

INTERVISTA A ROBERTO BARCAROLI
Presidente del "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino"

Come è cominciata l'attività di questo Comitato?

La mia attività nell'ambito del Comitato è cominciata dal disagio provocato dall'aumento del traffico aereo dell'aeroporto di Ciampino. Anch'io personalmente abito vicino all'aeroporto, come quasi tutti quelli che hanno dato origine al Comitato.

Il traffico di quanto è aumentato?

L'aumento del traffico è stato clamoroso, un aumento che come molti abitanti di Ciampino sanno, ha portato da 40-50 voli al giorno del 1999-2000 agli attuali 190 aerei al giorno.

È quadruplicato nel giro di cinque-sei anni!

Non è solo la questione del numero dei voli, è anche quella del tipo di aeroplani. Per questo noi facciamo sempre riferimento a due parametri: uno è quello del numero dei voli, l'altro è il numero dei passeggeri. Il numero dei passeggeri in realtà è aumentato proporzionalmente molto di più di quello degli aerei, perché gli aerei attuali sono molto più grandi. Quelli che atterravano prima a Ciampino erano quasi tutti aerei di piccole dimensioni, che avevano anche un impatto ambientale, sia acustico sia sull'aria che respiriamo, limitato, proprio per la limitatezza del tipo di aeroplani. Se ci fossero gli stessi 40-50 aerei di prima del Giubileo, i 50 di oggi sarebbero profondamente diversi dei 50 di ieri. Perché sono aerei molto più grossi, molto più pesanti, con diverse motorizzazioni. Hanno i motori dei jumbo, solo che ne hanno due invece di quattro. Questo cambia totalmente la situazione sia dell'impatto acustico che dell'inquinamento atmosferico.

Il 14 giugno l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha presentato a Roma uno studio sull'Impatto sanitario delle polveri sottili (in particolare il PM₁₀) che secondo le stime in Italia causa quasi diecimila decessi ogni anno.

Per l'aeroporto di Ciampino esistono delle rilevazioni di Legambiente che evidenziano un inquinamento acustico con picchi di oltre 100 decibel.

Vorrei un tuo commento.

Per quanto riguarda l'impatto ambientale dell'aeroporto la prima cosa che avevamo rilevato era l'aumento del rumore che rendeva difficile la vita quotidiana soprattutto per quelle fasce di abitanti di Ciampino che si trovavano nei pressi dell'aeroporto. Poi ci siamo resi conto, man mano che abbiamo acquisito conoscenze sul tema dell'inquinamento aeroportuale, che il problema del rumore è soltanto uno dei gravissimi

problemi che ci colpiscono. Quello dell'inquinamento dell'aria che respiriamo, dell'avvelenamento dell'ambiente nel quale noi viviamo tutti i giorni, è in realtà un problema ancora più grave. Il discorso del PM₁₀ è un problema gravissimo che è venuto fuori anche da parte dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) e dall'Agenzia per l'Ambiente che dipende direttamente dal ministero per l'Ambiente. Questo studio ha dimostrato che praticamente il PM₁₀ ha un impatto sulla salute delle persone analogo, in termini di decessi, a quello degli incidenti d'auto. Ciampino da questo punto di vista è particolarmente svantaggiato ed esposto. C'è anche un altro studio commissionato dal Comune, sulle emissioni (presentato nel febbraio di quest'anno - "Valutazione del rischio ambientale del Comune di Ciampino in relazione all'inquinamento atmosferico"). Questo studio evidenzia che le polveri sottili inquinanti a Ciampino sono prodotte per l'80% dal traffico aereo. L'inquinamento risulta maggiore di quello di Roma, che come noto è sottoposta ad un traffico automobilistico veramente enorme.

Abbiamo diverse segnalazioni da parte dei medici di base: a Ciampino c'è una situazione assai grave, soprattutto per le fasce più esposte della popolazione, in particolare i bambini da 0 a 6 anni, gli anziani, i malati, quelli che già hanno patologie per loro conto, che li rendono più deboli. È una situazione allarmante per i molti casi di asma nei bambini, con un'incidenza oltre le medie statistiche.

Di fronte a questi dati circa trenta medici si sono associati tra loro e si stanno scambiando informazioni sui problemi che loro stessi hanno registrato.

Ciò che dici è molto grave.

Sì è molto grave. Noi nell'ultimo comunicato stampa abbiamo invitato le Amministrazioni Comunali di Ciampino, Roma e Marino appena rielette, a fare delle rilevazioni dirette nel caso in cui l'Arpa (Agenzia Regionale Protezione e Ambiente) continui ad essere assente. Abbiamo raccolto quasi settecento esposti, di cui almeno la metà provenienti da Ciampino. Casi personali, individuali, di abitanti di Ciampino, Roma (X Municipio) e Marino (Santa Maria delle Mole) in cui molte delle persone richiedono un intervento diretto dell'Arpa, mettendo a disposizione la propria casa per le rilevazioni. Danno la piena disponibilità e dicono "manda l'Arpa a casa mia a fare i controlli".

Abbiamo anche parlato con Piero Marrazzo, quando è venuto a Ciampino nella primavera scorsa. Gli abbiamo illustrato il problema, che lui già conosceva.

Marrazzo si è dimostrato sensibile e disponibile a trovare una soluzione, anche se ha sottolineato le difficoltà dell'Arpa.

E gli enti aeroportuali che fanno?

A noi sembra che stiano facendo azioni negative, potenziando le attività dell'aeroporto e vorremmo anche sapere con la valutazione di impatto

ambientale fatta da chi? Vorremmo sapere se questo potenziamento dell'aeroporto è in regola con la legge oppure no.

Per il resto Adr (Aeroporti di Roma) e l'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile), che è l'Ente che dovrebbe essere il garante della sicurezza del traffico e del rispetto delle leggi nei confronti dei cittadini, danno impulso a questa attività illegittima ed illegale di espansione del traffico aereo nell'aeroporto di Ciampino. L'espansione è andata continuamente avanti, nonostante le proteste dei cittadini, nonostante il tavolo di concertazione, nonostante gli interventi politici.

Gli indici di sviluppo del turismo romano e le sue necessità sembrano prevalere.

A noi fa piacere che Roma abbia uno sviluppo turistico, Roma è una città bellissima, ci piacerebbe che ci fossero meno automobili, siamo molto affezionati a Roma però la legge va rispettata.

Tutti invocano le centraline, ma la loro richiesta rischia di diventare una litania.

Comunque il Comune di Ciampino pensi che possa avere la forza politica di imporre il rispetto delle norme in materia di inquinamento, qualora sia scientificamente accertato un superamento dei limiti di legge?

Ci sono due aspetti della cosa. Uno è l'interesse dei cittadini, ancor prima delle leggi, perché le leggi possono anche essere non ancora sufficienti a tutelare i cittadini. L'altro aspetto è quello delle leggi esistenti. Le leggi possono essere perfezionate e migliorate, questo secondo me è una cosa che dovrebbe essere fatta perché sul piano delle sanzioni ci sono ancora delle cose che si potrebbero specificare meglio.

Nel nostro caso però gli interessi, i desideri dei cittadini, sono completamente ignorati e violati da chi esercita questa attività, e da chi dovrebbe essere tutore e garante della salute degli abitanti.

Siamo in contatto con un Comitato analogo al nostro che si trova a Orio al Serio (l'aeroporto di Bergamo, a grande sviluppo per i low cost). La situazione è simile: qui c'è una Commissione aeroportuale che si riunisce e mena il can per l'aia, là non si riunisce proprio.

Esiste una legge che già dal 2000 prevedeva che dovesse essere fatta la zonizzazione acustica per verificare che grado di compatibilità c'era tra l'abitato e la popolazione circostante e le attività dell'aeroporto, per tutti gli aeroporti d'Italia. Questa cosa a Ciampino non è mai arrivata a termine.

Al tavolo di concertazione c'erano tre posizioni:

- quella di parte politica (Regione Lazio con l'assessore Bonelli, Comune di Ciampino, e le altre istituzioni locali presenti) che dicevano "... facciamo almeno un accordo che cominci a limitare i danno...";

- quella di Enac e AdR che, come si è dimostrato, non avevano intenzione di concedere nulla (e quindi erano in malafede);
- in mezzo c'era la posizione del ministero dell'Ambiente (rappresentato dal Direttore Generale Dott. Agricola) che continuava, ad ogni incontro del tavolo, a richiamare l'attenzione sul fatto che non si poteva comunque firmare nulla che non tenesse conto del "rispetto della Norma" (cioè non si poteva firmare nessun documento che potesse avere un qualsiasi sentore di autorizzazione in deroga dalla legge che responsabilizzasse, in pratica, i firmatari sullo stato attuale delle cose). Quindi la coscienza del mancato rispetto della Norma era ben presente.

Come giudichi la firma apposta dal sindaco Perandini sul protocollo d'intesa (del luglio 2002) che vedeva Comune di Ciampino insieme a Adr (Aeroporti di Roma), Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile) e Comune di Roma orientato verso lo sviluppo del traffico aereo dell'aeroporto?

A noi quel documento è sembrato un atto di ingenuità, nel senso che si è pensato che a fronte di una diminuzione dell'impegno dei militari in quest'area, l'aeroporto potesse diventare un polo di attrazione turistica.

Ma era intuitivo che riducendo la presenza militare, nell'aeroporto di Ciampino sarebbe aumentato ancora di più il traffico civile!

Quello che hanno dichiarato le persone che hanno firmato quel documento era che al traffico militare si sostituisse quello civile, che avrebbe portato turismo nell'area. Questa è un'ingenuità perché il flusso turistico era un di tipo low cost. Quindi turisti che avevano poco tempo per stare a Roma. E questi certo non si sarebbero fermati a Ciampino.

Poi, successivamente, da quando il Comitato è nato, l'Amministrazione di Ciampino ha mantenuto una posizione, con tutti i limiti ovviamente di quello che una istituzione può fare, sia in termini di azioni che di coerenza. Ha mantenuto una posizione costante di ascolto e di supporto all'azione dei cittadini. A noi piacerebbe che questa coerenza venga mantenuta.

Non c'è la sensazione che l'Amministrazione abbia un po' cavalcato la tigre, abbia rincorso un po' il movimento che si è formato spontaneamente dai cittadini?

L'hanno fatto con molta costanza, questo è già un prendersi un grosso rischio di coerenza. Ora le elezioni ci sono state, la Giunta è stata reinsediata, a quanto ci risulta questa azione continuerà e ciò dovrebbe dimostrare la buona fede.

Che ti aspetti dalla nuova Amministrazione comunale ed in particolare dall'assessore all'Ambiente?

Noi ci aspettiamo che prosegua e si concretizzi in maniera più decisa l'azione di appoggio istituzionale e politico che l'Amministrazione ha dato fino a questo momento. Si concretizzi vuol dire che siano installate le centraline previste per legge.

Le centraline quando ci saranno?

Queste centraline intanto non sono una rete di centraline, come a noi piacerebbe che ci fosse, in una situazione così grave. Però cominciano ad esserci.

Le prime rilevazioni sono state quelle di Legambiente che hanno evidenziato il ripetuto superamento dei limiti del rumore.

Fino a che Legambiente con la sua credibilità non è uscita fuori dicendo "signori qui ci sono oltre 100 decibel", sembrava che quello delle misurazioni fosse un discorso fantasma. Questa è una gravissima responsabilità delle istituzioni, è una gravissima connivenza, omertà, quasi direi, delle istituzioni, che non è più il momento che si nascondano dietro a "non posso, non so, non ho lo strumento, mi manca la persona". Nel nostro ultimo comunicato stampa abbiamo dichiarato che se l'Arpa non è in grado di fare le misurazioni, si incarichino delle società specializzate, degli istituti scientifici, le università, chiunque sia credibile ed operativo.

Le centraline fisicamente dove stanno?

Per quanto riguarda il rumore ne sono state acquisite quattro, sono del comune.

Più che centraline allora si dovrebbe parlare di quattro fonometri!

Una è una stazione fonometrica fissa che sta sopra l'asilo di via dei Laghi (vicino all'VIII Reparto), poi ci sono tre stazioni mobili che sono installabili in vari punti. Queste apparecchiature in sostanza sono fonometri con un computer collegato, da cui si vede se il rumore supera i limiti di legge.

L'unico problema è che il comune è obbligato ad utilizzare l'Arpa per la gestione di queste apparecchiature. Quello che vale sul piano ambientale sono soltanto le misurazioni gestite dall'Arpa.

Un dato purtroppo consolidato storicamente è che l'Arpa non funziona.

Il sospetto è che in pratica si neghi la possibilità di avere delle rilevazioni scientifiche utilizzabili, per non comprovare il superamento dei limiti di legge.

A questo punto si può cominciare a passare a delle vie di fatto nei riguardi dell'Arpa. Come aveva più volte ripetuto il sindaco si costituisca in via giuridica e difendano insieme a Marino e Roma i cittadini e il loro territorio. Perché questo territorio è stato aggredito, è stato saccheggiato per profitto privato. Privato, perché le società aeree sono di privati.

La Ryanair invece di farla atterrare a Ciampino la si fa atterrare a Fiumicino, se lì ci sono le condizioni per farlo.

È una questione di costi, costa di più atterrare a Fiumicino...

Certo, ma costa di meno andare a rubare piuttosto che pagare le cose, però siccome la legge prevede che non si rubi, si paghi. Si paga quello che si deve pagare!

Che questo aeroporto, con questo traffico possa esistere qui, in base alle leggi italiane e in base alle leggi europee, è da dimostrare.

Vorrei un tuo punto di vista sulla monetizzazione dei disagi derivanti dal traffico aereo, peraltro previsto in alcune leggi, anche di livello europeo.

Quanto vale morire di tumore?

Ci sono delle leggi, se ci sparano addosso devono smettere di spararci addosso. Se qui non è in discussione la salute dei cittadini allora si tratta più semplicemente di gestire un disagio.

Questo è in contrapposizione al fatto che danno incentivi alle compagnie low cost che fanno scalo a Ciampino. È scritto sul sito di *Aeroporti di Roma* (in aviation marketing). Prima era tutto bello in vista, ora lo hanno messo in fondo in fondo. Gli incentivi sono legati alla quantità di passeggeri che portano.

Noi abbiamo fatto un conto sui dati 2005, prudente, veramente molto prudente, e abbiamo verificato che Ryanair avrebbe preso l'anno scorso almeno 5,5 milioni di euro di contributi per atterrare a Ciampino. Gli aerei costano a Ryanair come costano a tutti gli altri, il personale è molto precarizzato (e questo è un altro aspetto molto discutibile), ma quando un passaggio aereo si fa pagare un euro, chiaramente non ha la copertura neanche dei costi vivi, allora qualcuno lo deve pagare. Chi lo paga? A quanto risulta a noi questo è un meccanismo un po' diverso dal passato per fare dei voli sovvenzionati. Questo non è altro che un traffico pubblico sovvenzionato.

Il paradosso è che gli abitanti di Ciampino contribuiscono ad incentivare i loro inquinatori.

Gli abitanti di Ciampino, con le loro case, dove si vive peggio e che quindi valgono meno, con la loro salute, che è messa a repentaglio, con la salute dei loro figli, che poi si ritrovano l'asma (per non dire di peggio), pagano il prezzo di questo trasporto aereo. L'area intorno all'aeroporto paga il prezzo dell'arrivo di queste persone che vengono a fare i turisti. E chiaramente è un meccanismo perverso. Si può fare qualsiasi scelta, si può fare anche la scelta che la Comunità europea decida di collegare le capitali d'Europa con trasporto aereo gratuito per unire le città, basta dirlo e farlo nel rispetto delle leggi e della salute dei cittadini.

Dal palco della manifestazione contro l'inquinamento dell'aeroporto del 6 maggio, l'assessore regionale all'Ambiente Angelo Bonelli e il deputato di Rifondazione comunista Maria Cristina Perugia hanno detto delle cose molto più estreme di quelle che chiedete voi del Comitato, ossia di chiudere l'aeroporto!

Loro sicuramente hanno più informazioni di quelle che abbiamo noi. Bisogna vedere se c'è un modo di rispettare la legge per una pista che sta a 150 metri dalle case, forse non c'è. Questa è un'ipotesi che faccio io. Noi del Comitato cerchiamo di essere molto prudenti, ci sembra che la cosa più importante sia allargare la base di consenso. Noi non vogliamo fare sparate, vogliamo che la gente capisca, che questi sono problemi reali su cui non si sta facendo demagogia, che noi non ci leghiamo a nessuna ideologia. Nel comitato può venire chiunque. Siamo dei cittadini che vivono un problema, è un problema di giustizia, di rispetto della legge. È un problema diretto, immediato che noi viviamo. Per cui cerchiamo di essere molto oggettivi. Una pista che sta a 150 metri dalle case, aerei in discesa che sorvolano a bassa quota tutta la città di Roma, con i problemi di inquinamento e di pericolo derivanti da questo traffico, questo noi diciamo che deve finire.

Come può finire: rispettando la legge.

È possibile rispettare la legge?

Un aereo civile, mentre l'aereo militare o del soccorso no, è soggetto a delle leggi precise, questi valori devono essere rispettati sia per il rumore, sia per l'inquinamento dell'aria. Se invece, come si sta dimostrando, questi aerei sono una sorta di inceneritori volanti che inceneriscono la polvere atmosferica, soprattutto quella che trovano a bassa quota, la sminuzzano e la trasformano in polveri sottili -mortalì- allora significa che c'è un "problema".

Quello che dici è molto interessante, però ci riporta obbligatoriamente alle centraline che non ci sono ancora. Oltre ai quattro fonometri che hai detto prima non c'è altro.

Ci sono i quattro fonometri acquistati dal comune con finanziamento credo della Provincia di Roma, una centralina per la qualità dell'aria presso il parco Aldo Moro, che però non è ancora attiva, dovrebbe attivarla l'Arpa. Dopodiché ci dovrebbero essere le centraline obbligatorie per legge, che il gestore aeroportuale *Aeroporti di Roma* deve mettere per rilevare il rumore. Queste centraline fantasma pare che ci siano, hanno detto che ci sono, però non funzionano.

Con tutto il traffico aereo che transita a Ciampino chissà quanti soldi circolano, non sarà certo questo il problema per dotarsi di qualche centralina.

Aeroporti di Roma è una società al 97% privata, di proprietà per oltre il 50% di una finanziaria dove ci sono dentro Romiti, Falk e Benetton. Per

un altro 40% circa è di proprietà del fondo di investimenti Macquarie, generato da una grande banca australiana specializzata in investimenti infrastrutturali e in tante altre cose. Questo che partecipa ad Aeroporti di Roma, secondo il prospetto informativo che abbiamo trovato su internet, è un grande fondo di investimenti infrastrutturali con sede alle Bermuda, che ci ha messo oltre 450 milioni di euro; dopodiché c'è il 3% del comune di Roma, comune di Fiumicino e Regione Lazio, che dovrebbero avere una sorta di occhio di controllo, senza reale potere societario. Questa società *Aeroporti di Roma* ha debiti verso le banche per oltre un miliardo e trecento milioni di euro. Quindi è una società che dovrebbe essere molto aggressiva sul mercato, che dovrebbe avere obiettivi molto alti, conta evidentemente di aver molte espansioni, se è così indebitata. Gli aeroporti, sempre secondo quanto c'è scritto in tutti i giornali economici, sono una cosa che tutti vogliono comprare, perché alla fine è come se un privato avesse un sistema per porre delle tasse sul territorio. È un'entrata sicura, fa liquidità, evita di indebitarsi con le banche. Per *Aeroporti di Roma* non vorremmo vedere quello che è già successo con le autostrade (tentativo di Benetton di vendere a società spagnole).

Per confronto si possono guardare i bilanci di Sea (che gestisce gli aeroporti di Milano) e quello di AdR (Aeroporti di Roma) che sono comparabili. Quelli di Sea hanno un indebitamento che potrebbe essere di tipo fisiologico, quelli di AdR dimostrano una gestione industriale molto diversa.

Direi che se c'è un incremento del traffico aereo così forte, poi mi risulta strano che la società che gestisce il traffico aeroportuale sia in passivo.

Le società di gestione non guadagnano sul turismo di Roma, ma guadagnano sul traffico aeroportuale. Qui gli aerei che atterrano sono finanziati.

Fiumicino invece dicono che è in crisi. Il traffico è in calo, hanno minacciato di licenziare parecchie centinaia di persone. AdR da quando ha cominciato la sua attività come società privatizzata ha già licenziato 1500 persone su 5000. Altre ne vuole licenziare, passando attraverso appalti subappalti, precarizzazione dell'occupazione. Oltre a tutti i problemi sindacali, sociali e di sicurezza, tutto questo abbassa la qualità del servizio che si rende.

Intervista realizzata il 24 giugno 2006

Colibri

www.ciampinonet.it