



**DOSSIER**

**AEROPORTO DI FROSINONE**

**Francesco Bearzi**

## *Indice*

Atti assemblea pubblica “No aeroporto Frosinone-Ferentino”, 12.07.11. La Variante ASI al PTR per l’attuazione dell’Area Aeroportuale Intermodale. Un aeroporto che non può decollare: <i>cui prodest?</i>	p. 3
<i>Lo status quaestionis</i>	p. 3
ENAC ‘boccia <i>ad aeternum</i> ’ il progetto	p. 5
Ma se il traffico aeroportuale nel mondo e in Italia aumenta, non c’è bisogno di un aeroporto anche a Frosinone?	p. 8
La Variante ASI aeroportuale intermodale al PTR	p. 9
Gli indennizzi del Piano Particolareggiato di Esproprio. Chi vola e chi rimane a terra.	p. 13
Conclusioni	p. 14
Cronologia	p. 15
Appendice 1. Aeroporto in <i>Project Financing</i> , ma quanto è costato e costerà alla Regione Lazio?	p. 19
Appendice 2. La procedura di approvazione della Variante ASI per l’attuazione dell’area aeroportuale intermodale	p. 20
Appendice 3. La procedura di VAS. Il Rapporto ambientale	p. 21
Appendice 4. La conferenza dei servizi preliminare del 28.10.09	p. 28

# ATTI ASSEMBLEA PUBBLICA “NO AEROPORTO FROSINONE-FERENTINO”

Ferentino, 12.07.11

## *La Variante ASI al PTR per l’attuazione dell’Area Aeroportuale Intermodale. Un aeroporto che non può decollare: cui prodest?*

[I presenti atti rielaborano la relazione<sup>1</sup> esposta in forma sintetica nel corso dell’Assemblea pubblica in oggetto, organizzata da *Comitato No aeroporto Ferentino-Frosinone, Legambiente, Retuvasa e WWF*, con grande partecipazione di associazioni e cittadini, al fine di offrire un *dossier* sul tema. Successivamente, per offrire un quadro più completo della vicenda e dell’*iter* procedurale, ho ritenuto necessario aggiungere una *Cronologia degli eventi principali* e quattro *Appendici*]

### *Lo status quaestionis*

Traccio alcune considerazioni generali, per poi entrare nel dettaglio della Variante ASI. Seguo la questione ‘aeroporto di Frosinone’ dal 2006. In sala abbiamo amici di *Legambiente* che se ne occupano meritoriamente addirittura dal 1999, come ad esempio la S.ra Vittoria Cova e il Prof. Fabio Magliocchetti, oltre naturalmente al Dott. Marco Maddalena per il *Comitato* e al Dott. Riccardo Copiz del *WWF*. Ormai tutti concordiamo sul fatto che, pur rimanendo inalterate le dimensioni dello scempio ambientale che produrrebbe l’opera se fosse realizzata nel cuore della Valle del Sacco, la questione sembra sempre più inquadrarsi in termini di correttezza e oculatezza politico-amministrativa e di giustizia sociale. Interessi privati e di parte contro interesse pubblico. Potenziale grande giro di capitali immobiliari e appalti contro ‘piccoli’ cittadini da espropriare delle proprie abitazioni.

Bene chiarire subito che per la *quaestio* dell’aeroporto di Frosinone ci troviamo davanti a un *iter* amministrativo complesso. Infatti bisogna tener presente ben tre procedimenti. 1) La conferenza dei servizi<sup>2</sup> relativa allo *Studio di Fattibilità Tecnica*,<sup>3</sup> fermatasi allo stadio incoativo quasi due anni fa, con un sostanziale naufragio del progetto. Questa partita coinvolge Enti tecnici nazionali (ENAC, ENAV, ecc.) e vari Ministeri implicati nell’autorizzazione di uno scalo aeroportuale (Trasporti, Difesa [per la contiguità di un eliporto militare], Ambiente, Beni culturali, ecc.). Parallelamente però sono partiti altri due procedimenti, strettamente interrelati. 2) La *Variante Aeroportuale Intermodale* al Piano Territoriale Regionale, che intende mutare la destinazione d’uso di 301 ha di territorio per realizzare in connessione intermodale un aeroporto regionale aperto al traffico *low cost* e *cargo*, un aeroporto leggero (*light jet/aerotaxi*), un nuovo terminal ferroviario e un interporto merci. Tale procedimento è giunto ad uno stadio avanzato ma certo non irreversibile. 3) La *Valutazione Ambientale Strategica* relativa alla stessa Variante (richiedente consultazioni analoghe

---

<sup>1</sup> Si tenga presente che quanto segue resta frutto di un’opera non tecnica e di natura volontaria. Dedicata a tutti coloro che intendano impiegare le proprie energie intellettuali per contribuire a migliorare la *qualità della vita* del prossimo in armonia con la natura, senza peraltro misconoscere idealisticamente la centralità dei fattori economici nelle determinazioni dei consorzi umani. E in particolare a Gaetano Alibrandi. Ringrazio il Dott. Riccardo Copiz, l’Avv. Carmine Laurenzano, l’Avv. Ivano Giacomelli, Daniele Rodolico e il Dott. Marco Maddalena per utili segnalazioni in sede di revisione finale.

<sup>2</sup> Cfr. *infra* Appendice 4.

<sup>3</sup> *Studio di Fattibilità Tecnica per la realizzazione dell’Aeroporto civile di Frosinone*, aprile 2008, Tecno Engineering 2C srl.

alla conferenza dei servizi, ma secondo un diverso *iter* normativo), che si trova ad uno stadio leggermente meno avanzato e anch'esso non irreversibile.

I promotori/protagonisti ufficiali di questi ultimi due procedimenti sono il Consorzio ASI<sup>4</sup> e la Aeroporto di Frosinone (ADF) spa<sup>5</sup>, tra loro convenzionati.<sup>6</sup> Il primo in quanto autorità proponente della Variante e autorità precedente per la VAS, la seconda in quanto autorità proponente della VAS e autorità precedente della Variante. La Regione Lazio è l'autorità competente per entrambi i procedimenti, l'arbitro che ne giudicherà l'esito.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> *Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone* (dal 1997, in adeguamento alla L.R. 29.05.97, n. 13), ASI per invalso e tradizionale acronimo (ex Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale, costituito con D.P.R. 11.10.1963 n. 1526). Lo Statuto aggiornato del Consorzio, adottato dall'Assemblea generale il 25.10.10, è stato approvato con Del. GR del 10.06.11, n. 269. Lo Statuto precedente era stato approvato con Del. GR 15.11.2002, n. 1502, pubblicato sul BURL del 30.01.2003, n. 3, parte prima. Fanno parte del Consorzio statutariamente 23 Comuni; l'Amministrazione provinciale di Frosinone; la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Frosinone; Confindustria, CNA e Federlazio; la 12<sup>a</sup> Comunità montana del Lazio "Monti Ernici". A norma dell'art. 37 della L. 05.10.1991, n. 317, il Consorzio è un Ente pubblico Economico dotato di autonomia imprenditoriale.

<sup>5</sup> *ADF spa* si costituisce il 17.06.03 (Rep. n. 55454, Raccolta n. 12119). Soci: Provincia di Frosinone (presidente pro tempore Francesco Scalia), Consorzio ASI, Comune di Frosinone. Successivamente si associano la Camera di Commercio di Frosinone e il Comune di Ferentino. Il capitale sociale viene più volte integrato dai soci e grazie a deliberazioni di spesa della Regione Lazio (cfr. *infra* Appendice 2). Presidente di ADF spa fino al 30.04.09 è l'Avv. Francesco Scalia, dimessosi anche dall'incarico di presidente della Provincia il 25.02.09, dopo l'assunzione della funzione di assessore regionale pro tempore al Demanio, Risorse umane e Patrimonio il 16.02.09. Gli subentra alla presidenza ADF, fino al 30.06.10, il cognato Giacomo D'Amico (per completezza non possiamo omettere: oggi vice capo gabinetto della presidenza al consiglio regionale, assunta *pro tempore* da Mario Abbruzzese; contro tale nomina, per una retribuzione di 181.694,21 euro annui, il consigliere regionale Ivano Peduzzi ha presentato un esposto alla Procura regionale presso la Corte dei Conti in virtù di vari motivi di potenziale conflitto di interesse e sospette irregolarità nel *curriculum*, di cui informa il sito del partito del consigliere in data 20.07.10). Dal 02.07.10 il presidente di ADF spa è Antonello Iannarilli. Dal 17.11.10 gli subentra Gabriele Picano (ex commissario della Società Interportuale Frosinone, SIF spa; ex assessore provinciale ai Trasporti). Poco dopo, in data 06.12.10 il presidente ADF Gabriele Picano formalizza la nomina del presidente della Provincia Antonello Iannarilli a presidente di ADF Gestione (società partecipata al 100% da ADF spa). Il capitale sociale, da delibera dell'assemblea straordinaria del CdA in data 08.10.07, era fissato in 4.627.350,00 euro e rappresentato da n. 462.735 azioni, così ripartite: Provincia di Frosinone n. 281.918 azioni; Comune di Frosinone n. 26.754 azioni; C.C.I.A.A. n. 124.995 azioni; Consorzio ASI n. 27.716 azioni; Comune di Ferentino n. 1.352 azioni. In data 26.06.11 e 01.07.11 il presidente di ADF spa Gabriele Picano ha inviato lettera ufficiale (poi resa pubblica sul sito ADF) al sindaco di Valmontone, Dr. Egidio Calvano, e al Sindaco di Sora, Dr. Ernesto Tersigni, con invito a sottoscrivere il Protocollo d'Intesa per l'attuazione dell'Area Aeroportuale Intermodale di Frosinone. In data 11.07.11 una delibera del CdA di ADF pone le premesse per il perfezionamento dell'ingresso nella società della Regione Lazio con 1.350.000 euro (cfr. *infra* Appendice 2 e *Cronologia*) e l'aumento del capitale sociale di due milioni di euro, di cui 750.000 proverrebbero da un riassetto delle quote degli altri soci o dall'ingresso di nuovi soci (fonte: *Ciociarla oggi* 12.11.07, riportato sul sito ADF).

<sup>6</sup> L'attuazione dell'Area Aeroportuale Intermodale di Frosinone è promossa da Convenzione del 12.02.09 tra ADF Gestione spa e Consorzio ASI Frosinone e da Protocollo d'Intesa tra Provincia di Frosinone, Comune di Frosinone, Comune di Ferentino, Consorzio ASI Frosinone, C.C.I.A.A. di Frosinone. ADF spa è stata incaricata di predisporre studi e progettazioni per l'ambito aeroportuale. Ha affidato la redazione del *Master Plan generale dell'aeroporto* a PricewaterhouseCoopers (2007) e contestualmente la redazione dello *Studio di Fattibilità Tecnica (cit.)* e della *Analisi di Prefattibilità Ambientale del Polo Aeroportuale di Frosinone* (giugno 2008) alla Tecno Engineering 2C srl. Sulla scorta di questi studi, il Consorzio ASI ha elaborato in qualità di autorità precedente la Variante al PTR dell'agglomerato industriale di Frosinone. La versione attuale del MP è *Master Plan per lo sviluppo dell'aeroporto di Frosinone*, PricewaterhouseCoopers, aggiornamento 30 ottobre 2009 (Rev. 1). Conclusa due giorni dopo la conferenza dei servizi preliminare del 28.10.09, rispetto allo *Studio di fattibilità* presentato in quella sede pare offrire rielaborazioni degne di nota unicamente sul versante della sostenibilità economica, non rispondendo dunque alle altre obiezioni tecniche avanzate dall'ENAC, dall'ENAV e dal Ministero della Difesa.

<sup>7</sup> Per il secondo in particolare la Regione Lazio, Dipartimento Territorio, Direzione regionale Ambiente e Cooperazione dei Popoli, Area Valutazione Impatto Ambientale, Ufficio VAS.

Il progetto aeroportuale ADF ancora in pista è sostanzialmente quello clamorosamente ‘bocciato’ da alcuni enti tecnici di cardinale importanza nel corso della conferenza dei servizi preliminare tenutasi presso la Regione Lazio in data 28.10.09. Cambia per lo più, nelle dichiarazioni ufficiali dei presidenti ADF e dei promoter politici, la previsione del numero massimo dei passeggeri a pieno regime. Meno irrealisticamente, si riduce da 5 milioni/anno a 2-2,5 milioni/anno,<sup>8</sup> con conseguenze ovviamente negative in termini di sostenibilità economica. Il territorio da espropriare rimane, però, invariato: circa 300 ha. Questa elementare considerazione suscita uno spontaneo e legittimo interrogativo: il vero affare è l’aeroporto o la Variante ASI Aeroportuale Intermodale - che muterebbe la destinazione d’uso di un’imponente estensione di territorio - unita alla traslazione della stazione ferroviaria di Frosinone dal quartiere Scalo, oggetto di appetibile riqualificazione urbanistica? E tutto ciò, *cui prodest?* Non certo ai residenti dell’aspirante area neo-aeroportuale, che sarebbero espropriati delle loro case a prezzi di fatto inferiori a quelli di mercato in caso di riconoscimento del “valore economico-sociale dell’opera”.

La strategia di ADF, già dal 2008, quando il ‘*main sponsor* politico’ dell’aeroporto in carica era Francesco Scalia (che a lungo in precedenza aveva oscillato nelle dichiarazioni pubbliche tra modesti progetti *light jet* e altri ben più ambiziosi di scalo regionale) è appunto quella di collegare l’aeroporto alla traslazione della stazione ferroviaria di Frosinone - e quindi all’espansione dell’area metropolitana del capoluogo ciociaro - nonché al meno fantasioso interporto, che si innesta in un’area che presenta già in esercizio nodi e strutture logistiche, anche intermodali. Con la Giunta Iannarilli (il ‘*main sponsor* politico’ pare ora però, a giudicare dalla stampa, il presidente della Regione Lazio, Mario Abbruzzese), che, dopo aver preso saldamente le redini di ADF, perde una grande occasione per segnare il distacco anche su questo punto con il precedente indirizzo politico provinciale, la strategia è riproposta, ma in termini comunicativi più lineari: nell’area intermodale l’aeroporto sarà “piccolo”. Tuttavia il cuore del progetto rimane appunto l’aeroporto, che secondo l’Ente Nazionale Aviazione Civile non potrà mai funzionare, per motivi di sostenibilità economica, sicurezza, rotte di volo, operatività e sostenibilità ambientale.

#### *ENAC ‘boccia ad aeternum’ il progetto*

La *Relazione* ENAC del 7 ottobre 2009,<sup>9</sup> inviata dal presidente Vito Riggio alla Regione Lazio su richiesta del Ministro dei Trasporti Altero Matteoli, allegata come parere ufficiale alla conferenza dei servizi preliminare del 28 ottobre 2009, ha come oggetto lo *Studio di Fattibilità* commissionato da ADF per il progetto di uno scalo aeroportuale regionale a Frosinone. Non si tratta dell’unico parere pesante avverso,<sup>10</sup> ma certo della valutazione tecnica cardinale, una vera e propria ‘pietra

---

<sup>8</sup> Il Master Plan PwC agg. 2009 prevede al 2030 quasi 3 milioni di pax/anno (cfr. *ibidem*, p. 115).

<sup>9</sup> Prot. ENAC n. 0000145/PRE del 07.10.09. Relazione a firma Ing. Franco Conte, Capo Ufficio Piani di Sviluppo; Ing. Mauro Diez, Direttore Pianificazione Aeroportuale; Ing. Alessandro Cardì, Direttore Centrale Regolazione Aeroporti. Si richiama inoltre lo *Studio preliminare per un nuovo polo aeroportuale commerciale nella Regione Lazio* (2006), elaborato dagli stessi tecnici e dal Direttore Operatività e Certificazione Aeroporti, Giancarlo Molteni. Argomentazioni ostative al progetto anche più articolate sono presenti nel documento “gemello” inviato una settimana dopo (14.10.09) dal Direttore generale ENAC Alessio Quaranta al Presidente della Regione Lazio (Prot. ENAC n. 0071958/DIRIG/DG).

<sup>10</sup> Lo stesso ENAC con prot. n. 0000076/PRE del 28.05.09, inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, accenna anche al parere negativo (più volte reiterato e confermato anche nella conferenza dei servizi preliminare del 28.10.09) del Ministero della Difesa, che sottolinea l’incompatibilità delle operazioni di un aeroporto civile con le attività addestrative della scuola elicotteristica di volo; nonché dell’ENAV, che “evidenzia le forti

tombale'. Le argomentazioni dell'ENAC sono serrate quanto, nella maggior parte dei casi, inappellabili.

In estrema sintesi:

*Aspetti trasportistici:* poco attendibile la fattibilità economica del progetto; non si contempla la nuova realtà dell'aeroporto di Viterbo, autorizzato dal Ministero dei Trasporti con protocollo d'intesa 31.01.08; il volume di traffico previsionale laziale-campano, tenendo conto anche del nuovo aeroporto di Grazzanise, non è compatibile con un nuovo scalo; ipotizzando ottimisticamente 450.000 pax/anno, l'equilibrio gestionale, con 1.000.000 pax/anno, non sarebbe raggiunto prima del 2025, per cui "l'ammortamento degli interventi infrastrutturali troverebbe orizzonti temporali fuori della ragionevole portata dei rapporti costi/benefici".<sup>11</sup>

*Aspetti aeronautico/operativi:* non risulta compatibilità con la scuola elicotteristica dell'A.M. del 72° Stormo;<sup>12</sup> il traffico aeroportuale "andrebbe a intasare l'area terminale di Roma e Napoli",<sup>13</sup> in cui convivono ben 5 aeroporti; i rilievi a nord e sud sono di ostacolo all'area di circuitazione, che richiede raggio minimo di 8 km. privo di ostacoli più alti di 150 m; l'orientamento 120°/300° (12/30) della pista provoca interferenze con il traffico di Grazzanise per atterraggi su pista 12 (NW) e con quella di Ciampino per atterraggi su pista 30 (SE); le interferenze sono più gravi ed estese considerando che Frosinone è un *entry point* per il traffico aereo in direzione Roma proveniente da sud; le procedure aeronautiche consentono dunque solo 8 movimenti/h, contro i 30 movimenti/h che caratterizzano un normale aeroporto commerciale; le condizioni climatiche della Valle del Sacco sono sfavorevoli per l'attività aeroportuale, data la formazione di cumulonembi per moto convettivo, in particolare nella stagione estiva, e di nebbie, anche persistenti, nei periodi di alta pressione atmosferica.

*Aspetti infrastrutturali:* assenza di un'affidabile analisi anemometrica; il disegno delle reti intermodali non presenta ancora coerenza in relazione ai programmi degli enti di riferimento; non risulta ancora prevista la torre di controllo (costo 30-40 milioni di euro); nella valutazione dei costi appaiono sottostimati i valori di tutti i sottosistemi.

---

limitazioni causate dalla penalizzante orografia circostante, con conseguenti possibili impatti sulla sicurezza delle operazioni di volo e difficoltà per un importante sviluppo delle attività volative stesse". La *crux* della presenza della scuola elicotteristica di volo del 72.o stormo (cfr. *infra* n. 12 p. 6) potrebbe, però, venir meno nella molto improbabile eventualità (cfr. *infra* n. 139 p. 29) che il Ministero della Difesa decidesse di trasferirla in altra sede.

<sup>11</sup> Cfr. *Relazione ENAC*, p. 3.

<sup>12</sup> Il 72° Stormo, che oggi conta centinaia di addetti, è l'unica scuola di volo dell'A.M. nel settore dell'ala rotante (attiva dal 1960 presso l'aeroporto militare 'Girolamo Moscardini' di Frosinone). Allo Stormo è assegnato il compito di abilitare al pilotaggio degli elicotteri i militari dell'Aeronautica e della Marina; far conseguire il brevetto di pilota di elicottero al personale dell'Esercito, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia di Stato; svolgere corsi di preparazione tecnico-professionale per piloti di forze armate estere e per il personale del corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e della Guardia Forestale; qualificare e abilitare gli istruttori di volo su elicottero; addestrare gli specialisti di elicottero delle forze e corpi armati dello Stato. Nell'ultimo decennio il 72° Stormo è stato anche impegnato in operazioni di cooperazione internazionale e missioni umanitarie fuori area (Albania, Eritrea e Kosovo), ricevendo l'unanime apprezzamento della comunità internazionale e realizzando complessivamente circa 3400 ore di volo, con trasporto di oltre 3500 passeggeri.

<sup>13</sup> Cfr. *Relazione ENAC*, p. 3.

*Aspetti ambientali*: lo studio *Sostenibilità ambientale dei siti di possibile intervento*, con il contributo tecnico-scientifico dell'IRIDE,<sup>14</sup> evidenzia come “il contesto territoriale della provincia di Frosinone e quindi anche delle aree di valle proposte per il nuovo aeroporto, risultino già sottoposte ad un livello di pressione ambientale che non si concilia, dal punto di vista della sostenibilità, con l'insediamento di una nuova infrastruttura aeroportuale”.<sup>15</sup>

Ma ancor più inappellabili sono le conclusioni della *Relazione*, esiziali per il futuro stesso del progetto: “Quanto sopra individua le carenze, i limiti di potenzialità ed i condizionamenti operativi dell'infrastruttura proposta, che **non inducono ad ulteriori approfondimenti**”.<sup>16</sup>

Non va poi dimenticato che lo scalo regionale in questione, avulso dalla programmazione nazionale del Ministero dei Trasporti, è previsto a regime di *project financing*, ma rischia di ricadere, e di fatto sinora è ricaduto e ricade, sulle spalle della Regione Lazio, che tra l'altro sta perfezionando l'ingresso nel capitale sociale di ADF.<sup>17</sup>

Ora domandiamoci: se l'aeroporto, contro ogni parere tecnico e ogni sostenibilità economica, si mettesse in piedi in qualche modo, dopo aver investito milioni di euro di fondi pubblici e aver scovato privati in grado di trovare qualche tornaconto dal *project financing*, quale beneficio in termini di qualità di vita ne trarrebbero i residenti collocati in linea d'aria da Anagni a Frosinone,<sup>18</sup> assordati dal rimbombo dei Boeing 737-800 in una Valle dove anche un semplice elicottero produce un impatto acustico non indifferente? Tenendo in debito conto gli ammonimenti, anche recentissimi, in termini di inquinamento acustico provenienti dall'OMS (WHO)<sup>19</sup> e da quanto emerge dalla zona dell'aeroporto di Ciampino, per cui ADF ha spesso sottolineato la necessità di alleggerire il carico ambientale, che ritiene poco significativo nella Valle del Sacco.<sup>20</sup> E quale beneficio trarranno dall'aeroporto i cittadini della stessa Valle, le cui condizioni ambientali sono ben note, afflitti dall'ennesimo carico inquinante?

Da sottolineare infine che il progetto aeroportuale ne affossa altri in grado di rilanciare la Valle del Sacco in termini di *green economy* e di sviluppo sostenibile, tra cui va ricordato, in particolare, il *Master Plan Land srl* dell'Arch. Andreas Kipar, promosso dalla Fondazione Kambo, importante e

---

<sup>14</sup> Istituto per la Ricerca e l'Ingegneria Dell'Ecosostenibilità.

<sup>15</sup> Cfr. *Relazione ENAC*, p. 5.

<sup>16</sup> Cfr. *ibidem*.

<sup>17</sup> Cfr. *infra Appendice 2 e supra* n. 5 p. 4.

<sup>18</sup> Decollo e atterraggio avverrebbero preferenzialmente sulla direttrice Anagni-Frosinone.

<sup>19</sup> *Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe*, World Health Organization 2011. Ogni anno “[...] lost from environmental noise are 61.000 years for ischemic heart disease, 45.000 years for cognitive impairment of children, 903.000 years for sleep disturbance, 22.000 years for tinnitus and 587.000 for annoyance in the European Union Member States and other western European countries [ogni anno negli Stati membri dell'Unione europea e negli altri paesi dell'Europa occidentale si perdono a causa di rumori ambientali 61.000 anni di vita per malattie ischemiche cardiovascolari, 45.000 per menomazioni cognitive infantili, 903.000 per disturbi del sonno, 22.000 per tinnito (ronzio alle orecchie, acufeni)]” (*Abstract*, p. V).

<sup>20</sup> Cfr. *Effetti del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nei Comuni di Ciampino e Marino*, Gruppo di ricerca S.e.r.a. 2009, con la collaborazione del Dip. di Epidemiologia del Servizio Sanitario Nazionale, Azienda sanitaria Roma E, ASL Roma H, Assessorato Ambiente Regione Lazio, Comuni di Marino e Ciampino; *Smog dai cieli. Monitoraggio delle polveri sottili nelle aree della rotta di atterraggio e decollo degli aerei diretti e in partenza da Roma-Ciampino*, Legambiente Lazio (in coll. con Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino), 2006.

prezioso strumento di processo, a prescindere dagli specifici contenuti.<sup>21</sup> Inoltre la proposta di inserimento della Valle del Sacco nelle aree ad elevato rischio di crisi ambientale ex art. 74 D. Lgs. 112/1998 da parte del consigliere regionale Angelo Bonelli, se correttamente coordinata con lo sviluppo del turismo e dell'agricoltura di qualità, potrebbe orientare in tal senso i fondi europei accessibili grazie al nuovo *status* dell'area.<sup>22</sup>

*Ma se il traffico aeroportuale nel mondo e in Italia aumenta, non c'è bisogno di un aeroporto anche a Frosinone?*

Nell'*Introduzione* di Vito Riggio al Rapporto ENAC 2010,<sup>23</sup> si sottolinea che “la prossima sfida sarà senz'altro quella di anticipare le spinte propulsive dell'uscita dalla crisi. Si tratta di una ripresa che non può coglierci impreparati, dal momento che le attuali infrastrutture aeroportuali non saranno in grado di sostenere adeguatamente le future potenzialità di sviluppo del traffico aereo. Di fronte a proiezioni per cui in Italia si passerà dagli attuali 130 milioni di passeggeri a 230 milioni entro il 2030, è impensabile che gli aeroporti possano diventare il collo di bottiglia dell'intero comparto”.<sup>24</sup> Parole che dovrebbero suonare come musica per il presidente del CdA di una qualsiasi società intenzionata a realizzare un aeroporto, come oggi Gabriele Picano, che invece è ragionevolmente preoccupato.<sup>25</sup> Infatti, l'aumento del volume di traffico aeroportuale non si traduce automaticamente nell'aumento del numero degli scali e soprattutto nella loro diffusione in ogni landa. Gli aeroporti, per funzionare, devono essere titolari di sostenibilità economica, operatività tecnica e compatibilità ambientale. Altrimenti, si potrebbe realizzare un aeroporto anche a Cortina d'Ampezzo. E Frosinone non può garantire nessuna di queste tre condizioni, come si è visto. Il suo unico punto di forza è una potenziale intermodalità che, nonostante il Protocollo d'intesa con RFI,<sup>26</sup> appare per molti versi ancora aleatoria.

Nella pianificazione ENAC, aeroporti come Fiumicino, Malpensa e il nuovo scalo di Grazzanise<sup>27</sup> (che sostituisce Capodichino), sono classificati, insieme ad altri 11 scali, come “strategici”, ovvero “aeroporti che rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Gli aeroporti strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di ‘Gate Intercontinentale’ di ingresso al Paese”.<sup>28</sup>

---

<sup>21</sup> Cfr. *infra Cronologia* s.v. 10.11.10.

<sup>22</sup> Cfr. *infra Cronologia* s.v. 02.02.11.

<sup>23</sup> Cfr. *Rapporto ENAC 2010*, Easy Management Solutions Srl stampe, Roma, giugno 2011.

<sup>24</sup> Cfr. *Rapporto ENAC 2010, Introduzione*.

<sup>25</sup> “[...] Eppure a novembre è stato pubblicato uno studio che ipotizza la chiusura di 24 scali italiani: si tratta di piccole strutture, spesso in zone periferiche, scarsamente utilizzate e di conseguenza piene di debiti. «Conosciamo la politica dell'Enac - ribatte Picano - L'Enac ritiene che alcuni scali debbano esser chiusi, ma l'Italia, rispetto ad altri paesi quali Francia e Germania, è in controtendenza visto che ha pochi aeroporti minori [...]» (fonte: *Ciociarina oggi* 12.11.07, riportato sul sito ADF).

<sup>26</sup> Cfr. *infra* n. 65 p. 16.

<sup>27</sup> Autorizzato con protocollo d'intesa dal Min. dei Trasporti nel febbraio 2008 e affidato in gestione a GESAC nel luglio 2009 con protocollo d'intesa Min. Trasporti - ENAC - Regione Campania.

<sup>28</sup> Cfr. *Rapporto ENAC 2010*, p. 27.



Tra gli scali “non strategici”, si distinguono gli “aeroporti primari” e quelli “complementari”. I primi sono quelli che “a prescindere dal volume di traffico attuale, non dispongono dei requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc.”.<sup>29</sup> Se ne contano 9, tra cui ad esempio Alghero e Olbia. A questi si aggiunge l’aeroporto di Viterbo, che viene esplicitamente definito “primario” per le sue doti di “capacità di riserva a medio periodo”, ovvero entro il 2020. Necessario, dunque, secondo l’ENAC, il completamento della Civitavecchia - Orte e il potenziamento della Cassia (allargamento Monterosi - Viterbo).<sup>30</sup> Ciò significa che, secondo la programmazione ENAC, mentre il traffico aeroportuale aumenta gradualmente, si chiude Ciampino e si allarga Fiumicino, l’“aeroporto primario” di Viterbo può assorbirlo, in subordine allo scalo “strategico” di Grazzanise. Gli “aeroporti complementari” sono invece gli scali che per “la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete”.<sup>31</sup> Se Frosinone un giorno riuscisse a decollare, contro ogni logica (ricordiamo che intralcia direttamente o indirettamente le rotte di volo di aeroporti strategici come Grazzanise e Fiumicino), finirebbe di sicuro in questo limbo. Dove troviamo decine di aeroporti sulla via del fallimento.

### *La Variante ASI*

La *Variante Asi al Piano Territoriale Regolatore [agglomerato industriale di Frosinone] per l’attuazione dell’Area Aeroportuale Intermodale di Frosinone*,<sup>32</sup> il cui avviso di pubblicazione è comparso in data 7 luglio 2011,<sup>33</sup> poggia su una *Relazione tecnica* commissionata dal proponente ADF Gestione<sup>34</sup> e conclusa dal gruppo di lavoro<sup>35</sup> il 31 luglio 2009.

Non è superfluo ricordare che:

- il PTR ASI esplica efficacia di Piano Territoriale Regionale di settore, sovraordinato ai PTR degli enti locali (Province, Comuni, Comunità montane).<sup>36</sup>
- le opere e gli interventi previsti nei PTR ASI sono considerati di pubblica utilità, indifferibili e urgenti, e le aree e gli immobili necessari a realizzarli sono espropriati dai Consorzi con le procedure della L. 865/71 e s.m.i.
- il PTR attualmente in vigore per l’Area industriale di Frosinone è quello conformato alla *Variante generale* di adeguamento del piano originario del 1973 e s.m., approvato dalla Regione Lazio con Del. C.R. 23.01.08, n.48, pubblicata sul BURL n.16 del 28.04.08.

---

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> Cfr. *Rapporto ENAC* 2010, pp. 27-28, 34.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 27.

<sup>32</sup> Progetto aggiornato a seguito del Parere della Regione Lazio – Dipartimento Territorio, Area difesa del suolo e Servizio geologico regionale, prot. n. 125631, 03.07.09.

<sup>33</sup> BURL n.25, pp. 180-183. I termini per le osservazioni scadono dunque in data 05.09.11.

<sup>34</sup> Su ADF Gestione e ADF spa cfr. *supra* n.5 p. 4.

<sup>35</sup> Progetto Urbanistico a cura del Prof. Arch. Camillo Nucci, Collaboratore Arch. Carlo Pisanò.

<sup>36</sup> Ai sensi del combinato disposto dall’art. 5 della Legge 17.08.1942 n.1150 e della L.R. 22.12.1999 n. 38 e s.m.i. I riferimenti procedurali per l’approvazione della Variante urbanistica al PTR trovano il loro fondamento nella normativa riguardante i Consorzi per le Aree e i Nuclei di Sviluppo industriale (ASI). In particolare cfr. L. 29.07.1957 n. 634 (istituzione della Cassa del Mezzogiorno) art. 21, D.P.R. 30.06.1967 n. 1523, L.R. 29.05.1997 n. 13 in attuazione del D.P.R. 24.07.1977 n. 616 e s.m.i. (in part. L.R. 31.07.2003 n.24), L.R. 22.12.1999 n. 38 e s.m.i.

- la Variante è subordinata alla dimostrazione del rispetto degli adempimenti e dei requisiti relativi alla VAS.<sup>37</sup>
- il Consorzio ASI è legittimato a “realizzare e gestire infrastrutture per l’industria, porti, rustici industriali, centri intermodali, anche attraverso l’acquisto di aree a ciò destinate”.<sup>38</sup>

La Variante interessa un territorio di 301 ha, con cambio di destinazione d’uso di 240,7 ha agricoli e 60,3 ha produttivi, che divengono intermodali.<sup>39</sup> Prevede, tra l’altro, l’ampliamento per 6,10 ha della Zona a destinazione servizi, finalizzato alla realizzazione dell’Eliporto Civile di Frosinone (13 ha complessivi) e il cambiamento di destinazione d’uso per 74,6 ha di Zona servizi in Zona logistica, finalizzato all’attuazione dell’Interporto merci di Frosinone. **Rispetto al PTR precedente, l’agglomerato industriale di Frosinone aumenta complessivamente di 283,98 ha.** Nel dettaglio:<sup>40</sup>

Dimensionamento secondo il PTR vigente

Zona produttiva = 1.360,15 ha  
 Zona servizi = 257,81 ha  
 Zona verde = 413,87 ha  
 Zona interclusa = 11,35 ha  
 Zona impianti tecnici = 14,18 ha  
 Zona mista = 136,02 ha  
 Zona logistica = 0,00 ha  
 Totale = 2.193,38 ha

Dimensionamento a seguito della Variante

Zona produttiva = 1.295,91 ha  
 Zona servizi = 189,31 ha  
 Zona verde = 455,02 ha  
 Zona interclusa = 11,35 ha  
 Zona impianti tecnici = 14,18 ha  
 Zona mista = 136,02 ha  
 Zona logistica (interporto) = 74,60 ha  
 Zona aeroportuale intermodale = 301,00 ha  
 Totale = 2.477,39 ha

---

<sup>37</sup> Ai sensi dell’art. 6 del D. Lgs. 152/2006 e in part. del D. Lgs. 4/2008, Allegato II, punto 10: “Aeroporti con piste di atterraggio superiori ai 1.500 m di lunghezza”. Cfr. anche *infra Appendice 3*.

<sup>38</sup> Cfr. L.R. 29.05.1997 n. 13, art. 5, comma g, punto 1. *Statuto del Consorzio*, art. 3.

<sup>39</sup> Inoltre si introducono nel PTR due zone verdi di rispetto per le manovre di volo e la sicurezza, per complessivi 41,15 ha.

<sup>40</sup> Cfr. *Relazione tecnica alla Variante ASI al PTR per l’attuazione dell’Area Aeroportuale Intermodale*, a cura del Prof. Arch. Camillo Nucci, Collaboratore Arch. Carlo Pisanò, p. 8.

Interessante tra l'altro notare come l'ASI, giustificando la 'perdita' di 60,26 ha di zona produttiva, pare ammettere di fatto che le Varianti pregresse abbiano partorito, in ultima analisi, un'estensione spropositata di aree industriali:<sup>41</sup>

“Dallo stato di fatto del PTR vigente si rileva (cfr. Relazione generale del PTR, pag. 57) che al 31.12.2002 nell'Agglomerato industriale di Frosinone, esteso complessivamente per 2.193,38 Ha, su 1.360,15 Ha di Zona a destinazione produttiva previsti dal PTR **risultano ancora liberi da assegnazione 552 Ha, pari al 40% delle aree programmate, senza contare che oltre il 35% delle aree assegnate restano nella realtà non utilizzate.** Questo consente di stimare di scarsa incidenza sull'offerta attuale complessiva di Zona produttiva dell'Agglomerato il cambio di destinazione in Zona aeroportuale e l'eliminazione del piccolo ambito produttivo adiacente, previsti dalla Variante per complessivi 64,24 Ha”.<sup>42</sup>

La Zona Aeroportuale Intermodale, come vedete sullo schermo dall'elaborato di progetto, è articolata in tre Sottozone con ruoli funzionali distinti e organizzabili autonomamente, ma interdipendenti: 1. *La Sottozona Aeroportuale* propriamente detta (*Airside*), comprendente usi ed attrezzature direttamente funzionali al trasporto aeroportuale<sup>43</sup> 2. *La Sottozona Servizi*, comprendente usi ed attrezzature per esigenze complementari indotte dal movimento passeggeri<sup>44</sup> 3. *La Sottozona Terminal ferroviario e delle autolinee.*<sup>45</sup>

La *Relazione tecnica*, dopo aver magnificato l'impatto paesaggistico delle opere contemplate dalla *Variante*,<sup>46</sup> avverte che non si rilevano vincoli particolari dovuti alla natura del territorio o sul piano archeologico, nonostante la prossimità agli importanti ritrovamenti della zona interporto.<sup>47</sup>

---

<sup>41</sup> Lo segnala anche un ampio e rilevante articolo pubblicato su *Il Messaggero cronaca di Frosinone* in data 10.07.11, pp. 31-32.

<sup>42</sup> Cfr. *Relazione tecnica*, p. 5.

<sup>43</sup> Pista di volo con uno sviluppo di 2.550 m., piazzali di sosta e di manovra degli aeromobili; hangar, alcuni dei quali riservati al trasporto merci; edifici tecnici di servizio (deposito carburante, ecc.); aerostazione passeggeri; parcheggi; spazi liberi e aree verdi.

<sup>44</sup> Quali ad es. fabbricati con usi direzionali, commerciali, espositivi, ricettivi, ecc.; parcheggi, piazzali ed aree di sosta di uso pubblico, percorsi pedonali e meccanizzati, viabilità e verde.

<sup>45</sup> Comprende in particolare piano di stazione, binari ferroviari, servizi tecnici; terminal di stazione con relativi servizi passeggeri e merci; fabbricato terminal autolinee con relativi servizi; parcheggi stabili, viabilità e aree verdi.

<sup>46</sup> “La grande prevalenza degli spazi liberi rispetto a quelli edificabili, l'ampia dotazione nei primi di aree verdi, nonché le altezze limitate degli edifici consentite dalle norme, configurano un'immagine dell'Area Aeroportuale Intermodale di carattere estensivo, ben inserita nel contesto agricolo che mantiene distinte e riconoscibili le due costruzioni urbane più prossime di Ferentino e Frosinone” (*Relazione tecnica*, p. 6).

<sup>47</sup> Riguardo all'*Analisi sotto il profilo dei caratteri morfologici e ambientali, dei regimi urbanistici e di tutela* sullo stato di fatto dei 240,74 ha di territorio agricolo assunti dalla Variante in ampliamento del PTR vigente a favore della Zona Aeroportuale Intermodale (cfr. *Relazione tecnica*, p. 5): si tratta di un territorio pianeggiante, privo di corsi d'acqua superficiali di rilievo, con usi agricoli in parte dismessi e residui di vegetazione, con alcuni nuclei ed edifici sparsi di residenza agricola e impianti aziendali, connessi da rada viabilità rurale. Sotto il profilo urbanistico, l'area è classificata dal PTPG vigente della Provincia di Frosinone (cfr. PTPG, Tav. TP1) come “territorio agricolo aperto, esterno alle costruzioni insediative urbane e territoriali ed alle aree con valore e potenzialità di recupero naturalistico”, mentre nel PRG di Frosinone ricade in “zona di espansione aeroportuale” e nel PRG di Ferentino in “area agricola”. Ad un esame della pianificazione di settore sovraordinata (cfr. *Analisi di prefattibilità ambientale*), l'area non risulta interessata da vincoli (L. 183/1989) della pianificazione dell'Autorità di Bacino Liri-Garigliano-Volturno e non ricade in ambiti di tutela ambientale previsti dalla L.R. 24/1998 per le aree protette. Sotto il profilo della tutela paesistica, la ricognizione del PTP n. 11 vigente e del nuovo Piano Territoriale Paesistico Regionale, adottato (25.07.07) ed in salvaguardia, ha evidenziato nella Tav. A (Sistemi ed ambiti di paesaggio) una classificazione dell'area come “paesaggio agrario di continuità” e nella Tav. B (Beni di paesaggio) l'assenza di vincoli di natura prescrittiva. In particolare, secondo la citata *Analisi di prefattibilità ambientale*, non risultano significative interazioni con le aree di interesse archeologico, pur se queste risultano localizzate in limitate porzioni in zone limitrofe all'area di progetto. Le Relazioni geologica e

Per quanto riguarda la mobilità, essa intende valorizzazione i due caselli autostradali dell’A1 Roma-Napoli, ovvero Ferentino e Frosinone, posti a nord e a sud dell’Area Aeroportuale Intermodale, ad una distanza dagli accessi alla stessa rispettivamente di circa 2.000 e 3.500 m. La Variante prevede un nuovo percorso viario passante che, collegando i due caselli, serve direttamente l’area aeroportuale.

La Variante fa propria la previsione di unificare nel nuovo terminal ferroviario di Frosinone le attuali stazioni di Ferentino e Frosinone e i relativi servizi. La nuova stazione, per la sua collocazione baricentrica rispetto al territorio e per la grande accessibilità rispetto alla rete autostradale e provinciale, potrebbe secondo i progettisti assumere con efficienza le funzioni complesse di interscambio aria - ferro - strada con spazi ed attrezzature adeguate, anche in riferimento ai servizi per i pendolari (terminal autolinee) e per quelli del trasporto merci (collegamento con l’interporto).<sup>48</sup> Si prevedono, stimando all’epoca della redazione della Variante (2009), al contrario delle valutazioni attuali espresse da ADF, 2.800.000 pax a regime e 5.000.000 pax a massimo regime, 1700 posti auto per la Sottozona aeroportuale, 3000 per il terminal ferroviario.

*Una valutazione personale tra le righe: riguardo all’ipotesi di un nuovo terminal ferroviario in zona interporto (previa indispensabile valutazione di compatibilità archeologica e a prescindere dall’inessenziale traslazione delle stazioni esistenti), ritengo che essa potrebbe assumere un valore intermodale meritevole di attenzione dal punto di vista economico ed ambientale, a prescindere dall’infondato progetto aeroportuale e al sogno di una trimodalità aria-ferro-gomma. Paradossale, invece, che mentre si discute da oltre un decennio di un inutile aeroporto, le istituzioni non si preoccupino di migliorare la funzionalità della linea Roma-Frosinone-Cassino, noto calvario quotidiano per migliaia di pendolari. Il riassetto delle infrastrutture ferroviarie si impone come priorità assoluta. Ma non occorre concepire aeroporti per questo.*

*Riguardo poi al progetto EALF di eliporto civile – aeroporto leggero che impegna 13 ha di Variante,<sup>49</sup> si può osservare, in sintesi, che è scorporabile dal progetto di scalo civile regionale e potrebbe concretizzarsi, con minor consumo di suolo e di impatto ambientale, se tradotto esclusivamente in termini di eliporto civile per pronto intervento, previo realistico accordo con l’A.M.*

Per quanto riguarda gli **Indici di Edificabilità Territoriale** contemplati dalla Variante<sup>50</sup> si prevede un IET complessivo di 0,40 mc/mq. Per la Sottozona aeroportuale di 0,36 mc/mq, per quasi un

---

agropedologica, curate da ADF, confermano per tutte le aree oggetto della Variante l’assenza di vincoli e di particolari condizioni limitative agli usi previsti. In realtà come vedremo, anche dalla *Relazione Ambientale* relativa alla VAS e dalle osservazioni degli Enti competenti, la situazione archeologica e paesistica è molto più complessa (cfr. *infra* pp. 22-23, 26-27).

<sup>48</sup> Il sistema del trasporto su ferro, proposto come privilegiato per il trasporto interregionale (Linea AV/AC Roma-Napoli con interconnessioni a Cassino e Frosinone) e metropolitano (linea Roma-Napoli), garantisce l’accesso al futuro aeroporto da un bacino interregionale e il ruolo intermodale dell’area anche rispetto alla mobilità pendolare e a quella delle merci. Inoltre, la connessione delle linee FS con i servizi ferroviari regionali (SFR) e metropolitani (SFM), anche attraverso l’anello ferroviario di Roma, assicura i collegamenti passeggeri e l’integrazione del sistema degli aeroporti della regione (cfr. *Relazione tecnica*, p. 7).

<sup>49</sup> Cfr. *Master Plan* PwC agg. 2009, p. 112 e *passim*.

<sup>50</sup> Naturalmente - si legge - l’assetto particolareggiato e l’attuazione della Zona Aeroportuale devono essere definite in forma unitaria per l’intera Zona o in modo distinto per ciascuna Sottozona, mediante Piano Particolareggiato Attuativo (PPA) da redigersi a cura del Consorzio, eventualmente su proposta di privati ed enti d’intesa con il Comune o i Comuni sul territorio dei quali è individuata la Zona o Sottozona, tramite lo strumento dell’Accordo di Programma (cfr.

milione di mc complessivi di edificazione. Un'aerostazione di altezza 20 m., utilizzata per due o tre piani con edificabilità complessiva di 400.000 mc. Per gli hangar stessa altezza, per 600.000 mc. Per la Sottozona Terminal, stimando un traffico di 25.000 passeggeri/g (15.000 aerostazione+10.000 mobilità provinciale), si prevede un IET di 0,17 mc/mq per 26.000 mc. Per la Sottozona Servizi: altezza massima 10 m., edificabilità 223.000 mc, IET 2,4 mc/mq. Un IET decisamente rilevante e inusuale per un'area ASI. Interessante sottolineare che a tal fine la Variante introduce nelle Norme Tecniche di Attuazione un art. 26 bis Zona Aeroportuale Intermodale che integra l'art. 26 delle NTA del PTR vigente.

*Gli indennizzi del Piano Particolareggiato di Esproprio. Chi vola e chi rimane a terra.*

Il Piano Particolareggiato di Esproprio (PPE) è stato redatto a spese del committente ADF Gestione, progettato da Casco srl<sup>51</sup> e pubblicato in data 06.08.09 per il vincolo preordinato agli espropri, la dichiarazione di pubblica utilità e la partecipazione degli interessati secondo la normativa.<sup>52</sup>

Durante il periodo di pubblicazione sono pervenute 79 osservazioni, che hanno dato luogo ad altrettante controdeduzioni e alla *Relazione tecnica* redatta il 17.09.09, adottata insieme alla Variante e alle stesse controdeduzioni nel corso dell'Assemblea generale ASI Frosinone del 22.09.09, giusto verbale notarile<sup>53</sup> (con voto contrario del solo rappresentante del Comune di Anagni).

*Peraltro, è singolare che un provvedimento così rilevante come l'adozione della Variante con relative norme tecniche ed elaborati di progetto, la relativa discussione (testimoniata dall'atto), l'approvazione delle controdeduzioni alla Variante, da parte dei rappresentanti dei 13 Comuni e degli altri Enti presenti all'Assemblea ASI (parte straordinaria dell'o.d.g.),<sup>54</sup> risulti dall'atto notarile compiuto nell'effimero spazio di minuti dieci, dalle ore 11.40 (undici e quaranta, in numeri e lettere) alle ore 11.50 (undici e cinquanta, in numeri e lettere) di quella giornata equinoziale.<sup>55</sup>*

Il PPE è stato elaborato sulla base del sistema informatico ufficiale dell'Agenzia del Territorio, con dati aggiornati al febbraio/marzo 2009. Sono state rilevate alcune incongruenze, in particolare

---

Art. 9 NTA del PTR vigente). Il PPA sarà accompagnato dagli Studi di sostenibilità ambientale e di fattibilità alla scala adeguata ad integrazione degli Studi già predisposti da ADF (cfr. *Relazione tecnica*, p. 13). "Infine, i Comuni di Ferentino e Frosinone, con distinti strumenti urbanistici comunali, potranno procedere autonomamente al recupero ed alla valorizzazione delle aree delle relative stazioni ferroviarie eventualmente dismesse, anche nella prospettiva di un riordino e sviluppo complessivo dei rispettivi impianti urbanistici secondo le direttive del PTPG vigente della Provincia" (*ibidem*).

<sup>51</sup> Ing. Paolo Caira, Via Lagoscillo, 11 bis, 03010 Patrica.

<sup>52</sup> Ai sensi e per gli effetti degli artt. 9, 10, 11 e 16 del DPR 08.06.2001, n. 327 e s.m.i. (Testo unico sulle espropriazioni) e della L. 241/90. La pubblicazione del Piano Particolareggiato di Esproprio (PPE) per il vincolo preordinato agli espropri è avvenuta, ai sensi dell'art. 11 comma 2 del DPR 327/2001, in data 06.08.09 o a partire dalla stessa, in tutte le sedi previste dalla normativa (sul quotidiano nazionale *Il Messaggero* in data 06.08.09 in pagina nazionale, in data 07.08.09 in pagina provinciale, e con una rettifica in data 09.08.09; all'albo di pubblicazione del Consorzio ASI n. 116; all'albo pretorio del Comune di Frosinone n. 2150 e all'albo pretorio del Comune di Ferentino n. 316 dal 06.08.09 al 04.09.09; sul sito informatico della Regione Lazio, sezione avvisi pubblici, in data 06.08.09; sul sito del Consorzio ASI contestualmente all'albo delle pubblicazioni del Consorzio).

<sup>53</sup> *Verbale di Assemblea approvato giusto atto notarile*, Consorzio ASI Frosinone, Rep. n. 65844; Raccolta n.16580.

<sup>54</sup> Ai sensi dell'art. 12 dello Statuto consortile, approvato dalla Regione Lazio (cfr. *supra* n. 4 p. 4), che assegna all'Assemblea generale in seduta straordinaria l'adozione di strumenti urbanistici.

<sup>55</sup> Cfr. *Verbale di Assemblea approvato giusto atto notarile*, p. 3.

relative a immobili presenti in mappa e non in visura o viceversa;<sup>56</sup> sono state segnalate presenze di abitazioni non riportate nel PPE di cui si afferma si terrà conto nel proseguimento del procedimento espropriativo.<sup>57</sup>

Quasi tutte le osservazioni non hanno condiviso le preliminari indennità espropriative. Le controdeduzioni richiamano il DPR 327/2001. In particolare l'art. 32: “[...] l'indennità di espropriazione è determinata sulla base delle caratteristiche del bene al momento dell'accordo di cessione o alla data di emanazione del decreto di esproprio”. Inoltre l'art. 33, che prevede l'acquisto di frazioni del bene rese di disagiata utilizzazione. Per quanto riguarda gli immobili non censiti, si afferma che si provvederà alla loro individuazione in base all'art. 33 del DPR 21.12.1999, n. 554.

Per quanto riguarda gli indennizzi,<sup>58</sup> si incrementano del 10% ove sia concluso l'accordo di cessione, oppure il suo mancato raggiungimento non avvenga per cause non imputabili all'espropriato. Sulla base delle stime elaborate da Casco srl, si attribuisce ai terreni un valore di indennizzo (comprensivo del 10% di cui *supra*) di 12,50 euro/mq ove si collocano infrastrutture; di 15 euro/mq per le zone a servizi e produttive; di 300 euro/mq per i “pochi” ruderi; di 1200 euro/mq per le unità abitative. Da tali valori va sottratto il 25% ove sia riconosciuto il valore economico-sociale dell'opera.

Ora, dando per supposta la correttezza metodologica e formale delle stime operate da Casco srl, alcune elementari considerazioni spiegano che gli indennizzi proposti, benché a norma di legge, sembrano costituire *de facto* una sorta di ‘attentato alla famiglia’ e al diritto alla casa. Infatti, le unità abitative in questione sono per lo più prime case di persone di modesta condizione economica, che hanno investito un patrimonio di energie economiche e umane per arredare e dotare queste abitazioni di ogni infrastruttura e *comfort* ritenuto idoneo al loro progetto di vita. Da queste abitazioni, di norma piuttosto ampie, i residenti sarebbero espulsi con un indennizzo inadeguato ad acquistare un immobile che possa dirsi autenticamente compensativo. Oltre a non trovarsi nella terra dove gli espropriandi sono nati e hanno vissuto, gli immobili acquistati grazie agli indennizzi con ogni probabilità risulterebbero ben più angusti, considerato il deprezzamento dovuto al “valore economico-sociale dell'opera” e le spese in termini di adeguamento dell'arredamento e delle infrastrutture.

### Conclusioni

Le unità abitative di Ferentino oggetto di vincolo preordinato all'esproprio per l'attuazione dell'area intermodale, ove risiedono alcune centinaia di persone, rischiano in caso di approvazione della Variante di essere indennizzate a ca 1000 euro/mq, nel contesto di un'operazione che pare configurarsi come più urbanistica che aeroportuale.<sup>59</sup> Legittimo chiedersi se il principale ‘tornaconto’ di tutto ciò non possa provenire dall'edificazione e dalla gestione della *Sottozona servizi* prossima al nuovo terminal ferroviario (a prescindere dall'effettiva realizzazione

---

<sup>56</sup> *Analisi delle osservazioni al PPE*, Consorzio ASI Frosinone, Rep. n. 65844, Raccolta n. 16580, p. 1.

<sup>57</sup> *Verbale di Assemblea approvato giusto atto notarile*, pp. 4-5.

<sup>58</sup> Considerati in base al DPR 327/2001 come modificato dalla L. 24.12.07, n. 244.

<sup>59</sup> Che questo sia il vero scopo del progetto è il filo conduttore de *Il volo del calabrone*, pregevole documentario *homemade* realizzato da Fiorenzo Fraioli e Claudio Martino per *Eco della Rete* nel 2009 (consultabile a <http://www.ecodellarete.net/vdc.htm>), che ripercorre efficacemente la storia dell'acefalo sviluppo urbanistico del capoluogo ciociaro. Nel corso del documentario viene intervistato l'ambientalista Ivan de Santis, forse l'unico rimasto assolutamente coerente nella sua posizione contro l'aeroporto di Frosinone anche quando rivestiva ruoli politici, attualmente dedito a vita privata.

dell'aeroporto) e dalla riqualificazione urbanistica del quartiere Scalo, oltre che ovviamente dalla realizzazione stessa del terminal e dagli appalti di gestione, per cui si può ipotizzare un giro d'affari di qualche centinaio di milioni di euro.<sup>60</sup>

Operazioni che potrebbero risultare molto appetibili per infiltrazioni della criminalità organizzata, come risulta da più articoli comparsi sulla stampa nazionale.<sup>61</sup>

### *Cronologia*

2007-2008

26.11.07: il Ministro dei trasporti Alessandro Bianchi,<sup>62</sup> nell'esercizio dei propri poteri di pianificazione generale e di settore, individua il sito di Viterbo quale sede di un nuovo aeroporto di interesse nazionale, impegnandosi a procedere al necessario accordo programmatico.

06.12.07: il Consiglio Regionale del Lazio<sup>63</sup> impegna il Presidente della Regione a dare corso alle procedure per il nuovo scalo di Viterbo e ad avviare l'individuazione di un terzo scalo (in seguito verrà denominato "quarto") a valenza regionale, nel "sud della Regione".

31.01.08: il Ministro dei trasporti ed il Presidente della Regione Lazio siglano un atto di intesa programmatica per l'individuazione del succitato scalo, ritenuto necessario in base alle previsioni del volume di traffico aeroportuale al 2020.

2009

12.02.09: Convenzione stipulata tra Consozio ASI e ADF spa per elaborare il *Piano/Programma dell'aeroporto di Frosinone*.

16.02.09: Francesco Scalia è nominato assessore regionale alle Risorse umane, Demanio e Patrimonio. Il 25.02.09 si dimette dalla presidenza della Provincia di Frosinone.

07.04.09: Del. GR n. 234 [all'epoca presidente Piero Marrazzo, assessore all'Ambiente Filiberto Zaratti], localizza un aeroporto regionale "tra Frosinone e Ferentino".

26.06.09: Antonello Iannarilli è eletto Presidente della Provincia di Frosinone.

---

<sup>60</sup> Costi opere (aggiornamento sito ADF in data 20.07.11): primo lotto funzionale aeroporto 135 milioni di euro; terminal ferroviario 19,5 milioni di euro; eliporto 38 milioni di euro.

<sup>61</sup> Cfr. in part. *La Nazione - Il Resto del Carlino - il Giorno* del 18.02.11, p. 8: "Un aeroporto da costruire. Ma secondo gli inquirenti questa è una pista mafiosa". Intercettazioni tra l'indiziato per concorso in associazione mafiosa Piero Di Miceli (successivamente assolto da tali imputazioni, ma comunque al centro di transazioni poco chiare) e l'ex presidente della Provincia di Frosinone Francesco Scalia. Una incauta volontà di volare troppo alto, anche se in buona fede, potrebbe produrre gravi effetti collaterali.

<sup>62</sup> Prot. n. 83/07.

<sup>63</sup> Con o.d.g. n. 117.

03.07.09: la Regione Lazio, Dip. Territorio, Dir. Reg. Ambiente e Cooperazione tra i Popoli, Area 2S/05, Difesa del Suolo e Servizio Geologico, esprime<sup>64</sup> parere favorevole con prescrizioni alla *Variante aeroportuale intermodale preliminare*, ai sensi del DPR 380/01, art. 89 (ex art. L. 64/74, art. 13).

31.07.09: conclusione della *Relazione tecnica* della Variante ASI aeroportuale intermodale.

06.08.09: pubblicazione del Piano Particellare di Esproprio relativo alla Variante ASI.

07.08.09: Del. GR n. 631. Adesione della Regione Lazio - senza oneri di spesa - al Protocollo d'intesa per l'Attuazione dell'area Aeroportuale Intermodale di Frosinone.<sup>65</sup>

11.08.09: L.R. n.22, comma 41, sottoscrizione della Regione di quote societarie di ADF spa.

*Agosto – Ottobre 2009: assemblee e manifestazioni pubbliche a Ferentino coordinate da Marco Maddalena, con la partecipazione per numerosi eventi di diverse centinaia di persone.*

14.09.09: si attiva la procedura di Valutazione Ambientale Strategica ex D. Lgs. 152/2006 con nota consorzio ASI del 11.09.09,<sup>66</sup> consegnata in Regione in data 14.09.09, che presenta alla Regione Lazio (autorità competente) il *Rapporto preliminare del Piano Programma di Sviluppo del polo aeroportuale di Frosinone e dell'area ad esso collegata* (proponente ADF Gestione, procedente Consorzio ASI), rientrante nella *Variante Asi al Piano Regolatore Territoriale [agglomerato industriale di Frosinone] per l'attuazione dell'Area Aeroportuale Intermodale di Frosinone*.

17.09.09: redazione della *Relazione tecnica* ASI relativa al PPE, comprensiva di controdeduzioni alle osservazioni.

18.09.09: il Ministero della Difesa ribadisce il proprio parere contrario all'aeroporto.

22.09.09: adozione della *Variante* e della *Relazione tecnica* relativa al PPE nell'Assemblea generale dell'ASI, giusto verbale notarile.

---

<sup>64</sup> Prot. n. 7373.

<sup>65</sup> Sottoscritto da Provincia di Frosinone, con deliberazione n. 418/2008; dal Comune di Ferentino, con Del. GC n. 114/2008; dal Consorzio ASI, con deliberazione del CdA n. 88 del 10.11.08; dalla C.C.I.A. di Frosinone, con deliberazione n. 113 della seduta di Giunta Camerale n. 20 del 10.11.08; da ADF spa, con verbale del CdA del 07.11.2008; dalla Società Interportuale Frosinone S.P.A., con verbale del CdA del 05.11.08; dal Comune di Frosinone con Del. GC n. 387 del 25.07.09 e da Rete Ferroviaria Italiana. Oggetto: definire il progetto della struttura aeroportuale come nodo di Trasporto Integrato e relative modalità di attuazione; definire programmi e progetti per la riqualificazione/valorizzazione delle stazioni ferroviarie di Frosinone e Ferentino, parzialmente o totalmente da dismettere, e per la valorizzazione delle aree urbane limitrofe alle stesse, nonché delle relative modalità di attuazione. Gli enti firmatari del Protocollo si "riservano di procedere all'individuazione dei componenti della Commissione Tecnica di Coordinamento, che sarà composta da un rappresentante di ogni ente o società sottoscrittrice. Le attività programmatiche e progettuali in attuazione del presente Protocollo saranno finanziate dall'A.D.F. S.p.A. o sua partecipata" (*Allegato A* alla Delibera).

<sup>66</sup> Prot. n. 3637.



28.09.09: l'Ufficio VAS e il Consorzio ASI individuano congiuntamente i Soggetti con Competenza Ambientale sulla VAS.

30.09.09: *presentazione pubblica del documentario Il volo del calabrone.*<sup>67</sup>

05.10.09: trasmesso il *Rapporto preliminare VAS* ai SCA.

27.10.09: Piero Marrazzo rassegna le dimissioni dalla Presidenza della Regione Lazio.

28.10.09: *conferenza dei servizi preliminare per valutare lo Studio di fattibilità per la realizzazione di un polo aeroportuale a Frosinone. Sonora 'bocciatura' dell'ipotesi da parte di ENAC e Ministero della Difesa. Presenza massiccia di manifestanti del Comitato no aeroporto sotto la sede della cds.*

30.10.09: concluso l'aggiornamento del Master Plan

04.11.09: conferenza di consultazione preliminare VAS presso la Regione Lazio con tutti i SCA individuati.

06.11.09: Determinazione R.L. N5815, impegno di spesa di 1.350.000 euro [*nove giorni dopo la bocciatura in conferenza dei servizi preliminare*].

2010

13.01.10: il Ministero per i Beni Culturali, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio, richiede di integrare tra i SCA alcune sue Strutture e Soprintendenze competenti.

08.02.10: seconda e conclusiva conferenza di consultazione presso la Regione Lazio volta alla raccolta di osservazioni al *Rapporto preliminare*.

11.02.10: *Il Consiglio comunale di Frosinone,*<sup>68</sup> *su proposta del consigliere Francesco Raffa, impegna il sindaco e gli assessori a "chiedere che ogni atto e determinazione inerenti l'aeroporto di Frosinone venga posta in subordine agli esiti della Valutazione Ambientale Strategica ed alla sua definitiva approvazione"; "a favorire, così come previsto nella procedura di VAS, percorsi di informazione, di partecipazione e di coinvolgimento pubblico ai fini decisionali complessivi"; "ad adoperarsi affinché venga mantenuta e tutelata la scuola elicotteristica del 72° stormo"; a verificare tutte le criticità relative alla presenza nelle immediate vicinanze di plessi scolastici e del costruendo ospedale; ad avviare un percorso di sviluppo sostenibile che realizzi gli ecodistretti industriali come previsto da Del. GR n. 234 del 7 aprile 2009.*

---

<sup>67</sup> Cfr. *supra* n. 59 p. 14.

<sup>68</sup> Con Del. GC n. 4/2011.

22.03.10: la Regione Lazio, Area Valutazione Impatto Ambientale, Ufficio Valutazione Ambientale Strategica (autorità competente), dichiara<sup>69</sup> conclusa la fase di *scoping* della VAS, comunicando al proponente (ADF) tutte le osservazioni pervenute dai SCA. Emergono nel *Rapporto preliminare* carenze importanti, per cui si rilasciano rilevanti prescrizioni, ma la procedura prosegue.

30.03.10: Renata Polverini è eletta presidente della Regione Lazio.

29.06.2010: D. Lgs. n. 128.

22.07.10: redazione definitiva del *Rapporto Ambientale* funzionale alla VAS.

*10.11.10: presentato, nel corso del Convegno “Energia di un Territorio” promosso dalla Fondazione Kambo, tenutosi presso il Salone dell’Amministrazione provinciale di Frosinone, il Master Plan dell’Arch. Andreas Kipar (Land srl) “Progetto strategico di valorizzazione della Valle del Sacco”. Entusiastiche accoglienze. Nel corso del Convegno Andreas Kipar e il presidente di Confindustria Frosinone Maurizio Stirpe definiscono l’aeroporto un’idea superata e ostativa per lo sviluppo sostenibile della Valle del Sacco.*

23.11.10: Il *Rapporto Ambientale* definitivo è recepito dal CdA ASI.<sup>70</sup>

2011

*02.02.11: Approvato in consiglio regionale l’o.d.g. n.15 del 24.12.10, presentato dall’on. Angelo Bonelli (cofirmataria on. Annamaria Tedeschi), che impegna la giunta ad approvare entro 6 mesi gli atti finalizzati a dichiarare la Valle del Sacco “area ad elevato rischio di crisi ambientale”, ex art. 74 D. Lgs. 112/1998.*

*04.05.11: Comunicato stampa sottoscritto da Comitato No Aeroporto Ferentino-Frosinone, Legambiente Lazio, Verdi Ambiente e Società, Italia Nostra sezione Ciociaria, Fare Verde Lazio, CODICI Federazione di Frosinone, Rete per la Tutela della Valle del Sacco, Coordinamento provinciale delle associazioni di volontariato, Coordinamento Acqua Pubblica Frosinone, Frosinone Bella e Brutta, Cittadinanza attiva di Frosinone, Associazione Italiana Pazienti Anticoagulati e cardiopatici. Appello al Presidente della Provincia di Frosinone Antonello Iannarilli perché non dia seguito al progetto aeroportuale.*

05.05.11: il presidente della Provincia Antonello Iannarilli ‘firma’ la VAS. “Ho firmato la Valutazione Ambientale – dichiara Iannarilli – perché, come più volte avevo già detto, si tratta di un atto dovuto e, comunque, era opportuno da parte mia, subentrato nella vicenda già avviata da altri, effettuare alcune verifiche. Tengo a sottolineare, inoltre, che ulteriori verifiche restano da fare. Per esempio se esista un contrasto del procedimento in itinere con la delibera regionale n. 234 del 7 aprile 2009. Nel verbale del CdA di ADF Gestione del 21 aprile 2009 che fa riferimento a quella

---

<sup>69</sup> Ai sensi dell’art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/06.

<sup>70</sup> Con Del. n.114.

delibera regionale, era fissato un termine di sei mesi per lo svolgimento ‘della VAS e delle attività di analisi e valutazione dell’inserimento economico e sociale del Polo Aeroportuale’. Orbene il termine fissato è venuto a scadere il mese di ottobre 2009, il processo VAS è ancora in itinere e risulta avviato solo in data 11/14 settembre 2009. Dunque, in mancanza di una proroga, risulterebbe ipotizzabile un contrasto con quanto dettato dalla delibera regionale”. Soddisfatto, per il risultato ottenuto, il presidente ADF Gabriele Picano che ha definito la firma del presidente Iannarilli “un grande segnale per il territorio”.<sup>71</sup>

07.07.11 (a ben 15 mesi e mezzo dalla conclusione della fase di *scoping*): avviso di pubblicazione *Variante aeroportuale intermodale* e della relativa VAS sul BURL n.25 (pp. 180-183).<sup>72</sup>

11.07.11: Il CdA ADF delibera l’aumento di capitale (aprendo al perfezionamento dell’ingresso della Regione Lazio nel capitale sociale con 1.350.000 euro).<sup>73</sup>

12.07.11: *partecipata assemblea no aeroporto a Ferentino.*

### **Appendice 1**

#### ***Aeroporto in Project Financing, ma intanto quanto è costato alla Regione Lazio?***

L’aeroporto di Frosinone, giudicato tecnicamente infondato dall’ENAC e non rientrante - al contrario di quello previsto a Viterbo - nella programmazione del Ministero dei Trasporti e del CIPE, in base alle stesse deliberazioni della Regione Lazio può essere finanziato solo dai privati. La Regione Lazio però intanto ha investito nell’opera già oltre 6 milioni di euro. Nel dettaglio:

Atto	Paternità	Onere di spesa
L.R. 16.02.2000 n. 12 (Disposizione finanziarie per la redazione del bilancio di previsione della R.L. per l’esercizio finanziario 2000), art. 27 commi 1 e 2	Giunta Badaloni	500 milioni di lire (capitolo di spesa n. 28173 bilancio 2000: Partecipazione della Regione Lazio alla realizzazione dell’aeroporto civile di Frosinone)
Del. GR 12.12.03 n. 1337	Giunta Storace	250.000 euro
L.R. 28.04.06, n. 5 (Bilancio di previsione della R.L. per l’esercizio finanziario 2006)	Giunta Marrazzo	4.500.000 euro in tre annualità per aumento capitale ADF spa, realizzazione dell’eliporto e progettazione preliminare dell’aeroporto
L.R. 24.12.08, n. 31 (Legge finanziaria regionale per l’esercizio 2009, art. 2).	Giunta Marrazzo	500.000 euro per rifinanziamento progetto art. 27 L.R. 16.12.200, capitolo di spesa n. C16505

<sup>71</sup> *La Provincia*, cronaca di Frosinone, 06.05.11 (fonte: sito ADF).

<sup>72</sup> A firma del presidente ASI Arnaldo Zeppieri e del R.U.P. Ing. Maurilio Recine.

<sup>73</sup> Cfr. *supra* s.v. 06.11.09; n. 5 p. 4; *Appendice 1*.

L.R. 11.08.09 n.22 (assestamento del bilancio annuale e pluriennale 2009-2011 R.L.), comma 41 (Sottoscrizione della Regione di quote societarie di ADF spa e S.I.F. spa). Capitolo di spesa C22550, impegno n. 45283/09. Determinazione R.L. N5815 del 06.11.09.	Giunta Marrazzo - (Giunta Polverini?)	1.350.000 euro. La somma non è stata ancora versata ad ADF. A breve dovrebbe perfezionarsi l'ingresso della Regione Lazio nel capitale sociale con tale importo.
--	---------------------------------------	---

## *Appendice 2*

### *La procedura di approvazione della Variante ASI per l'attuazione dell'area aeroportuale intermodale*

Il *Rapporto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica* ne offre una sintesi per punti (peraltro imprecisa in alcuni passaggi).<sup>74</sup> Ripercorriamoli insieme, con annotazioni temporali in tondo.

[Procedimento concluso]

*1. delibera del Consiglio di amministrazione del Consorzio ASI, presa d'atto del progetto e nomina responsabile del procedimento;*

*2. avviso pubblico di avvio del procedimento sui quotidiani nazionali, pubblicazione su Albi pretori dell'ASI e dei Comuni di Ferentino e Frosinone, e comunicazione agli interessati dai vincoli preordinati all'esproprio;*

La pubblicazione del Piano Particolareggiato di Esproprio (PPE) per il vincolo preordinato agli espropri, come si è visto,<sup>75</sup> è avvenuta in tutte le sedi previste in data 06.08.09<sup>76</sup> o a partire dalla stessa.

*3. eventuali osservazioni da parte dei privati (entro 30 gg.) e controdeduzioni alle stesse da parte degli organi tecnici del Consorzio;*

*4. delibera di adozione della Variante al PTR da parte dell'Assemblea Generale dei Comuni dell'ASI;*

*5. pubblicazione della Delibera di adozione, di cui al punto 4, per osservazioni a fini urbanistici e socio-economici (30 gg.);<sup>77</sup>*

*6. delibera di adozione delle controdeduzioni dell'Assemblea Generale dei Comuni dell'ASI;*

Durante il periodo di pubblicazione, come si è visto, sono pervenute 79 osservazioni, che hanno dato luogo ad altrettante controdeduzioni e alla *Relazione tecnica* redatta il 17.09.09, adottata

<sup>74</sup> Cfr. *Rapporto Ambientale*, pp. 12-13.

<sup>75</sup> Cfr. *supra* n. 52 p. 13.

<sup>76</sup> Era stato in precedenza acquisito, come si è accennato (cfr. *supra Cronologia*), il parere favorevole con prescrizioni espresso ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/01 con nota 02.07.09 Regione Lazio, Dip. Territorio Dir. Regionale Ambientale e Cooperazione dei Popoli Area 2S/05 Difesa del suolo e Servizio Geologico Regionale (Prot. n. D2/2S/05/125631, Fasc. n. 7373).

<sup>77</sup> Dall'atto notarile di adozione (cfr. *supra* p. 13) il termine risulta invece di 60 gg.

insieme alla Variante nel corso dell'Assemblea generale ASI Frosinone del 22.09.09, giusto verbale notarile.<sup>78</sup>

*7. acquisizione dei pareri di settore sovraordinati (antisismico, usi civici, compatibilità agro-silvo-pastorale, ambientale, archeologico, piano di bacino, piano regionale dei trasporti, ecc.) e trasmissione della Variante alla Regione;*

[il punto 7 appare mal formulato]

[pare assente un punto '7 bis'. Avviso di pubblicazione della Variante sul BURL<sup>79</sup>]

In data 07.07.11 è stato pubblicato sul BURL n.25 (pp.180-183) l'avviso della *Variante aeroportuale intermodale* e della relativa VAS.<sup>80</sup>

Decorrono da tale data 60 giorni per le osservazioni.

[Procedimento *in itinere*]

*8. eventuale Conferenza di Servizi per l'acquisizione dei pareri di cui al punto 7.*

*9. parere del Comitato tecnico regionale;*

*10. delibera di approvazione del Consiglio regionale;*

*11. presa d'atto della Delibera di approvazione da parte del Consorzio e dei Comuni interessati*<sup>81</sup>

### **Appendice 3**

#### ***La procedura di VAS. Il Rapporto ambientale***

L'*iter* della procedura di VAS si attiene a quanto prescritto dal D. Lgs. 16.01.2008, n. 4, Titolo 2, art. 11. Il D. Lgs. 4/2008 modifica il D. Lgs. 03.04.2006, n. 152, recepente la direttiva 2001/42/CE.<sup>82</sup> L'*iter* tiene conto inoltre della L.R. 11 agosto 2008 n. 14, che tra l'altro stabilisce (art. 1, comma 20) che l'Autorità regionale competente in materia di VAS è individuata nella struttura regionale dell'assessorato competente in materia di tutela e valorizzazione delle risorse ambientali (dunque l'Assessorato all'Ambiente e alla Cooperazione tra i Popoli); della L.R. 7 giugno 1999, n. 6 (Disposizioni sulla Valutazione di Impatto Ambientale); della Del. GR 05.03.10 n.169 (Disposizioni operative in materia di VAS).

L'applicazione del processo di VAS mira alla verifica di sostenibilità degli obiettivi del piano/programma, l'analisi degli impatti ambientali significativi delle misure del piano/programma, la costruzione e la valutazione delle ragionevoli alternative, la partecipazione al processo dei soggetti interessati e il monitoraggio delle performance ambientali del piano/programma, e pertanto

---

<sup>78</sup> Rep. n. 65844; Raccolta n.16580; cfr. *supra* p. 13.

<sup>79</sup> Cfr. *supra* p. 9 e n. 33.

<sup>80</sup> Ai sensi del D. Lgs. 128/2010 art 2, comma 12.

<sup>81</sup> Cfr. anche le dichiarazioni della direttrice ASI Frosinone Katya Cameracanna, comparse su *Il Messaggero*, cronaca di Frosinone, 12.07.11, p. 32: "L'Ente di via Pisana dovrà approvarla [la Variante] con un consiglio regionale per poi inviarcela di nuovo - continua la direttrice - Quindi sarà recepita da noi e passerà all'approvazione dei consigli comunali di Frosinone e Ferentino che la rimanderanno alla Regione Lazio. Ci vorranno almeno quattro mesi. La Variante per l'ASI è un atto dovuto, ma il Consorzio ha solo una funzione amministrativa non tecnica che compete invece a Regione Lazio e società ADF".

<sup>82</sup> Provvede, inoltre, al completamento del recepimento della Direttiva 85/337/CEE sulla valutazione d'impatto ambientale di determinati progetti e al coordinamento con la Direttiva 96/61/CE in materia di prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento.

rappresenta uno strumento di supporto per la definizione di indirizzi e scelte di pianificazione sostenibile.

Va rilevato che la Redazione definitiva del *Rapporto ambientale* (22.07.10)<sup>83</sup> non menziona esplicitamente e non sembra tenere conto del D. Lgs. 29.06.2010, n. 128, ultima modifica del D. Lgs. 03.04.2006, n. 152.<sup>84</sup>

Tra l'altro, il D. Lgs. 128/2010, come mi segnala il Dott. Riccardo Copiz, richiede che il progetto aeroportuale venga sottoposto, oltre che a VAS, anche a VIA, di competenza del Ministero dell'Ambiente,<sup>85</sup> nonché presumibilmente a Valutazione di Incidenza<sup>86</sup> per il potenziale impatto negativo che gli aerei in fase di atterraggio e decollo potranno determinare sulla vicina ZPS IT6030043 "Monti Lepini",<sup>87</sup> in particolare per effetto dell'inquinamento acustico e del rischio di collisione con i volatili durante i periodi di migrazione.

La procedura di VAS in questione identifica come autorità proponente ADF, come autorità procedente il Consorzio ASI e come autorità competente l'Ufficio Valutazione Ambientale Strategica della Regione Lazio.<sup>88</sup>

Come già schematizzato nella *Cronologia*, la procedura di VAS si è avviata in data 11.09.09, con l'invio<sup>89</sup> da parte del Consorzio ASI alla Regione Lazio del *Rapporto preliminare* e degli elaborati del *Piano/Programma di Sviluppo del polo aeroportuale di Frosinone e dell'area ad esso collegata*, rientrante nella *Variante Asi al Piano Regolatore Territoriale [agglomerato industriale di Frosinone] per l'attuazione dell'Area Aeroportuale Intermodale di Frosinone*.

Sono stati poi individuati<sup>90</sup> congiuntamente da autorità competente e autorità procedente in qualità di SCA i seguenti Enti, cui è stato trasmesso<sup>91</sup> dall'autorità procedente il *Rapporto Preliminare*:

1. Regione Lazio, Dip. Territorio, Dir. Reg. Ambiente e Cooperazione tra i popoli, Area Conservazione Natura e Osservatorio Reg. Ambiente;
2. *ibidem*, Area Difesa del Suolo e Servizio Geologico Reg.;
3. *ibidem*, Area Conservazione Qualità dell'Ambiente e Promozione Sostenibilità Ambientale;
4. *ibidem*, Area Conservazione Foreste;
5. Dip. Territorio, Dir. Reg. Territorio e Urbanistica, Area Copianificazione Territoriale e Ambientale;
6. ARPA Lazio;
7. Provincia di Frosinone, Assessorato Ambiente, Beni Ambientali Energia;

---

<sup>83</sup> *Rapporto Ambientale. Valutazione Ambientale Strategica. Variante ASI al PTR per l'attuazione dell'Area Aeroportuale Intermodale*. Proponente ADF Gestione spa. Procedente Consorzio ASI Frosinone. Rilasciato il 22.07.10. Redatto da CNR II-A, Direttore Nicola Pirrone - Casco srl, Amministratore unico Dott. Andrea Saccucci; Coordinamento scientifico Prof. Francesco Karrer e Prof. Ivo Allegrini; R.U.P Unico ASI Ing. Maurizio Recine; R.U.P. Unico ADF Gestione Ing. Alessandro Minotti. Il *Rapporto* è stato recepito con Delibera n.114 del Consiglio di Amministrazione ASI in data 23.11.10.

<sup>84</sup> Che tra l'altro in termini di accesso agli atti prescrive: 3-sexies. *Diritto di accesso alle informazioni ambientali e di partecipazione a scopo collaborativo* 1. In attuazione della L. 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, e delle previsioni della Convenzione di Aarhus, ratificata dall'Italia con la legge 16 marzo 2001, n. 108, e ai sensi del D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 195, chiunque, senza essere tenuto a dimostrare la sussistenza di un interesse giuridicamente rilevante, può accedere alle informazioni relative allo stato dell'ambiente e del paesaggio nel territorio nazionale.

<sup>85</sup> Cfr. D. Lgs. 128/2010, art. 7 commi 3 e 5, Allegato 2, punti 10 e 15; Allegato IV, lettere b, e, g, i, p.

<sup>86</sup> Ai sensi del DPR del 12.03.2003, n. 120 (ex DPR 08.09.1997, n. 357) e della Del. GR 29.01.2010, n. 64.

<sup>87</sup> Cfr. DM Ambiente 19.06.2009 (Elenco delle Zone di protezione speciale - Zps - classificate ai sensi della direttiva 79/409/Cee).

<sup>88</sup> Cfr. *supra* p. 3.

<sup>89</sup> Con nota 3637.

<sup>90</sup> Con nota 186692 del 28.09.11.

<sup>91</sup> Con nota 3939 del 05.10.09, ai sensi del D. Lgs. 152/06, art. 13, comma 1.

8. Sub Commissario della Valle del Sacco;<sup>92</sup>

9. ASL Frosinone;

10. Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Dir. Reg. per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio.

Quest'ultimo Ente ha però richiesto<sup>93</sup> all'autorità competente l'integrazione tra i SCA dei seguenti Enti:

11. Direzione Generale per le Antichità 12. Dir. Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea 13. Soprintendenza per i Beni Architettonici del Lazio 14. Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Province di Roma, Rieti e Viterbo.

L'autorità competente ha inoltrato la richiesta all'autorità precedente, al fine della trasmissione a tali Strutture del *Rapporto preliminare*.

In data 04.11.09<sup>94</sup> si è tenuta la conferenza di consultazione preliminare relativa al *Piano Programma* con tutti i SCA individuati.

In data 08.02.10 si è svolta la seconda e conclusiva conferenza di consultazione presso la Regione Lazio, volta alla raccolta di osservazioni al *Rapporto preliminare*.

Il 22.03.10<sup>95</sup> la Regione Lazio, Ass. Ambiente e Cooperazione tra i popoli, Dipartimento Territorio, Dir. Reg. Ambiente e Cooperazione tra i popoli, Area Valutazione di Impatto Ambientale, Ufficio Valutazione Ambientale Strategica, V.le del Tintoretto 432, 00142 Roma (autorità competente), ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/06, ha dichiarato chiusa la fase di *scoping* della VAS, comunicando all'autorità proponente tutte le osservazioni pervenute dai SCA. Sono pervenute osservazioni scritte dagli Enti 1<sup>96</sup>, 2<sup>97</sup>, 3<sup>98</sup>, 4<sup>99</sup>, 5<sup>100</sup>, 10<sup>101</sup>, che diventano parte integrante del documento conclusivo di *scoping*. Non ne sono pervenute invece dagli Enti 6, 7, 8, 9.

L'autorità competente ha preso atto che dalle note espresse da alcuni SCA “è emersa una *inadeguatezza e insufficienza del Rapporto preliminare in riferimento sia alla descrizione del Piano che all'individuazione degli impatti significativi sull'ambiente*; che in particolare nella nota n. 31301 del 5 febbraio 2010, della Regione Lazio, Dipartimento Territorio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Copianificazione Territoriale e Ambientale si evidenzia: “[...] *il Rapporto preliminare non sembra contenere un'adeguata descrizione del Piano né i dati necessari alla verifica degli impatti che si produrranno nell'ambiente al momento dell'attuazione del Piano*” [inoltre, ciò non è ricordato dall'Ufficio VAS nel documento conclusivo di *scoping*, l'Area CTA del Dip. Territorio fa presente che “per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, il documento riporta una sintetica descrizione, senza alcun riferimento al rapporto tra l'intervento che

---

<sup>92</sup> *Peraltro va osservato che è dubbia la competenza dell'Ente, che per l'Ufficio in questione riguarda solo la fascia ripariale del Fiume Sacco. In luogo dovrebbe verosimilmente essere chiamato in causa il Ministero dell'Ambiente.*

<sup>93</sup> Con nota 586 del 13.01.10.

<sup>94</sup> Convocata con nota 210431 del 21.10.09 e nota 215279 del 26.10.09 dell'autorità competente, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

<sup>95</sup> Documento conclusivo di *scoping*; prot. n. 074284 Ufficio VAS.

<sup>96</sup> Con nota 231743 del 10.11.09.

<sup>97</sup> Con nota 035025 del 10.02.10, con cui veniva trasmesso anche il parere geologico espresso con nota 125631 del 02.07.09 ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2011 e della Del. GR 2649/1999.

<sup>98</sup> Con nota 241532 del 19.11.09.

<sup>99</sup> Con nota 227218 del 05.11.09.

<sup>100</sup> Con nota 31301 del 05.02.10.

<sup>101</sup> Con nota 2188 del 05.02.10, e nota allegata dell'Ente 13.

si intende proporre e i Piani Territoriali Paesistici (PTP) vigenti e al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), adottato con Delibere di GR n. 556 del 25.07.07 e n. 1025 del 21.12.07,<sup>102</sup> in regime di salvaguardia obbligatoria”<sup>103</sup>]; che il Ministero per i Beni e le Attività culturali, Direzione regionale per i Beni e le Attività culturali del Lazio, nella nota n. 2188 del 5 febbraio 2010 così evidenzia la problematica dell’insufficienza del Rapporto preliminare: **“la definizione degli impatti diretti ed indiretti sul patrimonio archeologico è particolarmente carente e necessita di essere integrata mediante una relazione archeologica circostanziata, adeguata al livello di definizione raggiunto nella pianificazione in corso. Si rammenta per altro che parte dell’area interessata sia individuata dal PTPR attualmente in adozione come Parco archeologico e culturale, come riportato nella tavola C31, f 389. Tale carenza di documentazione è rilevabile anche nelle identificazioni dei beni culturali coinvolti dalla variante e nella valutazione degli impatti indiretti (inquinamento dell’aria, aumento delle vibrazioni dovute al traffico di mezzi pesanti, ecc.) provocati su di essi. Anche in questo caso si richiede l’integrazione del rapporto preliminare con un’analisi del territorio, corredata da alternative/scenari di mitigazione – compensazione – scelte alternative per il superamento delle criticità riscontrate”**.<sup>104</sup>

L’autorità competente ha contestualmente rilasciato le proprie osservazioni, articolate in ben 18 punti (particolarmente corposi i primi due sintetizzati nel seguente elenco puntato), che “forniscono un ulteriore contributo alla redazione del *Rapporto Ambientale*”.<sup>105</sup> In sintesi, tali osservazioni prescrivono, con i relativi riferimenti normativi:

- individuazione degli ambiti territoriali interessati dai nuovi impatti significativi “nell’area vasta”, con particolare riferimento alle emissioni atmosferiche e acustiche
- individuazione in prima ipotesi di una mappa acustica di massima
- individuazione nell’ambito della Variante e nell’area vasta dei ricettori indicati nella normativa vigente sull’inquinamento acustico (ospedali, scuole, centro urbani, ecc.)
- monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità del piano, con particolare riferimento al controllo del superamento dei livelli normativi per la componente rumore e per la qualità dell’aria indicati nel Piano Regionale di Risanamento Qualità dell’Aria.
- coerenza degli obiettivi della Variante con quelli del piano di risanamento della Valle del Sacco
- compatibilità della Variante con gli obiettivi ambientali e di sostenibilità dei Piani regolatori del Comune di Ferentino e Frosinone, nonché del PTPG
- analisi equilibrata ed esaustiva delle caratteristiche di tutte le componenti ambientali, culturali e paesaggistiche in tutti gli ambiti territoriali da individuarsi, sia in area vasta che in dettaglio, con particolare riferimento a biodiversità, popolazione, salute umana, flora, fauna, suolo, acqua, aria, fattori climatici, beni materiali, patrimonio culturale, architettonico e archeologico
- correlazione tra significatività degli impatti e successive azioni di monitoraggio previste
- individuazione degli impatti ambientali significativi in relazione alle peculiarità e criticità dell’area oggetto di Variante

<sup>102</sup> Ai sensi della L.R. 24/98, artt. 21, 22, 23.

<sup>103</sup> Cfr. nota 31301 del 05.02.10, p. 1.

<sup>104</sup> Cfr. Documento conclusivo di *scoping*, pp. 3-4.

<sup>105</sup> Cfr. *ibidem*, pp. 4-5.



- controllo qualitativo delle falde acquifere in relazione all'impermeabilizzazione del suolo conseguente alle strutture e infrastrutture previste
- valutazione delle alternative tra cui effettuare le scelte di piano, descrivendo quelle relative al Piano ASI attuale senza la Variante, alla Variante stessa, ad eventuali Varianti con diversa connotazione, mentre "non va affrontata perché non è sede propria della presente procedura la scelta di alternative localizzazioni di una infrastruttura aeroportuale in ambito regionale".<sup>106</sup>
- Individuazione degli effetti mitigabili nella zonizzazione di Variante (fasce di verde, ecc.) e le compensazioni per effetti non mitigabili, anche esterni alla zonizzazione

Premesso tutto ciò, l'Ufficio VAS conclude la fase di consultazione preliminare,<sup>107</sup> indicando l'obbligo di recepimento per l'autorità procedente delle osservazioni pervenute da parte dei SCA e richiamando le prescrizioni della normativa circa l'avviso di pubblicazione sul BURL.

In data 22.07.10 il comitato tecnico ASI ha concluso la redazione definitiva del *Rapporto Ambientale* funzionale alla VAS, recepito con Delibera n.114 del CdA ASI in data 23.11.10.

In data 07.07.11 (a ben 15 mesi dal rilascio del documento conclusivo di *scoping*) è stato pubblicato l'avviso della *Variante aeroportuale intermodale* e della relativa VAS sul BURL n. 25 (pp.180-183).<sup>108</sup>

Delle fasi principali, si sono dunque completate quelle di preparazione, orientamento ed elaborazione, mentre sono in corso quelle di conferenza e adozione/approvazione.<sup>109</sup> Depositato il *Rapporto ambientale* presso l'autorità competente, questa ha emesso le sue prescrizioni dichiarando chiusa la fase di *scoping*. Si dovrebbero dunque attivare, secondo quanto indicato nel *Rapporto ambientale definitivo*, i forum tematici con gli *stakeholders*.<sup>110</sup> In realtà gli *stakeholders* per il momento non sono stati minimamente coinvolti. Sono loro a doversi informare indipendentemente. Tuttavia l'Avviso di pubblicazione pare aver pienamente rispettato quanto previsto dalla normativa più aggiornata.<sup>111</sup>

Decorrono dunque, a partire dallo 07.07.11, 60 giorni per le osservazioni.<sup>112</sup>

La mia personale valutazione, da suffragarsi con dettagliati riscontri tecnici e un esame più approfondito del *Rapporto Ambientale*, è che esso ottemperi alle prescrizioni emerse in fase di *scoping* in maniera per lo più formale e spesso parziale, senza rispondere adeguatamente nella sostanza alle criticità ambientali in questione. Più nello specifico, riporto alcuni appunti che potranno essere utili per le osservazioni dei soggetti interessati:

<sup>106</sup> Cfr. *ibidem*, p. 5.

<sup>107</sup> Ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

<sup>108</sup> Ai sensi del D. Lgs. 128/2010, art. 2, comma 12. L'Avviso tiene conto, a differenza del *Rapporto ambientale*, del D. Lgs. 128/2010.

<sup>109</sup> Cfr. *Rapporto ambientale*, pp. 13-14.

<sup>110</sup> Cfr. *ibidem*.

<sup>111</sup> Cfr. D. Lgs. 152, artt. 13-14; D. Lgs. 128/2010, art. 2, commi 11 e 12.

<sup>112</sup> Del. GR 05.03.10, n.169, art. 2.4.4: "Entro il termine di giorni 60 (sessanta) dalla pubblicazione dell'avviso di cui al punto precedente, chiunque può prendere visione della proposta di Piano/Programma, del relativo rapporto ambientale e della sintesi non tecnica e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. Le osservazioni dovranno essere trasmesse all'Autorità Competente e per conoscenza al Proponente/Autorità Procedente specificando che si tratta di osservazioni avanzate nell'ambito della procedura VAS" (comma 2). "L'Autorità Competente prenderà in considerazione esclusivamente osservazioni avanzate dal pubblico durante la fase di consultazione disciplinata dall'articolo 14 del D. Lgs. 152/06, che forniscano **nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi sulle tematiche ambientali oggetto della procedura di VAS**" (comma 3).

- ***Gli indicatori di coerenza inseriti nelle griglie di confronto con le prescrizioni dei Piani sovraordinati e settoriali di programmazione europei, nazionali e regionali sembrano per lo più apodittici e privi di riscontro quantitativo.*** Un esempio per tutti: esaminando la coerenza esterna della Variante con il Piano di risanamento della Valle del Sacco, la maggior parte degli indicatori si traduce in un “non correlabile”. Ma “pienamente coerente” viene ritenuto l’indicatore “riqualificazione del territorio in ottica di sviluppo sostenibile”,<sup>113</sup> che è valutato come “coerente” più sotto, nell’analisi di coerenza interna della Variante,<sup>114</sup> e infine come “opportunità” (*strength point*) nell’analisi SWOT.<sup>115</sup> Su quali basi non è per niente chiaro. ***Inoltre sembrano del tutto omesse le alternative in termini di riqualificazione ambientale,*** tra le quali si può segnalare ad esempio il *Master Plan* di Andreas Kipar, reso noto successivamente alla pubblicazione del *Rapporto Ambientale Definitivo*.
- ***L’effetto degli indicatori viene spesso considerato in chiave prevalentemente cumulativa, senza un’analisi coerente e compiuta delle loro sinergie e interrelazioni.***<sup>116</sup>
- ***In relazione alla prescrizione da parte dell’autorità competente di individuare “in prima ipotesi la mappa acustica di massima derivante dalle nuove funzioni e infrastrutture introdotte dalla Variante”<sup>117</sup> in applicazione alla normativa vigente, la metodologia utilizzata appare gravemente scorretta.*** Infatti viene utilizzato un modello matematico che attraverso il software INM 6.0 e riconosciuto dall’ICAO fornisce direttamente in output il valore delle curve isofoniche.<sup>118</sup> I dati di input tengono conto di geometria della pista di volo (orientamento, lunghezza, larghezza), orientamento e profili delle rotte di decollo e atterraggio, altitudine, pressione e temperatura, dati di traffico e tipo di velivoli, distribuzione percentuale degli atterraggi e dei decolli. ***Tali indicatori evidentemente non rendono ragione dell’effetto di risonanza, dovuto all’orografia della Valle del Sacco. La sua conformazione montuosa è pressoché sistematicamente ignorata nel Rapporto, che pare tenere conto in maniera adeguata della geomorfologia, ma dimenticare che l’aeroporto si colloca tra due catene montuose. Il sostantivo “orografia” (e gli aggettivi derivati) presenta solo una decina di occorrenze in un Rapporto di 394 pagine, contestualmente poco significative.***<sup>119</sup> ***Un’omissione affine è quella che riguarda i fenomeni di ristagno di inquinanti dovuti all’orografia della Valle del Sacco, ove com’è noto sono frequenti anche fenomeni di inversione termica, non considerati affatto dal Rapporto, neppure nel corso dell’analisi anemologica.***<sup>120</sup>
- ***La descrizione dei potenziali impatti diretti sul piano archeologico pare rimanere gravemente carente.*** Appare paradossale che, dopo aver descritto in maniera complessivamente soddisfacente la rilevanza della limitrofa area di Selva dei Muli, sita nell’area pianificata come Interporto, osservando che “si tratta di attestazioni riferibili ad un

<sup>113</sup> Cfr. *Rapporto Ambientale*, pp. 67-68.

<sup>114</sup> Cfr. *ibidem*, p. 70.

<sup>115</sup> Cfr. *ibidem*, p. 72.

<sup>116</sup> Cfr. in part. *ibidem*, p. 73.

<sup>117</sup> Cfr. Documento conclusivo di *scoping*, p. 4.

<sup>118</sup> Cfr. *Rapporto Ambientale*, pp. 118-29, in part. 128-29.

<sup>119</sup> Cfr. *ibidem*, pp. 32, 79, 84,

<sup>120</sup> Cfr. *ibidem*, pp. 83-84.

insediamento di epoca eneolitica (IV millennio a. C.), che rivestono **un'enorme importanza per la protostoria del Lazio meridionale**", e richiamati gli interventi messi in atto dalla Soprintendenza per i Beni archeologici del Lazio, la Relazione concluda che **"nell'area aeroportuale intermodale non risultano presenti evidenze archeologiche, anche se nelle fasi successive verranno effettuate analisi di dettaglio sul territorio**, anche di tipo geomorfologico e mediante la foto interpretazione, come previsto dalla normativa vigente, oltre alla predisposizione di ulteriori misure (es. richiesta di esecuzione di saggi archeologici preventivi) in accordo e con la supervisione degli Enti competenti". Se ci si concede una resa in termini prosaici, pare quasi si voglia dire che 'visto che i reperti non spuntano come funghi, per verificare se ci sia davvero qualcosa sotto c'è sempre tempo'. Non sembra dunque si sia risposto alla succitata richiesta di **"relazione archeologica circostanziata, adeguata al livello di definizione raggiunto nella pianificazione in corso"**. **Inoltre è del tutto omessa, anche nell'analisi delle alternative alla Variante, la valutazione del beneficio culturale, sociale ed economico derivante dalla fruizione dell'area in questione come parco archeologico-culturale, come previsto nel PTPR.**

- **L'analisi dell'impatto sulla salute sembra ridursi ad una serie di considerazioni per lo più generiche, senza tener conto degli studi specialistici relativi alla morbosità e mortalità derivante da inquinamento delle aree aeroportuali.<sup>121</sup> In generale appare metodologicamente gravemente scorretta la riduzione degli impatti sulla salute al solo inquinamento atmosferico derivante dalle attività aeroportuali, senza considerare nei fatti, al di là di affermazioni cursorie, l'enorme impatto sulla salute prodotto dal rumore.<sup>122</sup>**
- **L'impatto ambientale della Variante in termini di emissioni atmosferiche e la compatibilità della stessa con il Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria pare valutato in termini approssimativi, sia nell'analisi che nella sintesi.<sup>123</sup> Più in dettaglio, i dati storici su alcuni principali inquinanti (Pm10, NOx, e O3) vengono presentati in "evidente tendenza al miglioramento" in assenza di dati quantitativi bilanciati in un arco temporale significativo.<sup>124</sup> Peraltro i dati sulle Pm10 dell'inverno 2010-2011 si sono rivelati in chiara controtendenza con tali ottimistiche conclusioni. L'eccezione in negativo costituita da Frosinone viene spiegata con argomentazioni<sup>125</sup> che sembrano smentite dai fatti, in quanto i dati risultanti dalla seconda centralina di rilevamento Pm10 messa in opera da ARPA Lazio il 12.08.10 in V.le Mazzini sembrano dimostrare che quelli registrati dalla sua omologa del quartiere Scalo non risultavano inficiati dalla sua posizione). Inoltre l'argomentazione secondo cui la concentrazione dei suddetti inquinanti a Frosinone dipenderebbe dalla "conformazione morfologica della città, tale da favorire il ristagno di inquinanti"<sup>126</sup> appare smentita dai dati ancora più gravi registrati durante l'inverno 2010-2011 a Ceccano. Va infine rilevato che la *Relazione* sembra contraddirsi quando afferma che nell'arco temporale 1999-2008 il trend dell'indicatore Pm10 ha mostrato un andamento**

---

<sup>121</sup> Cfr. *ibidem*, pp. 288-297.

<sup>122</sup> Cfr. *supra*, p. 7.

<sup>123</sup> Cfr. *Rapporto Ambientale*, pp. 74-97.

<sup>124</sup> Cfr. *ibidem*, p. 86.

<sup>125</sup> Cfr. *ibidem*, pp. 86-87.

<sup>126</sup> Cfr. *ibidem*, p. 87.

stazionario”,<sup>127</sup> mentre in precedenza si affermava, come si è visto, che risulta in “evidente miglioramento”. Un lieve ma piuttosto significativo errore di calcolo è compiuto in relazione ai *Landing - Take off cycles* (LTO) necessari al raggiungimento di una quota annua di passeggeri, in quanto 30 cicli LTO compiuti da un Boeing 737-800 con 151 passeggeri a bordo (coefficiente di riempimento 80%)<sup>128</sup> operativo 300 g/anno equivalgono a 2.718.000 pax/anno, e non a 2.841.000 pax/anno come nella stima presentata, per cui il numero di LTO necessari al conseguimento di tale livello di traffico aeroportuale e il corrispondente carico inquinante aumentano rispetto a quanto previsto.<sup>129</sup>

- Nell’analisi della *evoluzione probabile dell’ambiente in assenza di Variante /alternativa 0*<sup>130</sup> pare ingiustificata l’omissione della variabile “consumo del suolo”. Essa è altrettanto discutibilmente valutata come “poco significativa” nel seguito.<sup>131</sup> Più coerentemente l’impatto viene riconosciuto in altri punti.<sup>132</sup>

#### *Appendice 4*

##### *La conferenza dei servizi preliminare del 28.10.09*

Ci si conceda ora *usque ad finem* un tono tragicomico.

Quel giorno era stato preceduto da una rilevante risonanza mediatica, preconizzante un evento quasi epocale.<sup>133</sup> Presenti come uditori alcuni dei manifestanti del *Comitato no aeroporto Ferentino-Frosinone*, guidati da Marco Maddalena, che massicciamente, prima dell’inizio dei lavori, avevano manifestato il loro dissenso fuori dall’assise. Quanto fu detto ufficialmente in tale sede, al di là delle dichiarazioni giornalistiche del ‘vate’ aeroportuale Francesco Scalia nei giorni successivi,<sup>134</sup> risulta *dal verbale*.<sup>135</sup>

---

<sup>127</sup> Cfr. *ibidem*, p. 307.

<sup>128</sup> La *Relazione* suppone evidentemente per ogni volo lo stesso numero di passeggeri in arrivo e in partenza, per un totale di 302.

<sup>129</sup> Cfr. *ibidem*, p. 88-93 e in part. p. 92. Alla fine di p. 95 è presente un refuso che ostacola la comprensione; si legga “500 pax/ora” in luogo di “500 pax/giorno”.

<sup>130</sup> Cfr. *ibidem*, pp. 307-308.

<sup>131</sup> Cfr. *ibidem*, p. 318; voce “suolo e sottosuolo”.

<sup>132</sup> Cfr. *ibidem*, pp. 332-33; p. 315.

<sup>133</sup> Cfr. ad es. *Il Messaggero*, cronaca di Frosinone, 04.10.10: “Cinque ministeri, l’Aeronautica militare, Enac ed Enav e a seguire tre pagine di destinatari. In tutto la Direzione regionale ai Trasporti - su mandato del presidente della Regione Piero Marrazzo, ha convocato 34 tra enti, istituzioni, consorzi e spa, per «la prima riunione della conferenza dei servizi preliminare» che dovrà valutare lo studio di fattibilità per la realizzazione del polo aeroportuale di Frosinone. Il prossimo 28 ottobre alle 10, in via del Tintoretto a Roma la discussione sull’aeroporto frusinate entrerà nel vivo e nel merito. Dopo tante discussioni, dopo tante voci, dopo tante prese di posizione pro e contro lo scalo ciascun ente «nell’ambito delle proprie competenze istituzionali» dovranno «esprimere e manifestare» le proprie volontà. La convocazione arriva cinque mesi dopo la richiesta avanzata dal presidente di ADF, Giacomo D’Amico. In questo lasso di tempo il Consorzio Industriale ha avviato le procedure per l’esproprio di circa 5 mila particelle catastali (e preso atto di circa cento osservazioni presentate lo scorso agosto dai proprietari dei terreni). Adesso toccherà una volta per tutte ad Enac, Enav e Stato maggiore dell’Aeronautica chiarire una volta per tutte se l’aeroporto di Frosinone si può fare lì dove la Provincia e ADF, prima, la Regione poi hanno deciso di realizzarlo. Se vi sono le condizioni di sicurezza per far decollare e atterrare gli aerei lungo la valle del Sacco e se lo scalo potrà coabitare con la scuola piloti elicotteristi del 72° stormo. Ci saranno anche i tecnici dell’assessorato Ambiente della Regione chiamati a verificare la fattibilità ambientale dell’opera [...]”.

<sup>134</sup> Ecco come il parere dell’ENAC che ben conosciamo viene stravolto dall’Avv. e Assessore Scalia in un articolo su *Il Messaggero*, cronaca di Frosinone, 29.10.09: “Nonostante la posizione di chiusura politica dei Ministeri per le Infrastrutture e per la Difesa e, quindi, dell’Enac che si riflette nell’atteggiamento di eccessiva tiepidezza

La convocazione era stata inviata in data 22.09.10.<sup>136</sup> L'ENAC, attraverso l'Ing. Costantino Pandolfi, si riportò al parere che ben conosciamo.<sup>137</sup> L'Ing. Carlo Criscuolo, progettista della Tecno Engineering 2C, tentò di controargomentare quanto espresso dai tecnici dell'Ente Aviazione Civile, sostenendo tra l'altro che sarebbe stata sufficiente una sola torre di controllo, quella della scuola elicotteristica di volo dell'A.M.<sup>138</sup> Toccò dunque al Col. Roberto Di Marco rappresentare il parere dell'Aeronautica Militare e il pensiero del Ministero della Difesa, relativo all'incompatibilità del progetto aeroportuale con la struttura di eccellenza del 72. Stormo, il cui spostamento risultava impossibile,<sup>139</sup> nonché affossare definitivamente il povero Criscuolo: di torre di controllo ne è necessaria una indipendente.<sup>140</sup>

Omettiamo il resto. Probabilmente, dopo una tale conferenza dei servizi, tecnicamente devastante, in altri paesi amministrati in modo più evoluto ed etico di un progetto del genere non si sarebbe più parlato. E invece siamo ancora qui, a perdere il nostro tempo per lottare contro la follia di un aeroporto a Frosinone.

Anagni, 27.07.11

Prof. Francesco Bearzi  
Responsabile Ambiente CODICI Provincia Frosinone  
Coordinatore RETUVASA Provincia Frosinone

---

dell'Amministrazione Provinciale di Frosinone, dalla conferenza dei servizi emerge, ad un primo esame, la fattibilità dell'opera e la superabilità dei rilievi tecnici finora eccepiti". Scalia quindi aggiunge: "In particolare l'Enac ha ribadito che a Frosinone si possono operare fino a 8 movimenti l'ora, più che sufficienti per il tipo di aeroporto che si vuole realizzare (7 movimenti l'ora corrispondono a circa 3 milioni di passeggeri)".

<sup>135</sup> Francesco Scalia, Ultimissime.net, 30.04.11: "[...] Nella prima - ed unica - riunione del 28 ottobre 2009 (**ho i verbali, per chi li volesse consultare**) l'ENAC e la Difesa fecero solo delle osservazioni, peraltro compatibili con la nostra richiesta di realizzare un aeroporto da 3 milioni di passeggeri [...]". Cfr. invece *Verbale della Conferenza dei servizi preliminare sullo Studio di fattibilità per la realizzazione del polo aeroportuale di Frosinone*, del giorno 28.10.09, alle ore 10.00, ai sensi dell'art. 14 bis della L. 241/90, copia conforme all'originale, composto da 20 pagine, depositato presso la Direzione Regionale Energia e Rifiuti.

<sup>136</sup> Dal Direttore Trasporti, Arcangela Galluzzo e dal R.P., nonché Dirigente dell'Area Trasporto Marittimo e Aereo, Arch. Roberto Fiorelli (prot. n. 182011/D2/2E/12, previa nota Assessore alla Mobilità del 09.09.09, prot. n. 1080/SP, e delega a quest'ultimo da parte del presidente della Regione in data 31.07.09, prot. n. 669).

<sup>137</sup> Cfr. *Verbale della Conferenza dei servizi preliminare*, p. 12.

<sup>138</sup> Cfr. *ibidem*.

<sup>139</sup> Tale parere negativo è stato più volte reiterato. Cfr. da ultimo la nettissima nota (prot. n. 2/40639/3-8-22-12/2009) inviata il 18.09.09 dal vice Capo di Gabinetto del Ministero della Difesa, Gen. S.A. Claudio Debortolis, al Ministero dei Trasporti, Dir. Gen. per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo.

<sup>140</sup> Cfr. *Verbale della Conferenza dei servizi preliminare*, p. 12.