

Isola del Liri, 5 settembre 2011

Spett.le
ASI Consorzio per lo
Sviluppo Industriale
P.le De Matthaeis
3100 FROSINONE

Oggetto: Piano Territoriale Regolatore dell'ASI. Variante per Aeroporto. Osservazioni.

Il sottoscritto Prof. ZINZI Giulio Marcello Angelo, nato a Sora il 16/1/1958, in qualità di Presidente della Sezione della Ciociaria dell'Associazione portatrice di interesse diffuso ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede in Isola del Liri alla Via Napoli 185, presenta formali

OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE ASI

per i seguenti motivi:

Il primo motivo per cui la Variante al Piano Territoriale Regolatore dell'A.S.I. Consorzio per lo sviluppo Industriale di Frosinone va respinta è dettato dalla relazione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, datato ottobre 2009.

L'ENAC, preliminarmente, dopo aver ribadito che è compito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pianificare la realizzazione di nuovi aeroporti e l'ampliamento di quelli esistenti, in relazione alla regione Lazio, ha scelto di realizzare un nuovo aeroporto nella provincia di Viterbo.

Infatti, nella relazione richiamata, l'Ente, al di là di scelte che spettano comunque ad indirizzi e valutazioni di ordine politico, ha comunque stabilito di eseguire un esame tecnico circa la scelta della costruzione di un nuovo aeroporto nel comprensorio territoriale della provincia di Frosinone, anche in risposta alla documentazione sottoposta alla sua attenzione dalla Società Aeroporti di Frosinone.

Dopo una serie di considerazioni di carattere territoriale in cui si verrebbe a collocare l'aeroporto di Frosinone, ossia i bacini d'utenza della regione della Campania e di quella del Lazio, analizzata la realtà esistente dei trasporti aerei tra le due regioni, che necessità di uno sviluppo.

Lo scalo più importante del bacino preso in considerazione è quello di Roma Fiumicino, che attualmente è interessato da un ampliamento in vista di un aumento del traffico aereo sulla zona, ma non sarà sufficiente ad assorbire il traffico che si svilupperà nei prossimi anni.

Poi vi è lo scalo di Ciampino che necessità di un ridimensionamento della propria attività in quanto situato troppo vicino ad insediamenti civili, e quindi crea non pochi problemi di inquinamento da rumore, oltre ad aver attirato molte lamentele da parte degli abitanti locali; nel Comune di Grazzanise è in costruzione il nuovo aeroporto, che dovrà favorire la nuova domanda e decongestionare quello di Capodichino, ormai al massimo delle proprie capacità produttive.

Per cui il bacino campano – laziale necessitava di un nuovo aeroporto, e la migliore scelta tecnica tra le varie opzioni (Frosinone, Latina, Viterbo, Guidonia) è caduta su Viterbo.

Trattasi di scelta tecnica per vari motivi, che poi condurranno l'ENAC a dichiarare il sito di Frosinone non adatto.

Infatti, le analisi previsionali tecniche svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con riferimento allo sviluppo del polo aeroportuale del Lazio hanno trovato Viterbo, tra le varie opzioni, l'unico in grado di soddisfare le necessità di trasporto future.

Il primo aspetto è quello cosiddetto "aeronautico/operativo.

Il nuovo sito è incompatibile con l'aeroporto militare di Frosinone, in quanto un nuovo aeroporto comporterebbe intralcio all'attività dello stesso, oltre a gravi penalizzazioni su piano dell'operatività e della sicurezza dello stesso; a ciò bisogna aggiungere che l'aeroporto militare di Frosinone è l'unica struttura dell'aviazione militare elicotteristica esistente e deputata allo specifico compito di formazione ed addestramento del personale destinato all'aeronautica militare ed all'esercito italiane, oltre alla formazione di quel personale destinato ai Corpi dei Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza e Guardia Forestale.

Non a caso il Ministero della Difesa è profondamente contrario alla realizzazione a Frosinone di un aeroporto civile.

Poi, con riferimento al traffico, gli aerei in arrivo ed in partenza da Frosinone intaserebbero l'area terminale di Napoli e Roma, cioè creerebbero un'interferenza con le procedure di arrivo e partenza con gli stessi aeroporti, finendo per rendere la gestione del traffico nello spazio aereo interessato particolarmente impegnativa tale da creare considerevoli limitazioni di capacità operativa, e quindi l'attività dell'aeroporto avrebbe un impatto negativo sui flussi di traffico da e per Fiumicino e Capodichino.

Inoltre, vi sono i problemi creati dalle condizioni climatiche, essendo l'aeroporto di Frosinone posto all'interno della Valle del Sacco e date le caratteristiche di ambiente climatiche temperato – umido, con frequenti escursioni termiche in cui non si possono escludere inverni molto umidi e nebbiosi ed

estati caldi con facili formazioni di cumuli nemdi tali da creare sicuramente problemi alle attività di arrivo e partenza degli aerei.

Il secondo aspetto negativo riguarda quello infrastrutturale, sia dovuti al fatto che nei progetti di realizzazione dell'aeroporto di Frosinone è assente la costruzione della torre di controllo del traffico aereo, sia dal fatto che per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria in loco, (che consentirebbe la chiusura delle attuali stazioni ferroviarie di Frosinone e Fermentino), non sono stati coinvolti gli Enti di riferimento competenti, ossia le Ferrovie dello Stato.

Il terzo aspetto è riferibile agli aspetti specificamente ambientali, e totalmente ignorati dalla variante.

E' noto che la zona del territorio interessata dall'intervento risulta oggetto di interventi di un risanamento ambientale (bonifica della Valle del Sacco) a causa dell'influenza del grave inquinamento subito negli anni passati dallo sviluppo industriale, tra l'altro ancora in corso.

Per cui la zona, in fase di recupero ambientale, non sopporterebbe un ulteriore carico di inquinamento che inevitabilmente comporterebbe la costruzione di un aeroporto.

Pertanto, in assenza di un parere positivo da parte sia dell'ENAC, sia dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e di quello della Difesa, difficilmente il futuro aeroporto dei Frosinone otterrebbe i necessari nulla osta per l'operatività dei voli.

Il secondo motivo per il quale la Variante non va accolta è di ordine economico-finanziario.

Innanzitutto il rapporto di Analisi socio-economico del Programma di Sviluppo del Polo aeroportuale di Frosinone e dell'area ad esso collegata, formulato a supporto della Valutazione Ambientale Strategica, nel proprio studio finalizzato alla valutazione degli impatti sociali ed economici della realizzazione del Progetto utilizza dati economici dell'anno 2008 (vedi pagina 32

dell'Analisi socio-economica): considerando che siamo nel 2011, lo studio stesso va considerato, almeno nel merito, quantomeno fuorviante.

Dopo aver esaminato vari scenari attuali ed immaginato probabili tendenze, anche in comparazione con altre realtà simili (aeroporti del bacino laziale e campano) (vedi pagine n. 67, 68 ,69, 79, 80, 81,) finalmente si riesce a capire il costo almeno in termini monetari di tutte le opere richiamate nel progetto di variante.

Dalla somma degli importi indicati per ogni specifica opera di cui al progetto, anche se suddivisa per gli anni che vanno dal 2010 al 2012 (vedi pagine da 84 a 87 dell' Analisi socio-economica del programma), risulta necessario impegnare € 87.383.000,00 per la costruzione dell'aeroporto stesso, € 36.195.000,00 per la realizzazione dell'Eliporto, € 19.500.000,00 per la nuova stazione ferroviaria, € 3.500.000,00 per la realizzazione del terminal autolinee, € 15.487.000,00 per lo sviluppo dell'interporto ai fini del calcolo d'impatto ed € 9.240.000,00 per la realizzazione del Tunnel commerciale, per un importo totale generale di €171.305.000,00.

Da aggiungere che i prezzi riportati sono quelli fissati all'anno 2007, per i quali è necessario eseguire un incremento, data la probabilità che gli indici dei prezziari siano aumentati. Inoltre, i prezzi indicati sono al netto d'IVA, per cui ad oggi bisogna aumentarli del 20%, se non del 21, come si paventa nella manovra finanziaria dell'attuale Governo in carica. Fatti i dovuti calcoli, l'intervento, in totale potrebbe venire a costare un importo superiore ai 200.000.000,00 di Euro, a fronte di una dotazione da parte dell'Ente proponente, ossia la Società Aeroporti di Frosinone, di soli (si fa per dire) €13.106.000,00 (vedi pagina 85 dell'Analisi socio-economica – somme a disposizione della stazione appaltante) che lo stesso Ente dovrebbe avere a disposizione entro il 2012.

Un costo (investimento) esorbitante rispetto alle possibilità finanziarie dell' A.D.F. S.p.A., a fronte del quale si nutrono forti dubbi che l'opera in generale possa un giorno vedere la luce.

Inoltre, va esclusa in partenza che i lavori si possano concludere entro l'anno 2012 e l'apertura dello scalo aereo entro il 2013, in quanto ad oggi siamo ancora in una fase preliminare di valutazione del progetto, la cui eventuale approvazione richiederà molti mesi.

Per cui l'analisi socio-economica va considerata ormai superata, e necessita di un aggiornamento alla situazione economica attuale (settembre 2011), affinché la stessa possa rappresentare un valido strumento di valutazione da dover tenere in considerazione: allo stato attuale, l'analisi socio-economica prodotta dall'Ente proponente non può essere accettata, in quanto superata e quindi carente.

Infine, altro aspetto fondamentale è il rapporto costi/benefici dell'intervento.

L'Analisi socio-economica del programma di sviluppo prevede per l'aeroporto di Frosinone l'operatività già a partire dall'anno 2014 (vedi pagine 80 e 81 dell'Analisi), con un traffico iniziale di 470.000 passeggeri, per poi proseguire con 940.000 passeggeri per il 2015, 1.040.000 per l'anno 2016, 1.140.000 per il 2017 e via seguendo, fino a raggiungere i 2.980.000 passeggeri per l'anno 2029, mentre (tanto per fare il paragone con una realtà vicina) l'aeroporto di Viterbo, per la cui costruzione sono stati stanziati dal CIPE 550 milioni di Euro (fonti sito www.aeroportoviterbo.eu – notizia di luglio 2011), oltre ad essere stato inserito all'interno di un programma di investimenti attraverso la stipula dell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e le altre Entità pubbliche (Regione Lazio, Comune di Viterbo, Ferrovie Italiane ecc. ecc.) competenti del valore di 7 miliardi di Euro (www.viterbonews.24.it - giugno 2011), e che prevede l'ampliamento dell'attuale aeroporto di

Viterbo e l'attivazione entro il 2014 con una capacità di traffico iniziale per quasi 5 milioni di passeggeri, per poi essere raddoppiata entro 10 anni.

L'Ente proponente della costruzione dell'aeroporto di Viterbo è la società Aeroporti Di Roma S.p.A., la più importante realtà in materia di trasporti aerei in Italia, a differenza di quella di Frosinone; e questo è il motivo fondamentale per cui l'aeroporto di Viterbo si realizzerà, anche per il ritorno dell'investimento in tempi brevi, mentre quello di Frosinone, in assenza del coinvolgimento di vettori nazionali o internazionali eventualmente interessati all'uso dello scalo e con un così basso tasso di utenti, difficilmente raggiungerebbe un equilibrio gestionale tale da giustificare investimenti di tale portata.

A ciò bisogna aggiungere che a tutt'oggi, a differenza di quanto avvenuto per il progetto di Viterbo, è assente una sia pur minima sostenibilità da parte di istituzioni nazionali competenti.

Pertanto, allo stato attuale delle cose, il progetto della realizzazione di un aeroporto di tali dimensioni a Frosinone, è insostenibile da un punto di vista puramente economico.

Il terzo motivo è quello ambientale.

E' arcinoto che un aeroporto, comprensivo anche di eliporto civile, con una nuova stazione ferroviaria che raccoglierebbe l'utenza di due stazioni (che verrebbero abolite) ed uno militare, anche già esistente, comporta un carico di inquinamento per il territorio interessato da questi interventi molto pesante. Il progetto prevede l'occupazione e la trasformazione di un territorio a valenza agricola di 301 ettari: un impatto ambientale molto pesante, che comporterebbe conseguentemente un'ulteriore consumo di territorio, fenomeno troppo diffuso in Italia. A ciò bisogna aggiungere l'inevitabile inquinamento atmosferico ed acustico, oltre naturalmente alla distruzione dell'ecosistema presente.

Questi interventi di trasformazione dovrebbero essere eseguiti su un territorio già compromesso in modo profondo dagli inquinamenti ambientali causati in passato da varie attività industriali localizzate lungo la Valle del Sacco; inquinamento talmente grave da richiedere uno specifico, particolare e costoso intervento di bonifica di tutta la zona che è ancora in corso. Il comune di Frosinone, nell'ambito di una analisi dell'inquinamento atmosferico a carattere regionale, è stato classificato quale territorio in cui almeno un inquinante è superiore ai limiti fissati dalla legge (vedi pagine 79 e 80 Rapporto VAS), limiti aumentati anche del margine di tolleranza, a tal punto che il Comune interessato, ogni anno è obbligato ad adottare provvedimenti di limitazione al traffico cittadino, al fine di contenere il livelli di polveri sottili all'interno di quelli fissati dalla legge, che sovente e spesso vengono superati. Infatti vengono predisposti piani di azioni (circolazione delle autovetture a giorni alterni, domeniche ecologiche, ecc. ecc.) proprio a causa dell'alto tasso di inquinamento atmosferico. Ciò sta a significare che sul territorio vi è un alto tasso di inquinamento, e la costruzione di un aeroporto non può che aggravare la già precaria situazione ambientale del territorio interessato dall'intervento. Certamente non si può parlare di Sostenibilità ambientale, cui genericamente e superficialmente fa riferimento la Valutazione Ambientale Strategica allegata al progetto di Variante ASI.

Infine, il quarto motivo è quello rappresentato dall'impatto dell'intervento sui beni archeologici presenti in loco ed i problemi che lo stesso potrebbe creare agli stessi.

Sin dall'inizio, ossia dall'ideazione della costruzione di un aeroporto nel territorio individuato dalla Società Aeroporti di Frosinone S.p.A., il problema dell'esistenza di eventuali siti archeologici e di quelli già individuati in lavori eseguiti in anni precedenti sembra sia di alcuna importanza.

Infatti, sin dal primo intervento in merito (Studio di fattibilità per la realizzazione del Polo Aeroportuale di Frosinone) da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, è stata chiesta da parte della stessa una circostanziata relazione archeologica sull'area interessata dal progetto: a tutt'oggi della relazione circostanziata non v'è traccia nei documenti allegati alle planimetrie della Variante depositate presso il Consorzio ASI.

Dello stesso tenore la richiesta avanzata dalla Direzione regionale per i Beni e le Attività del Lazio, in cui si segnalava che la Relazione Preliminare al progetto d'intervento ometteva l'individuazione dei dispositivi di tutela esistenti nell'area individuata, e la carenza della definizione degli impatti dell'intervento sul patrimonio archeologico, richiamando la necessità di integrare la Relazione stessa con un rapporto circostanziato adeguato alla pianificazione in corso, anche perché parte dell'area interessata dall'intervento costruttivo è individuata dal Piano Territoriale Paesistico Regionale quale "Parco archeologico e culturale", così come individuato nella tavola C31, f389.

Inoltre, l'Ufficio Valutazione Ambientale Strategica dell'Area Valutazione Impatto Ambientale della Regione Lazio, preso atto delle note espresse dai vari uffici competenti in merito e ritenuto che dalle stesse emergevano inadeguatezze ed insufficienze dal Rapporto Preliminare circa i vari impatti significativi sull'ambiente interessato dall'intervento costruttivo, ossia la mancanza di una circostanziata relazione archeologica, la coerenza dell'intervento con gli obiettivi del piano di risanamento della Valle del Sacco, l'assenza della valutazione degli impatti su tutte le componenti ambientali, culturali e paesaggistiche, inclusi gli aspetti specifici, la biodiversità, la popolazione, salute umana, flora, fauna, suolo, aria, acqua, patrimonio culturale, architettonico ed archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i diversi fattori, gli impatti significativi sul paesaggio agricolo, concludendo che la valutazione degli impatti dovrà essere eseguita in modo tale da fornire

un'informazione esaustiva, riteneva conclusa la fase di consultazione preliminare, indicando la necessità che l'Autorità Procedente (Consorzio ASI), nel documento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sopperisca alle carenze evidenziate dalle varie Autorità coinvolte nel procedimento.

Orbene, esaminando la VAS (vedi pagine da 109 a 117), almeno con riferimento ai Beni archeologici e culturali, le carenze indicate dalle Autorità di cui sopra, continuano a sussistere.

Il Rapporto ambientale, in merito, richiama genericamente un po' di storia antica della zona, attesta rinvenimenti di materiali riferibili ad un insediamento dell'età del bronzo eseguiti durante gli scavi per una cava di calcare curati dal Prof. Italo Biddittu, indagini archeologiche eseguite in un area corrispondente all'interporto Merci dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio in occasione dei lavori eseguiti per la costruzione dell'Interporto, località Selva dei Muli, che hanno portato alla luce un insediamento di epoca eneolitica (risalente al IV millennio A.C.), di un sito protostorico segnalato dal Prof. Biddittu durante la costruzione di un tronco ferroviario, tre campagne di scavo, che hanno permesso di scoprire strutture difensive e perimetrali di un villaggio protostorico e la presenza di un tracciato viario di epoca romana rinvenuta durante lo sbancamento per la costruzione di un capannone, oltre alla bibliografia attinente.

Dalle scoperte fatte, si può affermare che ogni volta che nella zona interessata dalla Variante ASI siano stati eseguiti lavori di scavo di rilevante entità, si rinvergono reperti archeologici: ciò avrebbe dovuto suggerire all'Ente proponente la Variante di eseguire appropriate ed approfondite indagini, cosa che a tutt'oggi non è stato fatto, ma ci si limita ad affermare che “... *nell'area aeroportuale non risultano evidenze archeologiche, anche se nelle fasi successive verranno effettuate analisi di dettaglio sul territorio...*”.

E' evidente che la famosa e tanto richiamata circostanziata relazione archeologica, anche e soprattutto in relazione al Parco archeologico e culturale richiamato dalla Direzione Regionale per i Beni e le Attività Culturali del Lazio non è stata formulata.

Per tutti questo motivi, si chiede di respingere la proposta avanzata dalla Società Aeroporti di Frosinone S.p.A. e l'annullamento dei provvedimenti collegati ad essa.

Distinti saluti

Il Presidente

Dott. Giulio M.A. Zinzi

