



SALVIAMO IL PAESAGGIO

salviamoilpaesaggio.roma.prov@gmail.com

Carissimi amici,

sono circa otto anni che lottiamo contro il raddoppio dell'aeroporto di Fiumicino, uniti abbiamo contribuito a far emergere i danni di inutili e dannose opere che distruggono il territorio e provocano danni irreversibili all'ambiente e alla salute dei cittadini.

Con la presente, in continuità con le lotte fino ad oggi sostenute, desideriamo inviarvi un nostro progetto alternativo all'ampliamento dell'aeroporto senza consumo di suolo che, qualora ritenuto utile ed opportuno, potete pubblicare nel sito.

Il nostro Progetto alternativo - elaborato e messo a punto da esperti ed ingegneri altamente qualificati che hanno lavorato insieme ai professionisti del nostro Comitato - dimostra come sia possibile tecnicamente, senza la necessità di realizzare nuove piste, incrementare, semprechè richiesto dalla domanda, le capacità di traffico dell'Aeroporto di ulteriori 40 milioni di passeggeri/anno (che si vanno ad aggiungere ai 40.200.000 registrati nel 2015) portando così le capacità complessive del Leonardo da Vinci a oltre 80 milioni di passeggeri/anno.

Un ulteriore incremento significativo dei passeggeri si può ottenere trasferendo i voli low cost in un aeroporto dedicato ed utilizzando gli slot per aerei di maggiore capacità (Wide body a doppio ponte, dai 535 ai futuri 835 passeggeri).

Nel mese di aprile, il **Progetto alternativo di potenziamento dell'Aeroporto di Fiumicino**, dal Sindaco di Fiumicino è stato consegnato al Ministro del MIT On. Graziano del Rio (vedere www.comitatofuoripista.it)

Con il raddoppio dell'aeroporto di Fiumicino si distruggerebbero 1300 ettari di Agro Romano, strappati allo Stagno di Maccarese con la bonifica idraulica del 1884-1889.

I terreni interessati al raddoppio sono totalmente inedificabili poiché ricadono integralmente nella **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano**, istituita con Decreto del Ministero dell'Ambiente nel Marzo 1996, inoltre l'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, in applicazione del Decreto n.42/2015, ha dichiarato detti terreni alluvionabili, la stessa Commissione Parlamentare d'Inchiesta istituita nel 1961 dichiarò questi terreni i meno idonei ad ospitare un aeroporto.

Nonostante tutto ciò, in questi 1300 ettari (13milioni di metri quadrati), possono essere edificati, secondo le norme del Piano Regolatore -derogabile dalla norme nazionali- oltre 25 milioni di metri cubi (2,0 mc su 1.0 mq).

Il Progetto di sviluppo presentato da ENAC-AdR e approvato con il DPCM del 21/12/2012, è suddiviso in due fasi: "Fiumicino Sud" - con opere da realizzare per un valore di 2,5miliardi di euro entro il 2021 nel sedime attuale - e "Fiumicino Nord" - con la realizzazione al di fuori del sedime di nuove infrastrutture per un valore di 10miliardi di euro (IV Pista e Raddoppio) che richiedono un ulteriore consumo di suolo di circa 1300 ettari, tutti ricadenti in area vincolata all'interno **della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano**, istituita con Decreto del Ministero dell'Ambiente nel 1996.

Il nostro **Progetto alternativo** - elaborato e messo a punto da esperti ed ingegneri altamente qualificati che hanno lavorato insieme ai professionisti del nostro Comitato - dimostra come sia possibile tecnicamente, senza la necessità di realizzare nuove piste, incrementare le capacità di traffico dell'Aeroporto di ulteriori 40 milioni di passeggeri/anno (che si vanno ad aggiungere ai 40.200.000 registrati nel 2015) portando così le capacità complessive del *Leonardo da Vinci* a oltre 80 milioni di passeggeri/anno.

Un ulteriore incremento significativo dei passeggeri si può ottenere trasferendo i voli low cost in un aeroporto dedicato ed utilizzando gli slot per aerei di maggiore capacità (Wide body a doppio ponte, dai 535 ai futuri 835 passeggeri).

Tale incremento viene conseguito mediante:

- l'implementazione di procedure di atterraggio e decollo che consentono di raggiungere, nel rispetto delle norme vigenti, 120 movimenti/ora;

- l'utilizzazione delle aree interne al sedime attuale, occupate e non, per la realizzazione di infrastrutture (terminal, finger, piazzali di sosta remoti, collegamenti vari) in grado di soddisfare le esigenze di tale incremento di traffico.

Le simulazioni illustrate nella prima parte del materiale allegato - "**Procedure di decollo/atterraggio e utilizzo delle piste**" - hanno utilizzato i dati dichiarati da AdR e lo scenario ipotizzato è stato validato mediante il programma SIMMOD. La simulazione può essere visualizzata collegandosi al sito del Comitato FuoriPISTA, ed è mostrata ad una velocità 10 volte quella reale.

La seconda parte, "**Infrastrutture Airside e Landside**", presenta due varianti e contiene una tabella di confronto tra numero di piazzole aeromobili per traffico passeggeri (fingers, remoti e totali) previsti dai Progetti AdR "*Fiumicino Sud*" e "*Fiumicino Nord*" e quelli ipotizzati con le due varianti assunte dal **Progetto alternativo**. Gli scenari sono stati inoltre completati con lo studio dei flussi passeggeri e delle modalità di trasporto per l'accesso all'aeroporto ferroviario, con una percentuale di trasportati di oltre il 75% e viario (30%).

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

In sintesi, il **Progetto alternativo** dimostra che riorganizzando le infrastrutture esistenti e quelle previste dal Progetto *Fiumicino Sud*, occupando gli spazi ancora inutilizzati all'interno dell'attuale sedime, riprogettando i protocolli di volo, la IV Pista e l'intero progetto *Fiumicino Nord* sono inutili e l'incremento delle capacità del Leonardo da Vinci può essere raggiunto senza uscire dal sedime attuale.

Ricordiamo peraltro che il **Piano Nazionale Aeroporti del 2014** - diminuendo peraltro sensibilmente le stime del **Piano del 2012** che parlavano di 70/80 milioni di passeggeri/anno al 2030 - prevede per l'Aeroporto di Fiumicino la necessità di soddisfare nel 2035 un traffico di 63/72 milioni di passeggeri/anno, comprensivi dei voli low cost (che invece necessiterebbero, come accade in tutti gli altri paesi europei, di un aeroporto a loro dedicato)

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

