

CONSULTE COMUNALI

La tua idea può essere la soluzione.

Consulta Tematica 6 – “Qualità Urbana e Mobilità”

COMUNE DI FIUMICINO PROVINCIA DI ROMA
30 APR 2015
ARRIVO
del <u>34317</u>

Al Sindaco

⇒ Alla Presidente del Consiglio Comunale

All'Assessore al Bilancio, Patrimonio,
Personale, Trasporti e Mobilità

All'Assessore all'Urbanistica

All'Assessore ai Lavori Pubblici

p.c.

Al Presidente Commissione consiliare permanente IV
Lavori pubblici e manutenzione urbana

Al Presidente Commissione consiliare permanente V
Politiche del territorio ed edilizia

Al Presidente Commissione consiliare permanente VI
Bilancio, patrimonio, personale, trasporti e mobilità

Ai Presidenti dei Gruppi Consiliari

Fiumicino, 28/04/2015

L'assemblea degli iscritti alla Consulta tematica n° 6 – “Qualità urbana e mobilità” ha ricevuto ed ascoltato i rappresentanti dei Comitati Pendolari Maccarese-Palidoro, FuoriPISTA e Cancelli Rossi, nonché delle Associazioni Pesceluna e CittadinanzaAttiva di Fiumicino, i quali hanno presentato un documento comune dal titolo “Contributo al quadro conoscitivo preliminare alla stesura del Piano Regionale Mobilità Trasporti e Logistica” (in allegato) il giorno 25 febbraio 2015.

Valutata l'importanza delle tematiche esposte, il coordinamento ha sottoposto all'assemblea degli iscritti, in data 15 aprile 2015, il documento. L'assemblea, dopo analisi e approfondimenti, lo ha votato a maggioranza condividendone la sostanza e ha deciso di inoltrarlo per doverosa conoscenza all'Amministrazione Comunale, rimanendo in attesa di conoscere le valutazioni degli amministratori competenti secondo quanto previsto dall'Articolo 3 del Regolamento delle Consulte.

Cordiali Saluti

per il Coordinamento
la Coordinatrice Sandra Felici

consulta6@consultefiumicino.net

Contributo al “Quadro Conoscitivo Preliminare alla stesura de I PRMTL”

Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord - Comitato FuoriPISTA - Comitato Cancelli Rossi -
Associazione Pesceluna - Cittadinanzattiva di Fiumicino

Recentemente la Regione Lazio ha incaricato il Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica della *Università la Sapienza* di Roma di redigere il Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL), tenendo conto degli elementi materiali, ambientali e finanziari.

Il quadro conoscitivo, redatto dal gruppo di lavoro diretto dal Prof. Francesco Filippi, è stato inviato alle Associazioni, ai Comitati e a tutti i Comuni del Lazio avviando un processo partecipativo per migliorare il contenuto del documento stesso.

Nel territorio del Comune di Fiumicino e nelle sue vicinanze sono già attualmente presenti infrastrutture di portata rilevante alle quali si andranno a sommare gli ulteriori interventi previsti nel Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino e in altri strumenti di programmazione nazionale.

L'insieme di queste strutture e infrastrutture non potranno non dar luogo ad un ulteriore incremento di traffico su gomma con conseguenti ricadute negative sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.

Il Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, il Comitato FuoriPISTA, il Comitato Cancelli Rossi, l'Associazione Pesceluna e Cittadinanzaattiva di Fiumicino, oltre ad aver già inviato singoli contributi alla stesura del PRMTL, hanno avuto modo di confrontarsi con i rappresentanti della Consulta n. 6 del Comune di Fiumicino “*Qualità urbana e Mobilità*”.

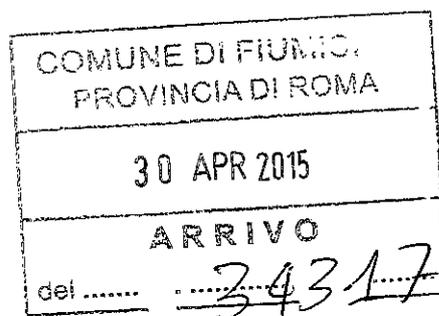
Nel presente documento sono evidenziati gli aspetti più significativi che l'Amministrazione locale, quale contributo alla stesura del PRMTL, potrebbe assumere stabilendo così un positivo e proficuo dialogo con le realtà che operano nel territorio.

1) Funzioni e polarità operanti

- 1.1 Aeroporto intercontinentale “Leonardo da Vinci”;
- 1.2 Fiera di Roma;
- 1.3 Commerciti;
- 1.4 Centro commerciale “Market Da Vinci”;
- 1.5 Centro commerciale “Parco Leonardo”;
- 1.6 Interporto (operante parzialmente)
- 1.7 Porto turistico di Ostia;
- 1.7 Porto turistico Fiumara Grande;
- 1.8 Porto canale per Pescherecci.

2 Funzioni e polarità programmate

- 2.1 Porto turistico “Concordia” in Isola Sacra (lavori sospesi);
- 2.2 Porto commerciale Fiumicino;



2.3 Raddoppio aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci".

Tutte queste infrastrutture di servizio sono state realizzate in un territorio a vocazione agricola e che, in seguito alla prima bonifica idraulica realizzata tra il 1884 e 1889 e la successiva bonifica integrale avviata sul finire degli anni '20 del secolo scorso è stato reso produttivo ed è ora caratterizzato da colture di qualità.

La rete stradale che porta e connette tali importanti infrastrutture - che attraggono giornalmente un gran numero di autovetture e mezzi di trasporto- si stanno rilevando sempre più inadeguate e insufficienti; del resto, il reticolo stradale esistente è quello realizzato durante i lavori della bonifica integrale. Come era prevedibile la mobilità del comprensorio è ulteriormente peggiorata con la recente eliminazione del collegamento ferroviario fra Fiumicino e Roma città.

Con la previsione della costruzione del nuovo Porto commerciale - che verrebbe realizzato praticamente al centro di Fiumicino, cioè dalla foce della Fossa Traiana fino alla Pineta di Coccia di Morto - per la mobilità ed il trasporto, sia urbano che extraurbano, si prospetta lo scenario preoccupante di un ulteriore peggioramento. E' certo che opere di queste dimensioni influiscono sulla stessa capacità di mantenere inalterato l'arenile a nord del Comune.

In una economia di scala, e in funzione della stessa redditività dei porti commerciali, è noto che è bene evitarne la realizzazione in ambiti territoriali inadatti e che abbiano un entroterra segnato da significativi fenomeni di antropizzazione.

Solo un forte ridimensionamento della struttura potrebbe renderlo compatibile con l'insieme del comprensorio, senza apportare ulteriori disagi ed inquinamenti.

La stessa ipotesi di Raddoppio dell'aeroporto si muove nella logica di una speculazione finanziaria, fondiaria ed edilizia. Infatti, con l'ammodernamento e la realizzazione di nuovi moli, e strutture in via di realizzazione, l'attuale aeroporto potrebbe soddisfare, se venisse utilizzato al 75% delle proprie potenzialità, una domanda di oltre 70 milioni di passeggeri/ anno.

Permanendo l'attuale assetto stradale e trasportistico, l'eventuale completamento del Porto turistico in Isola Sacra, considerato il grado di intasamento giornaliero che già oggi viene registrato in Via della Scafa, aggraverebbe sensibilmente la cesura tra Fiumicino e Ostia.

La soluzione trasportistica nel quadrante preso in considerazione potrà migliorare solo se sarà avviata una politica che valorizzi il trasporto pubblico ed in particolare quello su ferro utilizzando al meglio le ferrovie già esistenti e connettendole fra loro e realizzare delle nuove tratte con funzioni metropolitane utilizzando quanto di meglio la tecnologia mette a disposizione.

1 PORTO COMMERCIALE

Le maggiori e più significative caratteristiche dell'opera sono:

- il molo di sopraflutto ha una lunghezza pari a m. 1.350;
- il molo di sottoflutto si sviluppa per una lunghezza di circa m.1.200;

- la imboccatura portuale è di m.170 e un avamposto con un cerchio di manovra di m.500 di diametro;
- il bacino ha una superficie complessiva di circa mq.720.670 dove è prevista la realizzazione di banchine e pontili destinati agli ormeggi delle navi da crociera, Ro-Ro e pescherecci;
- l'area di servizio per la navigabilità fluviale si estende per mq.13.340;
- la darsena pescherecci è larga m.120 ed ha un suo servizio banchinamenti di mq.62.450;
- l'area croceristica comprende un banchina di m.700;
- l'area per le navi traghetto (collegamenti con le isole) si estende per mq.106.700;
- l'area per le Ro-Ro può ospitare contemporaneamente tre navi.

Dette opere potrebbero accentuare l'erosione delle spiagge a nord del litorale comunale con gravi danni alla economia turistica balneare.

1.1 Traffico da e per il Porto

Dal porto commerciale, giornalmente, è previsto il transito di circa 1000 (mille) semirimorchi, per trasportare 3 milioni di tonnellate di merce/anno, mentre per le navi crociera e i traghetti per le isole è previsto un movimento giornaliero di 240 autobus (duecentoquaranta) e circa 15000 vetture (quindicimila).

1.2 Nuove edificazioni

La località Pesceluna, retrostante al Porto commerciale, presenta ancora ampi spazi inedificati; in dette aree è prevista l'edificazione di ulteriori 800.000 m³ fra civili abitazioni e servizi vari.

Praticamente si determinano le stesse condizioni delle località di Anzio, Terracina e Formia, cioè di un porto a stretta aderenza con la Città, situazione che provocherebbe ulteriore traffico in entrata e in uscita da Fiumicino e Isola Sacra.

1.3 Salute

Oltre alla mobilità e al traffico anche la salute dei cittadini verrebbe a soffrirne, tenuto conto che circa il 95% dei decolli avviene sulla direttrice del mare (Focene), cioè a ridosso del futuro porto commerciale.

Un aereo, in fase di decollo, consuma (brucia) un terzo del carburante necessario per percorrere l'intera tratta a cui è destinato.

1.4 Collegamenti su ferro

Il Consiglio Comunale ha votato la delibera d'indirizzo nella quale si prospettava un collegamento su ferro fra il Porto commerciale e la linea ferroviaria Roma-Aeroporto.

Oltre a confermare questo indirizzo indipendentemente dalla realizzazione del Porto Commerciale, si tratta di realizzare una tratta urbana che colleghi l'Aeroporto con l'entroterra del X Municipio al fine di eliminare i giornalieri ingorghi fra Fiumicino-Isola Sacra-Ostia che sistematicamente si formano in via della Scafa.

2 AEROPORTO

Il Progetto di Raddoppio dell'aeroporto di Fiumicino Leonardo da Vinci è la seconda grande opera dopo la TAV e, come valore economico, è equivalente al doppio del Ponte sullo Stretto di Messina. I due progetti "Fiumicino Sud" e "Fiumicino Nord" in termini di investimento valgono complessivamente circa 18 miliardi di euro così suddivisi: 12,5 miliardi di euro che verranno pagati dai passeggeri sotto forma di "tasse" di imbarco, più 5,5 miliardi di euro per la realizzazione delle infrastrutture di connessione all'aeroporto (strade, ferrovie, autostrade, ecc.) e che saranno a carico della collettività.

2.1. Impatto ambientale

Il raddoppio dell'aeroporto, in termini strutturali significa:

- due nuove piste con relative vie di rullaggio e connessione fra le piste;
- 650.000 mq di nuovi terminal;
- 200 nuove piazzole;
- 65.000 mq. di aree commerciali;
- possibilità di edificare oltre 15milioni di m3.

Il Raddoppio dell'aeroporto, inoltre, comporterebbe per il territorio la perdita di una parte significativa dell'Agro Romano bonificato tra la fine del '800 e i primi decenni del secolo scorso e che ha reso l'Azienda agricola Maccarese interamente coltivabile.

In dettaglio il Raddoppio determinerebbe:

- la perdita di 1300 ettari di pregiato Agro Romano, che ricadono interamente all'interno della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*, istituita dal Ministero dell'Ambiente con Decreto del 29 marzo 1996, che verrebbe occupato dal nuovo sedime; il territorio in questione, inoltre, è sottoposto ai vincoli regionali del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) e a quelli provinciali del Piano Territoriale Generale Provinciale (PTGP), nonché alle norme di salvaguardia del Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino (PRG);
- le Vasche di Maccarese – rinomata Oasi di ripopolamento per molte specie soprattutto di volatili, gestita dal WWF - scomparirebbero poiché la testata delle nuove piste si verrebbero a trovare a circa 100 metri di distanza;
- un significativo patrimonio archeologico verrebbe distrutto: tra gli altri siti, quello molto significativo di Le Cerquete-Fianello, risalente all'età del Rame, i cui scavi sono stati diretti e studiati dalla prof.ssa Alessandra Manfredini dell'Università "Sapienza" di Roma;
- verrebbero a cessare aziende agricole di piccole e medie dimensioni produttrici di eccellenze ortofrutticole in un territorio vocato ormai da quasi un secolo all'agricoltura;

- circa trecento famiglie si vedrebbero espropriate le proprie abitazioni e/o aziende agricole;

Lo stesso inquinamento acustico, atmosferico e delle acque, già oggi fortemente penalizzante per l'ambiente e la popolazione residente, subirebbe un ulteriore e inevitabile incremento.

2.2 Piano Nazionale degli Aeroporti

Un primo PNA è stato elaborato da ENAC e fatto proprio dal Ministero Trasporti e Infrastrutture nel febbraio 2012

Per la parte riguardante il sistema aeroportuale laziale, esso prevedeva la presenza di tre aeroporti con funzioni e capacità di traffico differenziate, qui di seguito descritte:

- Fiumicino con funzioni di hub e capacità da 70 a 80 milioni di passeggeri
- Ciampino come City Airport e capacità di 3 milioni di passeggeri
- Viterbo per i voli low cost e capacità da 6 a 10 milioni di passeggeri

Più recentemente, il 2 ottobre 2014, il Governo ha approvato un secondo PNA, che la Conferenza Stato-Regione ha discusso in data 19 febbraio 2015.

Per l'Italia centrale sono stati individuati i seguenti aeroporti: Fiumicino (FCO), Ciampino (CIA), Perugia, Pescara; per il Lazio non è previsto un aeroporto da dedicare ai voli low cost.

L'attuale governo della Regione Lazio, dovrebbe chiaramente indicare un aeroporto dedicato esclusivamente per i voli low cost altrimenti è legittimo supporre che concorda con quanto previsto nel DPCM del 21 dicembre 2012, soprattutto laddove è chiaramente detto che "...la delocalizzazione del traffico aereo dell'aeroporto di Ciampino potrà essere attuata verso l'aeroporto di Fiumicino con il potenziamento delle capacità infrastrutturali dello stesso, al quale verranno destinate le risorse finanziarie previste per l'aeroporto di Viterbo..." In assenza della scelta della Regione Lazio, Fiumicino "de facto" diventa l'aeroporto low cost del Centro Italia.

Il Raddoppio dell'aeroporto non serve, con la riorganizzazione delle attuali infrastrutture e con la realizzazione dei nuovi terminal e piazzali potrà essere soddisfatta una domanda di oltre 70 milioni di passeggeri/anno.

Nei primi tre anni, il traffico aereo di Fiumicino, è stato il seguente:

2012 - 313.850 mov/a con 37,6 milioni p/a rispetto una previsione di 38,3 milioni p/a (-3,4%)

2013 - 301.922 mov/a con 35,9 milioni p/a contro una previsione di 39 milioni p/a (-7,2%)

2014 - 312.118 mov/a con 38,6 milioni p/a contro una previsione di 39,6 milioni p/a (-2,5%)

Bisogna inoltre sottolineare che, Fiumicino, senza il contributo dei passeggeri dei voli low cost (6,9 milioni nel 2012 e 6,1 milioni nel 2013) avrebbe registrato un calo del traffico ancora più rilevante, stimabile tra il -22% ed -25% rispetto alle previsioni! Nel caso di Malpensa, analoghe percentuali negative hanno indotto ENAC a ritirare il progetto di costruzione della terza pista.

2.3 Trasporto ferroviario e Alta Velocità

Secondo i programmi inerenti il trasporto ferroviario, al fine di realizzare una effettiva integrazione tra il vettore ferroviario e quello aereo anche l'Aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" di Fiumicino dovrà essere connesso alla Alta Velocità. Questo tracciato in nessun modo dovrà occupare le aree 1 della *Riserva*. Il collegamento dovrebbe utilizzare le infrastrutture esistenti e collegarsi col People Mover lungo l'asse ferroviario Ponte Galeria-Aeroporto.

Attualmente l'Aeroporto di Fiumicino è collegato alla Capitale con:

- collegamento metropolitano (FL1 Fiumicino-Orte) che si effettua tra le 5.45 e le 23.30 con partenze da e verso l'Aeroporto ogni 15 minuti con provenienze destinazione a cadenza oraria verso Orte e più frequenti verso stazioni intermedie. Il servizio è ridotto nelle fasce serali e fortemente ridotto nei giorni festivi;
- collegamento punto-punto andata e ritorno (Fiumicino-Roma Termini) effettuato dal treno denominato "Leonardo Express" con copertura oraria simile e cadenza di 30 minuti e, da dicembre 2014, rinforzi in alcune fasce orarie di cui è previsto un ulteriore incremento da giugno 2015;
- collegamento al sistema ad Alta Velocità effettuato dal dicembre 2014, tramite due coppie di treni denominati Frecciargento provenienti da Venezia e prolungati a Fiumicino e viceversa sulla linea attuale.

3 TRASPORTI FERROVIARI

3.1 Completamento Cintura Sud

In riferimento al costruendo collegamento Ponte Galeria – Campoleone "prevalentemente per le merci"(P1/105). E' necessario ricordare che il progetto della Gronda Sud sottoposto a V.I.A. con parere favorevole ricevuto il 24/2/2004 (procedura 624) prevede su tale tratta anche l'effettuazione del servizio passeggeri con la costruzione di una serie di stazioni intermedie, riguardando tra l'altro l'interscambio a Viterbia con la Roma – Lido, il che consentirebbe finalmente il ricongiungimento via ferro (seppur indiretto) delle due sponde del Tevere e di conseguenza del litorale Romano.

3.2 Collegamento con l'Aeroporto di Fiumicino

Di fronte ai progetti di collegamento dell'Aeroporto col sistema di Alta Velocità, riteniamo opportuno ribadire che:

- a. l'incremento di trasporto veloce sulla attuale direttrice Roma – Ponte Galeria – Fiumicino Aeroporto non può avvenire a discapito del servizio regionale e pendolare. E' necessario quindi un adeguamento di tale infrastruttura;
- b. il collegamento con l'aeroporto della linea Pisa – Maccarese e della linea Maccarese - Roma S. Pietro non deve essere realizzato all'interno dell'area della *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano*. Si ritiene quindi che per essa sia al momento sufficiente l'utilizzo della linea Maccarese – Ponte Galeria integrata dalle bretelle previste dal già citato progetto della Gronda Sud, che

consentano di evitare i regressi attualmente necessari nelle due stazioni di diramazione, nonché dal potenziamento della stazione di Fiumicino Aeroporto

c. in riferimento ai progetti di ampliamento del sistema di People Mover già presente all'interno del sedime aeroportuale, devono essere evitati nelle stesse aree e nelle aree di interesse archeologico ed ambientale sistemi in sopraelevazione

Dette opere prescindono dai progetti di ampliamento del sedime aeroportuale, che ribadiamo inutile ai fini trasportistici, oltre che il peggiore esempio di quell'occupazione dello spazio altrove stigmatizzata nel piano.

3.3 Collegamento con Fiumicino

Riguardo al trasporto pubblico verso Fiumicino Città, il Quadro conoscitivo cita esclusivamente (P1/102) il Corridoio Provinciale della Mobilità C5 "dedicato esclusivamente al trasporto pubblico su gomma". Sottolineiamo invece la indispensabilità del ripristino del collegamento su ferro dal vecchio Bivio Porto fino ad una nuova stazione di interscambio da realizzare all'ingresso di Fiumicino, e da estendere tramite un sistema di tram – treno fino all'area dei porti, che possa essere reso compatibile, in caso di realizzazione del nuovo porto commerciale, con il servizio merci.

3.4 Collegamento EUR – FL1

Si richiama l'importanza del progettato collegamento funiviario tra Villa Bonelli e l'EUR anche ai fini del pendolarismo dell'asse portuense e del collegamento con l'Aeroporto. La stazione di valle deve essere realizzata in maniera da facilitare al massimo l'interscambio con la FL1.

3.5 Potenziamento del sistema ferroviario:

Il Piano (P1/86) parla dello sviluppo dei punti di incrocio. Si evidenzia la necessità del ripristino dei binari di precedenza anche nelle stazioni della rete a doppio binario; esigenza particolarmente pressante su linee come la FL5, in cui la pluralità di traffici eterotachici ne rende la rarefazione, verificatasi in anni recenti, particolarmente penalizzante per la circolazione e la regolarità del servizio pendolare, sempre subordinato, in caso di conflitti con quello veloce e talora con quello merci; e come la FL1, in considerazione di quanto prima detto, dove oltre al ripristino del binario di precedenza a Magliana potrebbe essere costruito, anche ai fini del collegamento con Fiumicino Città, un binario tronco a Fiera di Roma.

Fiumicino marzo 2014

Comitato Pendolari Maccarese - Palidoro
Comitato FuoriPISTA
Comitato Cancelli Rossi
Associazione Pesceluna
Cittadinanzattiva di Fiumicino