 "L'accessibilità all'aeroporto e il sistema dei parcheggi"
		Risparmio energetico	Si richiede la possibilità di verificare la fattibilità di un progetto unitario di produzione e distribuzione dell'energia all'interno dell'aerostazioni a mezzo di soluzioni tecnologiche efficienti.			Nel Masterplan sono state previste varie forme di efficientamento energetico, la cui fattibilità sarà verificata nelle successive fasi progettuali, per ogni singolo intervento, in ottemperanza alle normative di settore.	
		Rifiuti	Si richiede la redazione di un Piano di gestione rifiuti prodotti dalle attività di demolizione, di scavo ed altre operazioni di cantiere.			Il Masterplan verrà attuato tramite la predisposizione di specifici progetti per ciascun intervento in esso contenuto. Tra gli elaborati di progetto sarà presente il bilancio terre e materiali, contenente la quantificazione e l'inquadramento normativo delle diverse tipologie di materiali coinvolti.	Si rimanda all'elaborato OA782T1PTIQRPGT001-1 "Relazione", Quadro di Riferimento Progettuale, cap. 5. e all'elaborato OA782T2PTIPGGEN001 "Approfondimenti progettuali: interventi previsti", cap. C "Opera come cantierizzazione" per ogni singolo intervento.
		Terre	Si osserva che, qualora si preveda il riutilizzo di terre e rocce anche ai sensi dell'art. 185 comma 1 lett. c del D.Lgs. 152/2006 prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuati campionamenti e determinazioni analitiche.			Nelle successive fasi progettuali, per i singoli interventi previsti nel Masterplan sarà predisposto il bilancio terre e materiali, contenente la quantificazione e l'inquadramento normativo delle diverse tipologie di materiali coinvolti. In particolare, per le terre scavate sarà effettuata una caratterizzazione preliminare al fine di verificare la presenza di eventuali contaminazioni e di definire la tipologia di materiali da riutilizzare o smaltire. In generale, considerata la tipologia di lavori previsti, tutti i materiali derivanti da demolizione saranno smaltiti come rifiuti secondo norma.	
		Paesaggio	Si ritiene che debba essere migliorato il design delle strutture e delle finiture delle pensiline fotovoltaiche. Nei parcheggi a raso dovranno essere previste piantumazioni di alberature e nelle sistemazioni arboree il bilancio delle operazioni di sostituzione degli individui dovrà essere positivo sia in numero che per dimensione.			Nelle successive fasi progettuali i singoli interventi previsti nel Masterplan verranno sviluppati con l'opportuno dettaglio anche in riferimento agli aspetti architettonici e delle opere a verde.	
		Vegetazione	Si richiede l'invio della seguente integrazione documentale: -relazione tecnica prodotta da professionista abilitato contenente l'esatta identificazione e caratterizzazione delle singole alberature interessate, nonché indicazioni riguardanti il previsto specifico intervento (scavo - spostamento - abbattimento) -foto numerate di ogni pianta citata nella relazione; -foto panoramiche finalizzate alla visualizzazione del contesto; -planimetria ante operam indicante la posizione delle originarie alberature e l'esatto perimetro degli interventi e degli scavi previsti (con distanza quotata); -planimetria post operam indicante nuovo edificato, le nuove piantagioni (esattamente definite per specie e grandezza), eventuali siti di spostamento delle alberature originarie; -modalità eventuale trapianto, altre misure di conservazione o protezione delle piante; -schema impianto di irrigazione			Nelle successive fasi progettuali, i singoli interventi previsti nel Masterplan verranno sviluppati con l'opportuno dettaglio anche in riferimento agli aspetti architettonici e delle opere a verde. In particolare, per quest'ultimo aspetto sarà definita nel dettaglio la consistenza e la tipologia delle alberature da abbattere e le relative modalità di compensazione, concordate con gli Enti locali sulla base della specifica normativa di settore.	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
		Archeologia	Si osserva che, nonostante l'assenza di indicazioni puntuali nell'aeroporto l'area è ad elevato rischio archeologico e pertanto sarà necessario acquisire in via preventiva il parere della competente Soprintendenza.			Si specifica che il parere della competente Soprintendenza è richiesto nell'ambito della procedura VIA in corso. Si aggiunge inoltre che la fase successiva di verifica di interesse archeologico verrà espletata nell'ambito delle singole progettazioni e concertata con la Soprintendenza di competenza.	
		Suolo	Si osserva che la struttura della documentazione presentata per la procedura di VIA si basa su un'analisi che tiene conto solo dello "stato attuale" e dello "stato di progetto", ignorando gli effetti del relevantissimo sviluppo aeroportuale pregresso. Si richiede che venga respinta la documentazione presentata dal Proponente e si richiede la produzione/integrazione di una nuova documentazione che, a partire dal 2002 e fino ad oggi, consenta di fare la Valutazione Ambientale in ragione delle modificazioni infrastrutturali dell'aeroporto e del contesto nel quale è collocato, in considerazione dell'incremento dell'attività, comprese le sue incidenze sul tessuto umano, ambientale, paesaggistico e culturale, e quantifichi le conseguenze ambientali e il loro accumulo. In questo modo sarà possibile avere una base idonea a valutare lo "stato attuale" dal quale può fare base il Masterplan.			Lo "stato attuale" di riferimento per le valutazioni oggetto dello SIA è coerentemente individuato come scenario di ante operam al momento della predisposizione del Piano e dello Studio. Le analisi ambientali relative all'esercizio degli interventi richiamati nell'osservazione, facenti parte dell'ante operam, sono state condotte all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale nella descrizione ed analisi dello stato attuale. Gli interventi richiamati nell'osservazione configurano pertanto lo stato ante operam dello Studio di Impatto Ambientale e sono analizzati in ottica VIA all'interno del documento integrativo A782T4DGGGERAMB0004. Tale documento riporta le risposte alle domande complementari formulate dalla Commissione Europea per il caso EU Pilot 6876/14/ENVI, con specifico riferimento a quelle riguardanti la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine di Ciampino", acquisite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.	Si rimanda all'elaborato integrativo A782T4DGGGERAMB0004 "Chiarimenti ai rilievi della Commissione Europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14/ENVI"
			Si richiede anche che venga prodotta dal Proponente, una documentazione più completa e attendibile ai fini della valutazione degli effetti che verranno prodotti dall'attuazione del Masterplan proposto. A tale fine appare indispensabile che la nuova documentazione, fornita dal proponente, contenga anche l'analisi degli effetti prodotti in vari stadi significativi di evoluzione nel tempo futuro, che conducano dallo "stato attuale" allo "stato di progetto" (o "stato futuro").			Lo Studio di Impatto Ambientale analizza lo scenario evolutivo di progetto all'orizzonte futuro in cui si prevedono realizzati gli interventi previsti nel Masterplan. In tal senso si evidenzia che gli effetti ambientali più significativi dipendono dalla modifica del modello operativo e dalla riduzione del numero di voli rispetto alla situazione attuale. Tale variazione è prevista al 2021 e gli effetti ambientali migliorativi attesi non richiedono la necessità di analizzare scenari temporali intermedi. Comunque, nello scenario temporale intermedio sono state condotte le analisi delle interferenze in fase di cantiere per le singole lavorazioni previste e relativamente a tutte le componenti ambientali analizzate nel SIA.	
			Si richiede disporre di una documentazione che descriva in modo completo ed accurato ogni fase di generazione, raccolta, canalizzazione, trattamento e scarico nel corpo idrico recettore di tutti i tipi di acque reflue. Compresa la documentazione della gestione di eventuali fanghi, oli o altri inquinanti, non scaricabili nel corpo idrico recettore. Si segnala la completa assenza della mappatura e completa descrizione della rete di raccolta, convogliamento e scarico delle acque reflue di tutti i tipi, compresa l'assenza della mappatura e della descrizione dei dispositivi e dei metodi di controllo ed intervento per le eventuali dispersioni nel suolo o nel sottosuolo.			Le acque reflue confluiscono al depuratore presente nel sito. A tale depuratore confluisce la rete fognaria dell'aeroporto land side e l'area del Demanio Aeronautica militare. Sono stati redatti elaborati integrativi.	Si rimanda agli elaborati integrativi: - A782T4DGGGETAMB0001 "Fascicolo dei chiarimenti e delle integrazioni" - A782T4DGGGERAMB0002 "Ambiente idrico superficiale" - A782T4DGGGEDIDR001 "Planimetria di drenaggio 1/2" - A782T4DGGGEDIDR002 "Planimetria di drenaggio 2/2"

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
		Ambiente Idrico	<p>Si segnala l'assenza di una mappatura e completa descrizione dei dispositivi di decantazione, pompaggio, disoleazione, trattamento, filtraggio e depurazione delle acque reflue di ogni tipo. Compresa la mappatura di eventuali fosse biologiche o altri sistemi disperdenti che necessitano dell'intervento di autospurgo, con trasporto e conferimento in siti da individuare e descrivere nella documentazione.</p> <p>Si segnala che è anche completamente assente la descrizione della produzione e riutilizzo, a valle dei dispositivi di cui sopra, di acque industriali riutilizzabili per le operazioni tecniche che abbondano nelle attività aeroportuali.</p>			<p>Le acque reflue confluiscono al depuratore presente nel sito. A tale depuratore confluisce la rete fognaria dell'aeroporto land side e l'area del Demanio Aeronautica militare. Sono stati redatti elaborati integrativi.</p> <p>Non è previsto sul sito il riutilizzo delle acque industriali.</p>	<p>Si rimanda agli elaborati integrativi: - A782T4DGGGERAMB0002 "Ambiente idrico superficiale" - A782T4DGGEDIDR0001 "Planimetria sistema di drenaggio 1/2" - A782T4DGGEDIDR0002 "Planimetria sistema di drenaggio 2/2"</p>
		Ambiente Idrico	<p>Si osserva che al fine di poter fare una corretta Valutazione di tutta la materia delle Acque, sia Reflue che Potabili, appare quindi indispensabile disporre di una documentazione che descriva in modo completo ed accurato ogni fase di captazione dell'acqua potabile, raccolta, canalizzazione, sanificazione, distribuzione alle utenze. In tale contesto è indispensabile segnalare la totale assenza della mappatura e completa descrizione della rete di captazione, convogliamento e distribuzione dell'acqua potabile per ogni tipo di utilizzo, compresa la mappatura e la descrizione dei dispositivi e dei metodi di controllo ed intervento per le eventuali perdite. È assente anche la mappatura e completa descrizione dei dispositivi di accumulo, filtraggio, sanificazione e controllo della qualità dell'acqua potabile.</p>			<p>L'acqua potabile a servizio delle infrastrutture aeroportuali è approvvigionata dall'acquedotto ACEA. Gli impianti idrici sono a norma, di conseguenza non sono necessari impianti per sanificazione e controllo dell'acqua potabile.</p>	
		Ambiente Idrico	<p>Si richiede la produzione/integrazione di una nuova documentazione che, a partire dal 2002 e fino ad oggi, consenta di fare la Valutazione Ambientale di tutto il sistema delle Acque, sia in ragione delle progressive modificazioni infrastrutturali dell'aeroporto dal 2002 ad oggi che del contesto nel quale è collocato, in considerazione dell'incremento dell'attività, comprese le sue incidenze sul tessuto umano, ambientale, paesaggistico e culturale, e quantifichi le conseguenze ambientali e il loro accumulo. Sia per il depauperamento della preziosa risorsa dell'acqua potabile che per la produzione e gestione delle acque reflue e il loro conferimento nel corpo idrico di destinazione.</p> <p>Si richiede che la nuova documentazione, fornita dal proponente, contenga anche l'analisi degli effetti prodotti in vari stadi significativi di evoluzione nel tempo futuro, che conducano dallo "stato attuale" allo "stato di progetto" (o "stato futuro").</p>			<p>Le acque reflue confluiscono al depuratore presente nel sito. A tale depuratore confluisce la rete fognaria dell'aeroporto land side e l'area del Demanio Aeronautica militare. Sono stati redatti elaborati integrativi.</p> <p>Gli approfondimenti sono presenti nelle integrazioni.</p>	<p>Si rimanda agli elaborati integrativi: - A782T4DGGGERAMB0002 "Ambiente idrico superficiale" - A782T4DGGEDIDR0001 "Planimetria sistema di drenaggio 1/2" - A782T4DGGEDIDR0002 "Planimetria sistema di drenaggio 2/2" - A782T4DGGGERAMB0004 "Chiarimenti ai rilievi della Commissione Europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14ENVI"</p>
		Procedura	<p>Si osserva che nel testo del quadro programmatico si riporta che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "realizzazione nuova recinzione e strada perimetrale nuova viabilità petrolieri, ristrutturazione/separazione dei sottoservizi, manutenzione e ripristino fabbricati ex AMI; • adeguamento al regolamento ENAC/EASA del "runway strip" lato est della pista di volo RWY 15/33; • riqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti (pista di volo, vie di rullaggio, raccordi, piazzali). <p>Essi sono necessari ed inderogabili ai fini della sicurezza e derivano da obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione, senza alcuna ricaduta in termini di aumenti della capacità del sistema "airside", né dell'operatività aeroportuale.</p> <p>Tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale."</p>			<p>Tali interventi sono necessari a garantire la continuità di esercizio e l'operatività dello scalo, in ottemperanza alle norme specifiche di settore e in relazione all'obbligo di assicurare gli standard di sicurezza e non comportano la realizzazione di opere soggette a VIA.</p>	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
2	CRIAAC	Rumore	<p>Si osserva che all'interno dello studio è stato considerato esclusivamente il livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA). Si osserva che tale impostazione è eccessivamente restrittiva. Infatti l'impatto acustico aeroportuale non si ferma al semplice rispetto delle tre fasce A, B e C previste ma, in base alla norma, concorre anche al rispetto della zonizzazione comunale.</p> <p>Si osserva che nel paragrafo analisi della popolazione viene esplicitato un metodo di misurazione della popolazione ricadente nelle varie fasce di rispetto aeroportuali (A, A e C), utilizzate un metodo statistico basato sulle aree censuarie. Si osserva che il metodo descritto non è sufficientemente preciso nel caso dell'intorno aeroportuale dell'aeroporto di Ciampino. Sarebbe stato opportuno evitare il metodo statistico e ricorrere direttamente alle anagrafi comunali.</p> <p>Si osserva che per lo scenario di riferimento il numero di voli è calcolato come il giorno medio delle tre settimane di maggior traffico dell'anno. Per lo scenario di progetto si osserva che si è fatto riferimento al giorno medio di riferimento. Si evidenzia come i due metodi siano difformi e come tale difformità possa introdurre dubbi sui risultati. Si osserva inoltre che non sono stati conteggiati 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 arbitraria e immotivata, dato che non risulta sia stata mai applicata nel caso dell'aeroporto di Ciampino.</p> <p>Si osserva che nelle tabelle dati di input le fasce orarie riportate per la classificazione dei voli sono denominate "giorno (6-23)" e "notte (23-6)", mentre nell'aeroporto di Ciampino l'orario dei voli è organizzato in fasce che vanno dalle 6.30 alle 23.30, e dalle 23.30 alle 6.30. I voli di linea sono programmati in orario su queste fasce orarie. Nel caso in cui questo non sia legale ed ammissibile, si invitano il Proponente e le Autorità Nazionali responsabili del trasporto aereo, a ripristinare la legalità e la correttezza eventualmente violate</p> <p>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 di una procedura antirumore adeguata che obblighi i piloti a seguire percorsi specifici. Questo dipende probabilmente dal fatto che l'aeroporto di Ciampino non dispone più da decenni di un percorso in uscita libero da abitazioni o altri siti sensibili, come per esempio il parco dell'Appia Antica.</p> <p>Si osserva che nel paragrafo denominato mix di flotta, viene descritto come allo stato futuro verrà effettuato lo spostamento di qualche volo cargo da Ciampino a Fiumicino, l'accertamento della flotta degli aeromobili attraverso l'introduzione, con orizzonte 2021, di un nuovo tipo di aereo, denominato Boeing 737 max 200, che dovrebbe avere un minor impatto acustico e sull'assenza di voli notturni. Si osserva che appaiono inattendibili le previsioni effettuate su di un aereo che ad oggi non esiste, che la pretesa di accreditare la sostituzione del "50% della flotta di Boeing 737-800 con il 737 max 200 entro l'anno 2021, fa palesemente riferimento a una specifica compagnia aerea ed è inaccettabile anche dal punto di vista e la tutela della concorrenza e che la presenza degli Airbus 319 dei Servizi di Stato e i Canadair della Protezione Civile, impongono l'operatività 24 su 24 dell'aeroporto di Ciampino.</p>	DVA-2016-0008864.pdf	04.04.2016	<p>In riferimento alla Componente Rumore, Aeroporti di Roma, in qualità di Ente gestore, ha inviato agli Enti Competenti il Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore, in ottemperanza all'art.2, c.3 del D.M. 29.11.2000.</p> <p>Nel 2016 il MATTM ha avocato a sé la competenza del Piano ai sensi del DPR 1/9/2015, che riconduce lo scalo di Ciampino fra gli aeroporti di interesse nazionale.</p> <p>Il Piano di risanamento consegnato è oggi in fase di istruttoria tecnica presso la Direzione Generale per i rifiuti e l'inquinamento (DG-RIN) e sarà pertanto oggetto di Conferenza Unificata.</p> <p>Il MATTM convocherà ufficialmente gli Enti per la valutazione del Piano e l'espressione del parere finale previo raggiungimento di intesa congiunta.</p> <p>Il Piano prevede le misure di contenimento ed abbattimento del rumore allineate con le previsioni di progetto del MP e relative assumption quali riduzione dei voli e adozione di una flotta con aeromobili a ridotto impatto ambientale.</p> <p>Nell'ambito del Piano di Risanamento il gestore ha preso in considerazione sia la zonizzazione acustica aeroportuale approvata nel mese di agosto 2010, sia le zonizzazioni acustiche comunali approvate dai Comuni di Roma, Ciampino e Marino.</p> <p>ADR ha in essere un sistema di monitoraggio, i cui dati sono inviati secondo quanto richiesto dalla norma ad ARPA Lazio (CRISTAL), che, in ottemperanza alle disposizioni legislative vigenti (D.P.R. 496/97), ha la responsabilità della sorveglianza dei sistemi di monitoraggio del rumore di origine aeronautica.</p>	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
			Si richiede pertanto che venga respinta la documentazione presentata dal Proponente, e richista 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. Le previsioni di Piano per ricondurre l'aeroporto entro i limiti di legge, devono essere costituite da regole valide per qualsiasi compagnia aerea, basate su una regolamentazione aeroportuale che imponga comportamenti e tecniche di contenimento del rumore dimensionate per qualsiasi tipo di aereo, per qualsiasi compagnia aerea regolate in funzione dell'orario, accoppiate ad un sistema di controllo in tempo reale ed alla presenza di un sistema di sanzioni, realmente erogabili.				
		Atmosfera	Si osserva che per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico non si rileva alcun riferimento alla situazione pregressa e presente: si richiede quale sia l'entità dei rilevamenti ambientali riscontrati e riscontrabili attualmente			Con riferimento alla situazione pregressa, nel Capitolo 1.3 della Relazione Generale del Quadro di Riferimento Ambientale - Vol. 1 dello SIA attualmente in fase di istruttoria sono descritti i principali inquinanti registrati dalla centralina della rete ARPA Lazio, situata nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, scelta in funzione della prossimità allo scalo e della rappresentatività di un ambito territoriale similare. Al fine di avere una prima caratterizzazione della qualità dell'aria quindi è stata riportata l'analisi dal 2007 al 2014 per PM10, NO2/NOx e Benzene.	cfr. 0A782T1PTIQRAMB001-1 "Relazione - Volume 1", Quadro di Riferimento Ambientale
	Si osserva che anche per l'inquinamento ambientale, il calcolo dell'entità delle varie sostanze è determinato da simulazioni non supportate da adeguate rilevazioni di apparecchi rilevatori sul campo, opportunamente posizionati in una maglia adeguata in funzione degli inquinanti che si devono osservare che delle condizioni al contorno e per un lasso di tempo adeguatamente lungo ed esaustivo.				Nel capitolo 1.3.5 della Relazione Generale del Quadro di Riferimento Ambientale - Vol. 1 dello SIA attualmente in fase di istruttoria sono riportati i dati delle campagne di monitoraggio effettuate propedeuticamente alla redazione dello Studio per la caratterizzazione della qualità dell'aria nelle immediate vicinanze dell'aeroporto a supporto dei dati della centralina di cui al punto precedente.	cfr. 0A782T1PTIQRAMB001-1 "Relazione - Volume 1", Quadro di Riferimento Ambientale	
	Si osserva che nell'elenco degli inquinanti presi in considerazione mancano gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (non volatili), con il più significativo: Benzo(a)pirene – cancerogeno di classe 1 a bassissima concentrazione ed altri componenti del tipico inquinamento generato dagli aerei.				Gli inquinanti considerati per la verifica post operam sono desunti dal documento "Aircraf Speciated Hydrocarbon Emissions Inventories" dell'EPA. Si rimanda comunque a quanto dettagliato nella componente salute pubblica		
	Si osserva come le conclusioni dello studio non possano essere ritenute inconfutabili perché l'inquinamento generato dall'attività aeroportuale è costituito da una particolare tipologia di inquinanti. A tale scopo si riportano le conclusioni dello studio SERA in cui si evidenzia che in eventuali progetti che mirino alla valutazione dell'impatto di un aeroporto urbano sulla qualità dell'aria si devono considerare: l'analisi dei valori di picco delle specie inquinanti, piuttosto che le medie temporali normate (i.e., con risoluzione temporale delle misure dell'ordine del minuto); in aggiunta agli inquinanti normati, si suggerisce l'analisi del numero di particelle ultrafini generate da combustione incompleta durante i decolli degli aerei; l'analisi della componente del materiale particolato coarse risolvibile dai decolli degli aerei.				Con riferimento alla necessità di valutare i valori di picco sono stati considerati quelle confrontabili con i limiti della normativa. Facendo riferimento alle simulazioni previsionali sono infatti stati indagati anche i superamenti dei limiti orari (es. NO2) considerabili come valori di picco. E' stato inoltre considerato il contributo fornito dal PM2.5 e del PM10 per la valutazione del particolato.		
		Opzione zero	Si osserva che nella procedura non è stata presa in considerazione l'opzione zero. Si richiede pertanto che la documentazione presentata dal Proponente venga respinta, e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione, che prenda adeguatamente in considerazione anche l'adozione di tale ipotesi e la ponga a confronto con i risultati attesi delle ipotesi prescelte.			Le verifiche di capacità del sistema aeroportuale, condotte sulla base delle previsioni della dinamica del traffico passeggeri e movimenti, hanno evidenziato come le infrastrutture di volo siano in grado di garantire i livelli prestazionali attesi, in virtù anche della riduzione dei movimenti, ma non il sistema aerostazioni e infrastrutture connesse, che, già nello scenario attuale, è soggetto ad una condizione di sovrautilizzo, con conseguente decadimento del livello di servizio reso all'utenza. Pertanto, l'opzione zero non è perseguibile.	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
		Analisi Costi Benefici	Si osserva che nella procedura non è stata presa in considerazione l'analisi benefici costi. Si richiede pertanto che la documentazione presentata dal Proponente venga respinta, e richiedere la produzione/integrazione di una nuova documentazione, che contenga anche un'adeguata analisi costi/benefici.			Gli interventi del Masterplan oggetto dello SIA riguardano opere di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale necessarie a garantire i livelli di servizio. Poiché lo scenario del Masterplan prevede una notevole riduzione dei movimenti giornalieri è indubbio il beneficio atteso in termini di impatti sull'ambiente. Vista la riduzione dei voli e la scelta di aeromobili con migliori performance ambientali, le ricadute sul sistema delle componenti ambientali sensibili saranno certamente positive. Inoltre, per la popolazione si verificherà un miglioramento delle condizioni di esposizione.	
		Salute Pubblica	Si osserva che risulta evidente lo sforzo dei relatori per una minimizzazione delle analisi riportate negli studi epidemiologici SERA e SAMBA, soprattutto se si tiene conto che il SERA non solo risale al 2009 ma utilizza i dati del 2007, e cioè precoci rispetto all'insorgere di patologie da stress acustico cronico, considerando che il traffico aeroportuale è venuto crescendo in maniera esponenziale dal 2002 ad oggi.			Sono stati considerati i dati ritenuti significativi e le conclusioni degli studi sono state riportate tal quali.	
			Si osserva che l'analisi prodotta dal Proponente in merito al quadro socio-economico dei residenti colpiti, risulta mancante di una adeguata analisi dei fenomeni. Pare che gli estensori del citato documento, prodotto dal Proponente, non prendano in considerazione nelle loro analisi come sia stato proprio il grave disagio ambientale a impoverire la composizione sociale della popolazione dell'intorno aeroportuale, dalla quale le famiglie dotate di maggiori disponibilità economiche si sono allontanate per sfuggire al disagio ambientale. Eppure si tratta di dinamiche di base nello studio dei movimenti della popolazione e che dovevano essere tenute in adeguata considerazione per tragguardare in modo corretto i fenomeni e le conseguenze epidemiologiche.			Si ritiene che non sia l'aeroporto a determinare la condizione socio-economica dell'intorno aeroportuale, ma, al più, esso contribuisce ad una redistribuzione di condizioni sociali già esistenti.	
			Si osserva che le conclusioni che il Proponente trae dalla comparazione dei dati epidemiologici rappresentati nel documento in esame, appaiono viziate da un'analisi insufficiente dei dati rappresentati. Infatti, il Proponente, nel punto "3.3.3.4 Conclusioni" invece di assumere gli abitanti dell'intorno aeroportuale come soggetto a rischio, effettua la sua analisi e trae le sue conclusioni dopo averne diluito il campione in un territorio immenso che va da Porta Furba, nel comune di Roma (ex Municipio X), ai limiti estremi dei comuni di Ciampino e Marino (RMH3). In questo contesto, dove poche migliaia di individui vengono dal Proponente dispersi in una moltitudine che sfiora il mezzo milione, il paragone con altre popolazioni risulta statisticamente irrilevante.			Lo studio è stato redatto partendo dai dati disponibili dalla ASL, che risulta la struttura territoriale competente con maggior grado di affidabilità.	
3	CRIAAC	Coerenza Documentale	Si richiede di respingere la proposta di "Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma" e di chiederne la riproposizione, con altra proposta e/o strumento, con contenuti coerenti con le leggi nazionali, con le norme comunitarie e con gli impegni assunti dal Proponente, nella sua veste di "Autorità Nazionale (ENAC)", con la Commissione Europea. Oppure, in subordine, di richiedere al proponente il ripristino della coerenza di tutti i documenti presentati con gli impegni comunitari, assunti dallo stesso proponente nella sua veste di "Autorità Nazionale (ENAC)", primo fra tutti "tenere conto degli interventi realizzati ed in corso di realizzazione dal 2002 in poi".	DVA-2016-0008865.pdf	04.04.2016	E' stato redatto un apposito documento integrativo al riguardo che definisce le analisi relative a quanto richiesto dalla Commissione Europea per il caso EU Pilot 6876/14/ENVI in relazione alla coerenza e validità dei documenti presentati.	Si rimanda all'elaborato A782T4DGGGERAMB0004 "Chiarimenti ai rilievi della Commissione Europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14ENVI"
		Sottosuolo	Si osserva la sottovalutazione della questione inerente alla presenza di numerose cavità sotterranee di diverse tipologie, che percorrono il Parco dell'Appia Antica e le zone limitrofe che hanno problemi di stabilità.			Allo stato attuale delle conoscenze non risulta che tali fenomeni interessino il sedime aeroportuale. Nel corso dell'esercizio aeroportuale e in occasione di interventi di manutenzione non sono state riscontrate problematiche di cedimenti o subsidenza. In ogni caso, nelle successive fasi progettuali saranno previste per i singoli interventi le opportune indagini geognostiche di dettaglio.	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
4	Legambiente Lazio	Vegetazione, Flora e Fauna	<p>Si osserva la mancata segnalazione nello SIA della questione relativa alla moria dei pini secolari che dal 2001 si registra nel parco dell'Appia Antica e nel Parco degli Acquedotti a causa della bassissima quota degli aerei in quella zona durante l'atterraggio.</p> <p>Si osserva la mancanza di una proposta concernente la salvaguardia e la tutela del Parco Regionale Appia Antica</p> <p>Si osserva la carenza di relazioni specialistiche contenute nello SIA rispetto alla non sinificatività degli impatti delle azioni del Masterplan sull'avifauna delle aree Natura 2000, SIC Albano IT6030039, SIC/ZPS Lago di Albano IT6030038</p>			Le analisi sono state eseguite sulla base delle informazioni significative correlabili al fenomeno in studio.	<p>cfr. OA782T1PTIVINCA001-1 "STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE - Relazione"</p> <p>cfr. OA782T1PTIVINCA002-1 "Carta delle aree Natura 2000"</p>
		Vegetazione, Flora e Fauna	<p>Si osserva la mancanza di studi specialistici per dimostrare che la distanza dell'aeroporto dalle aree protette in esame sia sufficiente a garantire che non vi siano effetti negativi significativi sulla flora e sulla fauna.</p> <p>Mancanza di approfondimenti sull'eventuale suscettibilità della vegetazione e delle comunità boschive presenti all'interno dei SIC agli agenti inquinanti rilasciati dai velivoli.</p> <p>Si osserva che nell'elaborato SIA mancano approfondimenti riguardo agli eventuali effetti dell'aumento dell'inquinamento legato al traffico aeroportuale sulla specie vulnerabile <i>Vicia Sativa</i> ssp. <i>incisa</i> presente all'interno del SIC Albano (IT6030039) , oltre che sulla specie rapace di interesse comunitario (<i>Falco peregrinus</i>) presente nel SIC/ZPS Lago di Albano (IT6030038).</p> <p>Si osserva che nell'elaborato SIA mancano valutazioni riguardanti gli effetti dell'aumento dell'inquinamento legato al traffico aeroportuale sull'erpeto fauna relitta (<i>Bombina variegata</i>), sulle specie endemiche protette e sul castagneto ad avanzato stadio successionale presenti all'interno del Parco Naturale Regionale dei Castelli Romani (EUAP0187).</p>			<p>L'ambito di studio è stato determinato con riferimento alla significatività degli effetti indotti dall'aeroporto, come riportato negli elaborati specifici di settore.</p> <p>Nella Relazione Generale del Quadro di Riferimento Ambientale - Vol. 2 sono state condotte le analisi richieste.</p> <p>Si rimanda inoltre alla valutazione condotta nello screening contenuto nella VINCA, che prende in esame il SIC/ZPS IT6030038 Lago di Albano e il SIC IT6030039 Albano (Località Miralago).</p>	<p>cfr. OA782T1PTIQRAMB002-1 "Relazione - Volume 2", Quadro di Riferimento Ambientale</p> <p>cfr. OA782T1PTIVINCA001-1 "STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE - Relazione"</p> <p>cfr. OA782T1PTIVINCA002-1 "Carta delle aree Natura 2000"</p>
		Atmosfera	<p>Si osserva una sottovalutazione del problema relativo all'immissione delle sostanze nocive (SOx, NOx e Particolato) causa dell'aumento dell'acidità della pioggia e dello smog fotochimico</p>	DVA-2016-0008994.pdf	05.04.2016	<p>In relazione all'inquinamento delle sostanze nocive sono stati valutati gli inquinanti NOx, SOx e Particolato richiamati nell'osservazione. In particolare, con riferimento ad NOx e SOx i dati stimati sono stati confrontati con i valori limite normativi per la protezione della vegetazione, dimostrando come il contributo dell'aeroporto possa considerarsi trascurabile.</p>	
Rumore	<p>Si osserva come studi epidemiologici evidenziano la stretta connessione tra il forte rumore aeroportuale, fortemente presente nella fase diurna e notturna, e l'aumento notevole dell'incidenza di patologie a carico degli apparati cardiovascolari, uditivi e cognitivi dei cittadini dei comuni residenti nelle zone circostanti l'aeroporto.</p> <p>In relazione ai dati di ARPA Lazio si definisce Critico lo stato acustico della zona dell'aeroporto di Ciampino.</p> <p>Si ribadisce quindi come l'unica soluzione, secondo ARPA Lazio, sia la diminuzione dei voli dai quasi 150 ai 61 giornalieri. Questo va a contraddire il piano di sviluppo 2012-2021 che prevede un incremento di circa 20000 movimenti annui.</p> <p>Si ritiene necessario uno studio dettagliato per quanto riguarda il tema del contenimento del rumore, antecedente ai lavori da svolgersi.</p> <p>Si richiama quanto affermato nel SAMBA riguardo al quadro socio-economico associato all'esposizione in studio che "i bambini che frequentano le scuole dove maggiore è l'impatto del rumore sono di più basso livello socio-economico e hanno una proporzione di mamme laureate inferiore ai bambini che invece frequentano scuole dove il rumore misurato è minore". Tale informazione risulta non trascurabile al fine di trarre considerazioni sui risultati ottenuti dai test relativi all'associazione tra rumore aeroportuale e performance cognitive dei bambini.</p>			<p>Il Masterplan, come approvato da ENAC, prevede una riduzione dei movimenti di circa il 30% rispetto allo stato attuale; in combinazione con procedure di volo che perseguiranno il rispetto dei limiti normativi della zonizzazione acustica aeroportuale approvata.</p> <p>Per quanto riguarda il tema del contenimento del rumore ADR, in qualità di Ente gestore, ha inviato agli Enti Competenti il Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore, in ottemperanza all'art.2, c.3 del D.M. 29.11.2000.</p> <p>Il Piano è attualmente in fase di istruttoria tecnica presso la Direzione Generale per i rifiuti e l'inquinamento (DG-RIN) del MATTM e sarà pertanto oggetto di Conferenza Unificata.</p>			

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
		Vibrazioni	Si ritengono necessari ulteriori chiarimenti in merito all'esclusione nello SIA della questione relativa alle vibrazioni sonore.			Le vibrazioni sono state considerate trascurabili in relazione alla localizzazione delle aree di intervento per la realizzazione delle opere oggetto di VIA rispetto ai potenziali ricettori. Queste sono localizzate in prossimità dell'aerostazione lato Ovest dell'aeroporto, mentre i nuclei abitati più consistenti sono collocati sul lato est. Nelle successive fasi progettuali, per i singoli interventi saranno, comunque, previste specifiche misure per la corretta gestione dei cantieri al fine di minimizzare il potenziale disturbo indotto da vibrazioni.	
5	CRI AAC	Rappresentazione grafica	<p>Si osserva l'errata elaborazione delle tavole planimetriche proposte a corredo del Masterplan per la rappresentazione dei luoghi. La scala grafica non corrisponde per l'aeroporto e la planimetria di base. a tale proposito si osserva come sia errata la rappresentazione dell'aeroporto, della sua area di sedime e dell'intorno aeroportuale, che non riproduce completamente il margine urbano esistente e non riporta correttamente tutti gli elementi invece presenti.</p> <p>Si richiede pertanto una nuova stesura degli stessi, adeguatamente documentata, corretta e attendibile, rimandando alla successiva analisi dei nuovi elaborati e degli altri dati di relazione a corredo dell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza.</p>	DVA-2016-0009008.pdf	05.04.2016	<p>Nelle tavole planimetriche la rappresentazione dell'aeroporto è correttamente definita.</p> <p>In alcuni elaborati, dove prioritaria è la descrizione di quanto avviene all'interno del sedime aeroportuale, la cartografia di base è stata semplificata per facilitare la lettura dell'elaborato stesso.</p> <p>Lì dove, invece, per una corretta ed esauriente analisi degli impatti naturali ed antropici, era importante soffermarsi su ogni singolo ricettore, la cartografia dell'intorno è stata più approfondita e la rappresentazione dei luoghi risulta più compiutamente definita.</p>	
6	CRI AAC	Salute Pubblica	<p>Si osserva che lo studio non riporta né una stima delle emissioni per tutto il territorio, né una stima delle concentrazioni di inquinanti per tutte le sorgenti nel territorio.</p> <p>Si osserva che nel paragrafo salute pubblica non è presente un'analisi epidemiologica approfondita.</p> <p>Si evidenzia che non si prende in considerazione come piano di lavoro il modello DPSIR, né un'analisi dei dati delle centraline installate a Ciampino, né un confronto dei risultati del modello di concentrazioni con i dati delle centraline stesse.</p> <p>Si assume anche la popolazione della Asl RMC – Municipio VIII (ex Municipio XI) come popolazione di confronto. Sembra fuorviante poiché per cause di ricovero e morte di tipo respiratorio tutto il comune di Roma è considerato una situazione critica rispetto alla media regionale anch'essa critica rispetto a quella nazionale. Il confronto va fatto anche sulla media nazionale.</p> <p>Si evidenzia che appare ingiustificata la scelta di adottare procedure dell'US-EPA e non quelle sviluppate in ambito europeo per essere aderenti alle normative comunitarie.</p>	DVA-2016-0009010.pdf	05.04.2016	<p>Con riferimento alla stima delle emissioni si ritiene superata in relazione alle analisi effettuate sulle concentrazioni nella componente atmosfera.</p> <p>Con riferimento alle concentrazioni di inquinanti risulta non praticabile la correlazione della responsabilità della concentrazione rilevata per tutte le sorgenti presenti. Si è quindi scelto di approcciare il tema nella sua globalità considerando i valori registrati sul territorio e determinando la quota percentuale di cui è responsabile l'aeroporto nel suo esercizio.</p> <p>Con riferimento alle centraline queste sono state ampiamente analizzate nella componente Atmosfera all'interno della Relazione Generale - Vol. 1 del Quadro di Riferimento Ambientale.</p> <p>La metodologia è stata già utilizzata con successo in precedenti studi sul territorio italiano, oltre ad essere una metodologia sviluppata da un autorevole punto di riferimento in materia come l'Agenzia di Protezione Ambientale americana (US-EPA).</p>	cfr. 0A782T1PTIQRAMB001-1 "Relazione - Volume 1", Quadro di Riferimento Ambientale
			Si osserva che per i rischi tossicologico e cancerogeno, si definisce la dose inalatoria come rappresentata dalla dose media giornaliera assorbita. Questa ipotesi sembra non prendere in considerazione con quanto dimostrato dallo studio MISA-2: associazione tra picchi di concentrazione di inquinanti (poche ore del giorno) e mortalità/ricoveri. Procedere con un'operazione di media cancella questo tipo di informazione (può esserci una media giornaliera bassa anche con un picco alto di pochissime ore di concentrazione) invece necessaria.			La procedura di analisi è stata eseguita in conformità alla metodologia dichiarata al punto precedente.	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
7	CRIAC	Modello di gestione Aeroportuale	<p>Si osserva che tutta la documentazione allegata all'Atto Unico Convenzione-Contratto di Programma relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, stipulato tra la Soc. Aeroporti di Roma S.p.A. (AdR S.p.A.) e l'ENAC in data 25 ottobre 2012" è da considerarsi inscindibile da tale atto e che in nessuna parte riporta la volontà contrattuale, neanche in via ipotetica, di trasformare l'aeroporto di Roma Ciampino in un "Secondary Airport" ma, al contrario, riporta e ribadisce in tutti i documenti dove si esplicitano esplicite volontà contrattuali o indirizzi contrattuali la definizione dell'aeroporto di Roma Ciampino come "City Airport".</p> <p>Si osserva inoltre che la documentazione presentata dal Proponente nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino - Roma. Presentata il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP 3276), riporta la volontà contrattuale, finanziaria e progettuale di trasformare l'aeroporto di Roma Ciampino in un "Secondary Airport".</p> <p>Si osserva inoltre che in nessuna parte della documentazione presentata dal Proponente ci sono indicazioni relative ad una idonea istruttoria e a idonei atti di Governo e della Corte dei Conti che abbiano autorizzato e finanziato il passaggio dal modello di "City Airport" al modello di "Secondary Airport".</p> <p>Si richiedono pertanto idonei pareri, anche giurisdizionali, che permettano di acclarare la legittimità (e quindi la validità) della documentazione presentata dal Proponente per quanto attiene l'adozione del modello di "Secondary Airport". Qualora tale legittimità (e quindi validità e proponibilità in sede di Valutazione Ambientale) non sia dimostrabile, si richiede alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento di ritenere invalida l'intera documentazione presentata dal Proponente o, in subordine i documenti riportanti il riferimento al modello del "Secondary Airport".</p>	DVA-2016-0009022.pdf	05.04.2016	<p>La scelta del modello tipologico e funzionale del Secondary Airport per la configurazione operativa dello scalo di Ciampino è stata condivisa tra ENAC ed il Gestore in fase di istruttoria tecnica del Masterplan, approvato in data 8 ottobre 2015.</p> <p>Il passaggio dal modello di City Airport, inizialmente previsto dalla Convenzione per la gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale e dal Contratto di programma di cui all'Atto unico approvato con D.P.C.M. 21 dicembre 2012 e modificato con l'Atto aggiuntivo stipulato da ENAC ed AdR in data 27 dicembre 2012, a quello di Secondary Airport è stato illustrato mediante opportune motivazioni tecnico-operative e generali dal Gestore, in ragione, in particolar modo, dei recenti mutamenti nello scenario del traffico aereo di riferimento per i quali sono variati i presupposti che avevano inizialmente guidato l'individuazione del modello di City Airport.</p>	
8	Comune di Roma	<p>Ambito legislativo</p> <p>Traffico</p> <p>Rumore e Atmosfera</p>	<p>Si richiede un approfondimento riguardo alla definizione dell'ambito legislativo di riferimento in cui verrà disciplinata l'attività edilizia di demolizione/ricostruzione e accorpamento immobili esistenti per conseguire una maggiore fruibilità dello scalo aeroportuale aperto ai voli privati e civili (DPR 380/2001, D.Lgs. 103/2006 s.m.i., ecc. convenzioni, accordo di programma, ecc.)</p> <p>Si richiede un approfondimento riguardo alla definizione dell'incidenza sul traffico locale e grande viabilità (Appia Nuova, ecc.) dovuto all'incremento di posti auto da destinare a parcheggio a servizio dello scalo aeroportuale. Valutazione di istituzione di nuovi collegamenti o aumento frequenza corse del TPL.</p> <p>Si richiede un approfondimento riguardo alla definizione dell'incidenza, eventuale incremento/decremento, inquinamento acustico e di emissione nell'area di sostanze e prodotti di combustione in corrispondenza delle rotte utilizzate nella fase di decollo e di atterraggio in caso di aumento dei volumi di traffico e/o sorvoli</p>	DVA-2016-0010094.pdf	15.04.2016	<p>Le opere verranno approvate e affidate nel rispetto della normativa vigente in materia di approvazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale e nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica.</p> <p>Con riferimento all'inquinamento acustico nella componente rumore è stato effettuato lo studio in relazione agli effetti sia delle rotte sia dei volumi di traffico. Con riferimento alla componente atmosfera, l'incidenza della rotta risulta meno influente sul fenomeno data anche la relazione con i parametri meteorologici e le emissioni nella determinazione delle concentrazioni, parametro di riferimento per la stima della qualità dell'aria.</p> <p>Ad ogni modo si ribadisce che il Masterplan prevede all'orizzonte 2021 una riduzione del traffico aereo.</p> <p>Con riferimento all'inquinamento acustico, nell'analisi della componente rumore è stato effettuato lo studio in relazione agli effetti sia delle rotte, sia dei volumi di traffico. Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla documentazione del Piano di Risanamento Acustico già trasmessa al Comune di Roma nell'ambito dell'istruttoria richiamata nella controdeduzione all'osservazione n. DVA-2016-0008864.</p> <p>Con riferimento alla componente atmosfera, l'incidenza della rotta risulta meno influente sul fenomeno, data anche la relazione con i parametri meteorologici e le emissioni nella determinazione delle concentrazioni, parametro di riferimento per la stima della qualità dell'aria.</p> <p>Ad ogni modo si ribadisce che il Masterplan prevede all'orizzonte 2021 una riduzione del traffico aereo.</p>	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
		Perimetro Sedime Aeroportuale	Si richiede un approfondimento riguardo alla definizione del perimetro dell'area dello scalo aeroportuale ricadente nell'ambito territoriale del Comune di Roma Capitale e di Ciampino			I limiti comunali riportati nei vari elaborati sono conformi con le indicazioni dei principali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale vigenti.	
9	CRIAAC	Viabilità	<p>Si osserva la realizzazione nell'ambito del sedime dell'aeroporto di una nuova strada asfaltata parallela e limitrofa alla strada perimetrale già esistente, a ridosso della città di Ciampino. Si evidenzia che la realizzazione di tale strada non sembra prevista nella documentazione prodotta dal proponente. Si ritiene che la realizzazione di tale strada sia da intendere come opera in contraddizione con lo svolgimento della procedura di VIA in corso poiché rappresenta una rilevante modifica dello stato dei luoghi in corso di valutazione.</p> <p>Si osserva che il Sindaco della Città di Ciampino con sua nota del 26.11.2015 rese noto al pubblico che nell'ambito di incontri con ENAC e ENAV era stata ipotizzata la possibilità di realizzare una via al confine della Città che consenta un collegamento alternativo alle principali strade provinciali. Non una via di rullaggio quindi ma una strada offerta alla Città che ridurrà lo spazio dello scalo ciampinese e anche il traffico automobilistico nel centro cittadino. Qualora la strada in corso di realizzazione fosse prodromica alla realizzazione di quanto auspicato dal Sindaco l'intera procedura di VIA sarebbe falsata e da riproporre.</p>	DVA-2016-0010588.pdf	20.04.2016	<p>In attuazione del trasferimento dei beni demaniali militari dello scalo per effetto del cambio di status dell'Aeroporto di Ciampino da militare a civile si è reso necessario procedere con la realizzazione di alcuni interventi, che sono stati descritti negli elaborati del Masterplan e di cui è stata opportunamente motivata l'esclusione dallo SIA.</p> <p>In particolare, è stata realizzata la nuova viabilità perimetrale al fine di separare le aree di interesse militare e civile del sedime aeroportuale.</p> <p>Inoltre, a seguito degli eventi terroristici accaduti tra la fine del 2015 e l'inizio del 2016 in alcune delle principali città europee, è stato deciso nel corso di diversi Comitati di Sicurezza Aeroportuale, ai quali hanno preso parte gli Enti di Stato, la Direzione Aeroportuale ENAC ed ADR, di innalzare il livello di allertamento per lo scalo di Ciampino, con conseguente variazione della valutazione del rischio. Pertanto, al fine di adeguare gli standard di sicurezza aeroportuale si è proceduto alla sostituzione della recinzione aeroportuale lato Est.</p>	
10	Comune di Roma	Trasporto Pubblico	Si osserva che la scelta della riduzione dell'offerta del 30% tuttavia non trova riscontro nell'attenzione che il P.R.G. di Roma ha posto nei confronti dell'accessibilità al sistema aeroportuale inserendo la previsione di una nuova Stazione Ferroviaria nel territorio di Roma Capitale (Ciampino 2) che per la funzionalità corretta anche dell'Aeroporto è utile che venga realizzata.			La riduzione di traffico prevista dal Masterplan non è in contrasto con la realizzazione della stazione ferroviaria di Ciampino 2. Tale scelta potrà essere approfondita in un apposito tavolo alla presenza anche di RFI e degli Enti gestori del TPL per la definizione di un sistema di collegamento intermodale.	
		Viabilità	<p>Si osserva che il progetto delle infrastrutture previste dall'intervento di adeguamento non affrontano il tema dell'accessibilità con il trasporto pubblico, in particolare della fruibilità per la rete del trasporto pubblico locale che necessiterebbe di un capolinea e/o di stalli di fermata in prossimità dell'accesso della avio stazione e di contro prevedono un incremento dell'offerta di parcheggio in controtendenza rispetto alla riduzione dei volumi di traffico annuali.</p> <p>Si ritiene peraltro che il parcheggio previsto su via Mameli con accesso diretto da via Appia sia in contrasto con le caratteristiche funzionali della strada e può costituire un elemento di disturbo del flusso veicolare con la creazione di criticità nei confronti della sicurezza.</p> <p>Si ritiene che ai fini di una valutazione di competenza di merito è necessario un progetto di maggior dettaglio che definisca in modo compiuto le infrastrutture stradali e gli adeguamenti della viabilità interessate dalle modifiche.</p>	DVA-2016-0011156.pdf	27.04.2016	<p>Il Masterplan prevede la realizzazione di un nuovo Terminal bus, comprensivo di servizi al passeggero, uffici, stazionamento autobus e parcheggi di pertinenza, come estensione dell'offerta di servizi al viaggiatore che raggiunge la zona dell'aerostazione passeggeri di Ciampino con gli autobus. Si prevede, inoltre, la realizzazione di un collegamento pedonale di facile percorrenza che conetterà il Terminal bus con l'Aerostazione passeggeri.</p> <p>Con riferimento all'incremento dell'offerta di parcheggio, si evidenzia che gli interventi proposti nel Masterplan garantiscono la qualità del servizio ai passeggeri, in linea con le previsioni della domanda di sosta da oggi al 2021, anche in relazione ai picchi di presenza che si verificano nelle ore di punta.</p> <p>Per quanto attiene il layout utilizzato per l'uscita/entrata dalla Via Appia, si ritiene che questo sia compatibile dal punto di vista geometrico e funzionale con la categoria di strada (viabilità a carreggiate separate assimilabile a strada di categoria D), essendo previsto l'utilizzo di corsie specializzate di entrata e di uscita dedicate al parcheggio (schema previsto dal DM2006).</p> <p>Per il dimensionamento geometrico e funzionale di dettaglio degli elementi delle corsie specializzate si rimanda alle successive fasi progettuali per le quali saranno approfonditi gli scenari di traffico.</p>	

AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI CIAMPINO
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI CIAMPINO - ID_VIP: 3276
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE AL MATTM

NUM.	MITTENTE	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	DOCUMENTO (N° prot.)	DATA	CONTRODEDUZIONE	ELABORATO
11	CRIAAC	Procedura	Si osserva che le attività per il rifacimento della pista non sono ricomprese nella documentazione sottoposta a VIA.	DVA-2016-0019114.pdf	20.07.2016	Tali interventi sono necessari a garantire la continuità di esercizio e l'operatività dello scalo, in ottemperanza alle norme specifiche di settore e in relazione all'obbligo di assicurare gli standard di sicurezza e non comportano la realizzazione di opere soggette a VIA.	