



GOLETTA VERDE 2011

GIÙ LE MANI DALLA COSTA!

Il caso di Fiumicino: il Porto della Concordia, il raddoppio dell'aeroporto Leonardo Da Vinci e la nuova discarica a Palidoro.

Il Comune di Fiumicino, territorio tra il delicato equilibrio della foce del Tevere e la Riserva Statale del Litorale Romano.

La storia del Comune di Fiumicino, è intimamente legata a quella dei due elementi “acqua e terra”, presidio di controllo contro i pirati e canale di accesso al Tevere per mercanti e marinai.

Attualmente, Fiumicino si estende per 213,44 kmq, con ben 7.750 ettari ricadenti all'interno del perimetro della Riserva Statale del Litorale Romano. Istituita con il D. M. del 29 marzo 1996, la Riserva, che interessa anche il territorio capitolino, rappresenta la parte terminale di un sistema ambientale costituito dalle colline che circondano Roma e delimitato da una corona naturale di aree verdi costituita dalle aree golenali del Tevere e dalla Tenuta Presidenziale di Castel Porziano.

Il cuore della Riserva, è costituito dal sistema del fiume Tevere che, con le sue aree golenali, la attraversa per oltre 22 km e ne rappresenta anche la principale emergenza.

In particolar modo, la Foce del Tevere compresa tra le aree dell'Isola Sacra poste alla destra del ramo fluviale di Fiumara Grande, proprio in virtù della sua estrema fragilità, è soggetta a tutela orientata. **Infatti, sin dal 1999 gli studi idraulici condotti dall'Autorità di Bacino, hanno indicato che l'area della Foce del Tevere, in corrispondenza dei comuni di Fiumicino ed Ostia, è a rischio idrogeologico.**

A questa estrema delicatezza dell'ecosistema ambientale all'interno del quale è inserito il territorio del Comune di Fiumicino, si va ad aggiungere un'ulteriore fragilità, determinata, nel corso del tempo dall'attività illecita umana, ovvero quella dell'abusivismo edilizio. **Secondo gli ultimi dati ufficiali della Regione Lazio, relativi all'anno 2009, il Comune di Fiumicino, si colloca al 2° posto per numero di reati edilizi commessi fra i Comuni della Provincia di Roma, con 115 abusi accertati.**

Che cosa ne è di questo già così fragile e compromesso ecosistema, alla luce dei nuovi progetti infrastrutturali previsti?

Il Porto della Concordia

Il Porto di Fiumicino, secondo quanto previsto dal progetto, è ideato per essere un gigante nel pieno della Foce del Tevere, in area di esondazione del fiume a “rischio idrogeologico molto elevato” R4, comprendente una colata di cemento di 129.700 metri cubi -per le attrezzature

connesse al porto-, consumando 104,29 ettari di demanio, per 1.445 posti barca, di cui 400 per imbarcazioni superiori ai 15 metri e più di 700 per quelle superiori ai 18 metri.

Secondo quanto previsto dal progetto, al “Porto della Concordia” ci sarebbe un en plein di servizi: la “Torre delle suites” con due livelli con destinazione bar/commerciale e una parte in elevazione con dieci livelli di suites, la “Torre Direzionale” con un grande bar/ristorante a doppia altezza e ai piani superiori 10 livelli di uffici di varie dimensioni, il Centro Congressi con 3 sale polivalenti da centinaia di posti trasformabile in parte in sala cinematografica, un Grand Hotel a 5 stelle con 180 camere, bar, ristorante, piscina, garage interrato, il tutto connesso con un ampio Fitness Center. E ancora: ristorante a pagoda, la darsena della salute con Club house, numerose foresterie con destinazione a residence, il supermercato, box servizi, lavanderie e svariati bar. C'è persino la Chiesa di San Michele con annessa casa parrocchiale.

Insomma, dal bar alla lavanderia, al ristorante, a comodi e lussuosi alberghi per il relax. Al Porto della Concordia non mancherebbe davvero nulla.

Secondo quanto si legge dallo Studio di Impatto Ambientale del Nuovo porto turistico di isola Sacra il progetto definitivo del porto, può inserirsi in una prospettiva di riqualificazione e promozione territoriale e sociale dell'area della foce. **Sostanzialmente, questa bizzarra strategia di riqualificazione della foce del Tevere, passerebbe attraverso “la realizzazione di strutture commerciali, spazi verdi, per sopperire le carenze urbanistiche che caratterizzano gli insediamenti abusivi dell'entroterra, contribuendo al processo di ristrutturazione urbana dell'Isola Sacra”.**

Non solo. A quanto ancora si legge nel medesimo studio, il recupero ambientale e paesistico dell'area del laghetto (banchina del faro), attualmente utilizzata come ormeggio dei gommoni, prevede la realizzazione di un albergo e di un club house e e la rifunzionalizzazione del vecchio faro.

Insomma, la ricetta per la salvaguardia ecologica di questo delicatissimo ecosistema fluviale, sarebbe proprio quella realizzata dal Porto della Concordia a quella del cemento.

Non solo cemento, ma anche trasporto su gomma. Per garantire un accesso comodo e veloce alla barca, cosa non si farebbe. Ed in effetti, nel progetto del Porto della Concordia anche questo è previsto, ovvero la realizzazione di un nuovo arco stradale delle stesse caratteristiche funzionali di via Trincea delle Frasche, in modo di collegare direttamente quest'ultima con il Lungomare della Salute e con il Porto.

Ma che cosa ne è del gigante di cemento dopo la posa della prima pietra?

Era il 4 febbraio 2010, quando, alla presenza dell'Ing. Francesco Caltagirone, Presidente Gruppo Acqua Marcia, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Gianni Letta, del Sindaco di Fiumicino Mario Canapini, l'allora Vice Presidente della Regione Lazio Esterino Montino, del Presidente della Provincia di Roma Nicola Zingaretti, del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera Raimondo Pollastrini e delle altre Autorità, venne posta la fatidica prima pietra.

L'inizio dei lavori, secondo quanto affermato dalla società IP Iniziative Portuali, era previsto nel 2009 con la realizzazione della diga di sopraflutto, del dragaggio dei fondali e dei primi 200 posti barca entro il 2010. Inoltre, sempre secondo il calendario dei lavori della società IP, nell'anno corrente 2011 si

sarebbe dovuto dar vita alla realizzazione del faraonico Molo Traiano, con il faro, l'ormai noto club house, gli altri servizi vari ed arrivare ad avere disponibili 750 posti barca. Termine di fine lavori, sempre secondo calendario, sarebbe il 2014 con la realizzazione anche dell'infrastruttura viaria su gomma.

L'uso del condizionale è però, d'obbligo. Infatti, dallo scorso dicembre, i lavori del porto sono bloccati e dal Porto della Concordia, si è passati a quello della 'Discordia'. Gli operai hanno bloccato l'accesso al cantiere del nuovo porto, poiché gli uomini che lavorano alla realizzazione della faraonica infrastruttura, dove gli investimenti previsti sono circa 400 milioni, sono senza stipendio dalla scorsa estate. Vittime innocenti degli appalti e dei subappalti stipulati fra le diverse società, ovvero Acquamarca e Save Group, per la realizzazione dell'opera: e mentre le due società, che hanno già lavorato insieme per la realizzazione del porto di Imperia, si contendono battaglia in tribunale per l'attribuzione all'una piuttosto che all'altra di debiti nei confronti di operai e fornitori, le persone aspettano di veder pagati i loro stipendi ed i lavori del faraonico porto sono fermi. La diga di sopraflutto in pochi mesi era arrivata a metà della lunghezza prevista ed erano iniziati i lavori a terra, ma ormai sono almeno nove mesi che tutto è bloccato: nel mese di maggio è stata portata via anche la gru più grande ed ora è tutto recintato e deserto.

Nel frattempo, però, nonostante questa gravissima situazione di insolvenza, lo scorso 16 giugno la Regione Lazio ed il Governo, hanno sottoscritto quello che hanno definito un accordo importante e strategico per le infrastrutture del Lazio. Un accordo in cui le istituzioni si impegnano ad avviare i lavori di tutte le opere immediatamente cantierabili e a far sì che le altre partano tra il 2012 e il 2013, con finanziamenti diretti del ministero e, dove è possibile, con finanziamenti dei privati. La Regione Lazio, intende puntare allo sviluppo dell'area compresa tra i porti di Fiumicino e Ostia, della zona aeroportuale e dell'area vasta che tocca l'Eur, Civitavecchia, Ostia, Fiumicino, alla messa a sistema dei porti turistici romani e alla realizzazione di un nuovo porto di Fiumicino. E proprio per questo è stato deciso di potenziare il collegamento tra Roma e l'aeroporto e prevedere l'ampliamento dell'hub di Fiumicino.

Il raddoppio dell'aeroporto Leonardo Da Vinci

Nella strategia di sviluppo sottesa all'accordo fra Regione e Governo, c'è proprio questo sottile filo rosso che lega il faraonico porto al raddoppio del Leonardo da Vinci.

Un filo rosso che poi, in realtà, tanto sottile non è. Se infatti si analizza la compagine sociale delle diverse società che stanno investendo capitali per la realizzazione di queste infrastrutture, si potrà notare che esse hanno tutte interessi economici nel settore portuale, aeroportuale, immobiliare. Interessi privati, tutti evidentemente leciti, ma che se realizzati nelle dimensioni degli interventi progettuali così come ad oggi previsti, porterebbero alla compromissione definitiva dell'ecosistema del territorio di Fiumicino, con buona pace di coloro che auspicano uno sviluppo sostenibile del territorio.

Lo sviluppo dell'importante aeroporto di Fiumicino non passa, infatti, secondo il gestore attraverso un miglioramento delle funzionalità e dei servizi, attraverso una maggiore efficienza, ma attraverso il raddoppio, la realizzazione di una vera e propria seconda aerostazione. Il Masterplan, che Aeroporti di Roma ha commissionato alla Scott Wilson, società inglese di progettazione aeroportuale che si è aggiudicata la gara internazionale per lo sviluppo dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma, includerà anche tutte quelle opere di servizio alle attività aeronautiche e

non, come: **strutture immobiliari e ricettive (centri congressi, alberghi, uffici e strutture terziarie e direzionali, ecc), parcheggi a servizio di passeggeri, visitatori e addetti aeroportuali, oltre alle strutture di supporto necessarie al futuro sviluppo.**

Luogo destinato a questo ennesimo faraonico intervento? Parte della Riserva Statale del Litorale Romano, naturalmente! Secondo quanto previsto dal progetto presentato, la Riserva Statale del Litorale Romano, si trasformerebbe in una seconda aerostazione, in barba ad ogni vincolo insistente sul territorio. **In sostanza 1.400 di ettari di terreni espropriati, dove oltre alle 2 piste, dovrebbe sorgere un inutile e sciagurato diluvio di quasi 1.000.000 di mq di cemento per costruire nuovi terminal, altri edifici, ennesimi centri commerciali, alberghi, centri congressi e molto altro ancora.** Insomma, ancora cemento inutile e per di più all'interno di una delle aree protette più importanti della nostra Regione.

Purtroppo, però, non finisce qui. Nel masterplan, si legge che, uno degli obiettivi definito da ADR come prioritario, sarà quello di avere Fiumicino come aeroporto a basso impatto acustico. Ci chiediamo come sarà possibile portare avanti una 'lodevole' strategia del genere. Secondo un monitoraggio realizzato da Legambiente e dal Comitato Fuoripista nel 2010, unico studio attualmente disponibile sul punto, **già ora, i decibel sono alle stelle sia per i decolli e gli atterraggi allo scalo "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino e le popolazioni che vivono nei centri abitati circostanti subiscono un bombardamento acustico ininterrotto che raggiunge livelli preoccupanti.** Tra i sei siti monitorati con Legambiente Lazio e il Comitato "FuoriPISTA" dalla società "Strategie Ambientali" la situazione più grave appare quella in viale dei Polpi, nel centro abitato di Focene: qui i fonometri hanno evidenziato un livello medio (Leq) pari a 82,4 decibel dB(A) e un picco di 101,7 decibel dB(A), in corrispondenza di un decollo.

Ma anche le altre rilevazioni non sono state da meno: dai 91,7 decibel di picco (con livelli equivalenti sino a 75,6 decibel) registrati in via della Trigolana a Maccarese ai 95,4 decibel di picco (84,5 Leq) in via della Muratella-Centro 20. E ancora, dagli 88, 0 decibel di picco (69,1 Leq) in prossimità dell'istituto "Leonardo da Vinci" in via di Maccarese ai 95,7 decibel di picco (74,1 Leq) nel sito del campo sportivo Paglialonga (Parco dei Principi, Fregene).

Eppure l'aerostazione attuale, nei fine settimana del mese di agosto del 2010, ha gestito circa 360 mila transiti, secondo quanto dichiarato da ADR. Secondo un'analisi del Comitato Fuoripista, con una proiezione annua del dato, l'Aeroporto di Fiumicino sarebbe oggi in grado di movimentare oltre 65,5 milioni di passeggeri; e con il completamento del molo "C", arriverebbe ad almeno 70 milioni di passeggeri annui. A che pro, allora, il raddoppio?

Il ciclo 'integrato' dei rifiuti a Palidoro

Per non far mancare niente allo splendido territorio, anche un nuovo impianto 'integrato' per la gestione dei rifiuti ricadrà nel territorio di Fiumicino, in una splendida area agricola un po' più a nord, quasi a Palidoro.

Si tratta della prima mossa che dà un assaggio del "lato B" del Piano di Gestione dei Rifiuti della Regione Lazio. Il piano, adottato nel Novembre scorso, avrebbe dovuto accogliere una dettagliata programmazione per garantire una corretta gestione dei rifiuti fino al 2017 e tirar fuori la nostra regione da scelte e decisioni di emergenza. Nonostante il blocco della VAS dovuto alle oltre 30 prescrizioni

affibbiare e l'evidenza che contiene scelte di gestione inadeguate, la Regione porta avanti la sua politica di gestione dei rifiuti, confermando le scelte contenute nella seconda parte del Piano, il "lato B", a dimostrarlo l'ennesima proroga della discarica di Malagrotta, siglata dalla Polverini pochi giorni fa, con un'ordinanza che localizza contestualmente l'area di Pizzo del Prete nel Comune di Fiumicino quale alternativo **"sito preferenziale"** per accogliere i rifiuti di Roma in un "ciclo integrato dei rifiuti", in altre parole una **nuova discarica e probabilmente un nuovo inutile inceneritore.**

Nel piano si susseguono un dettagliato elenco di proposte per far fronte alla abnorme produzione di rifiuti urbani della Regione, 3.385.837 tonnellate solo nel 2008 di cui 77% nella sola provincia di Roma. Le azioni di riduzione dovrebbero produrre entro il 2012 una riduzione del 3% del totale ed una contrazione del 7% annuo a partire dall'anno successivo fino al 2017, tuttavia non riporta alcuna analisi costi-benefici né individua gli strumenti economico-finanziari da destinare al raggiungimento degli obiettivi fissati in termini di riduzione.

Tante belle parole anche sulla scoperta che il sistema di raccolta differenziata domiciliare è tra tutti in grado di garantire le migliori performance quali-quantitative, oltre ad essere economicamente sostenibile in particolare nelle zone a maggior densità abitativa.

Un sistema che potrebbe far aumentare decisamente quella misera percentuale del 15% di raccolta differenziata nella regione, circa 490 mila tonnellate di rifiuti urbani, e farla uscire dal colossale ritardo rispetto agli obiettivi nazionali ed europei.

Il pezzo forte del Piano è però lo scenario impiantistico, il cui fabbisogno sarebbe stato definito ammettendo realizzate le ipotesi di riduzione e raggiunti gli obiettivi di raccolta differenziata. Con obiettivi di riduzione e raccolta differenziata centrati, nel 2017 avremo una volumetria residua di 1.108.790 mc contro i 503.533 mc necessari per accogliere i rifiuti da destinare in discarica. Stesso discorso per gli impianti TMB per i quali la capacità impiantistica autorizzata è sovradimensionata, quasi il doppio rispetto ai quantitativi di rifiuti che si prevede di dover trattare, e per gli impianti di termovalorizzazione e gassificazione, nel 2017 a fronte di 479.012 t di CDR recuperati saranno disponibili impianti capaci di trattare 866.650 t. Ovviamente la tendenza si inverte per gli impianti di compostaggio, ben sottodimensionati, la capacità di trattamento nel 2017 sarà pari a 725.930 t a fronte di 820.424 t di rifiuti raccolti, per essere annientata quando arriviamo agli impianti per il recupero di materia, di cui la programmazione semplicemente non si occupa.

Né la proroga a Malagrotta, né un nuovo inceneritore o una nuova discarica a Palidoro o a Pian dell'Olmo, trasformeranno quel filo di rasoio su cui la Regione cammina in un solido ponte, finché non si rimetterà mano al Piano di Gestione dei Rifiuti, integrandolo con scelte e politiche concrete, e non si metteranno in campo strategie, azioni attuabili e finanziamenti su riduzione, riuso e differenziata.

L'apertura di un grande confronto pubblico con amministrazioni, cittadini, parti sociali e tutti gli attori, anziché le frustranti audizioni in Regione (nelle quali si parla ma non si hanno risposte di alcun tipo), è il presupposto di una politica sui rifiuti trasparente e seria, forgiata sull'interesse dei cittadini. A partire da un primo segnale immediato in tale direzione attraverso la pubblicazione dei criteri di localizzazione (siting) degli impianti, che hanno portato all'individuazione di Riano e Fiumicino.

Gli altri allarmi/1: il futuro del SIC di Isola Sacra

Preoccupa anche la situazione del Sito di Interesse di Isola Sacra, gestito dal Comune di Fiumicino. Alle spalle del futuro porto turistico, c'è un SIC che si estende per 26 ettari. Si tratta di una depressione retrodunale periodicamente inondata, con una fitta rete di canalizzazioni artificiali realizzate per ridurre la tendenza all'impaludimento, che vede la presenza di specie floristiche rare e dal punto di vista vegetazionale per la presenza di una prateria a Salicornie perenni.

Nel Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Fiumicino parte dell'area (particella 19) è interessata da un 'Parco attrezzato territoriale'. Le norme di piano prevedono “nelle aree del Demanio regionale (...) esclusivamente strutture pubbliche indispensabili alla fruizione del parco stesso e/o destinazioni finalizzate al recupero e alla riqualificazione dell'intera asta fluviale”, ma viene poi detto che “l'ubicazione e il carattere dei luoghi determinano vocazioni di tipo turistico” e ancora “sono consentite attrezzature di supporto al turismo come campeggi, attrezzature commerciali e terziarie, ostelli, attrezzature per il diporto e la nautica, lo sport e il ristoro. Tali attrezzature non possono superare l'indice di utilizzazione territoriale Iut di 0,05 mq/mq cui si aggiungono ulteriori 0,02 mq/mq per attività di cantieristica e rimessaggio, e l'altezza massima consentita è di ml 15,0 (...). La superficie massima dedicata alle attività all'aperto non può superare il 20% della superficie territoriale complessiva; in ogni caso la superficie coperta non potrà superare il rapporto di 0,02 mq/mq.”

Affermazioni preoccupanti, in parte ridimensionate, ma non completamente, dal piano di gestione del SIC, che afferma essere “ammissibili attrezzature ludico – sportive, senza creazione di volumetrie permanenti e/o consistenti impermeabilizzazioni ed interruzioni del naturale reticolo idrografico con la sola eccezione dei nastri ciclo pedonali”.

Gli altri allarmi/2: e poi anche il Porto commerciale?

Dopo il porto turistico, nel marzo 2010, è arrivato anche il via libera al porto commerciale. Per Fiumicino un 'annus horribilis'. Superato lo scoglio del decreto di Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei Beni e Attività Culturali, per fortuna rimangono molti vincoli posti dalla legge ma soprattutto la ricerca dei finanziamenti pubblici per realizzare l'opera.

Comune e Authority si erano detti d'accordo di iniziare i lavori dalla realizzazione della darsena pescherecci, meno onerosa dal punto di vista delle prescrizioni e degli investimenti. Il resto del progetto per ora resta quindi un sogno per i promotori, un incubo per gli ambientalisti visto l'impatto ulteriore della nuova struttura: le prescrizioni previste prevedono un nuovo assetto logistico e nuove infrastrutture viarie, come il congiungimento del porto con l'attuale tracciato ferroviario ma anche nuovi collegamenti con l'aeroporto.

Conclusioni

In conclusione, Legambiente chiede:

1) alla Regione Lazio, la verifica dello stato dei lavori del “porto della concordia”, degli appalti e dei sub appalti, valutando la revoca delle autorizzazioni rilasciate e lo stop alla realizzazione del progetto del gigante di cemento, alla foce del Tevere;

2) al Comune di Fiumicino, l'adozione di strumenti davvero utili alla messa in sicurezza del territorio, a partire dalle aree golenali del Tevere, attuando politiche volte a perseguire con determinazione la piaga dell'abusivismo edilizio, portando avanti acquisizioni al pubblico patrimonio e abbattimento dei manufatti abusivi;

3) ad ADR, il ritiro del progetto di raddoppio dell'aeroporto "Leonardo da Vinci", un inutile e sciagurato diluvio di quasi 1.000.000 di mq di cemento all'interno della Riserva Statale del Litorale Romano, una delle aree protette più importanti della nostra Regione, e un progetto di sviluppo alternativo che affronti anche il serio problema dell'inquinamento acustico ed atmosferico per le popolazioni residenti nell'area circostante;

4) alla Regione Lazio, l'adozione di una nuova politica pubblica sui rifiuti seria e rigorosa, che non rincorra le esigenze dei privati, né quelle di possibili localizzazioni di impianti, ma che miri all'adozione del nuovo piano regionale rifiuti puntando con azioni concrete e investimenti su riduzione, riuso e riciclaggio piuttosto che su discariche e incenerimento, coinvolgendo gli enti locali e i cittadini.