

Il Piano Regionale degli aeroporti del Lazio, credetemi, è il prodotto di una negligenza della politica. La sua logica è: un aeroporto in ogni provincia e non solo... lo sono fermamente contrario a quel Piano che non risponde affatto alle sbandierate esigenze di sviluppo del sistema del traffico aereo italiano.

Vale la pena ricordare che l'area romana rappresenta il principale collettore aereo italiano). Vediamo ad esempio come (non) affronta il tema dell'impatto ambientale di Ciampino e Viterbo a proposito dei voli "low-cost".

L'aeroporto di Ciampino oggi non vanta più le indispensabili caratteristiche di extra-urbanità previste per un impianto su cui far insistere una attività aerea commerciale di livello internazionale. In particolare, le norme che disciplinano l'impatto acustico e le relative soglie massime in funzione della attività di volo (sorvoli, decolli, atterraggi, movimento a terra) impongono una differente destinazione nonostante l'orientamento commerciale che certamente considera questo scalo estremamente "comodo" ed economicamente vantaggioso per l'esercizio delle compagnie low cost.

Una parte della giunta Marrazzo di concerto con l'opposizione ha individuato tuttavia una soluzione ancor peggiore del male: trasferire le low-cost a Viterbo nell'area termale del Bulicame immaginando un mega-aeroporto capace di accogliere un volume di traffico di vari milioni di passeggeri l'anno.

Si tratterebbe di un'opera del tutto priva dei requisiti di legge e certamente incongrua in considerazione della situazione reale dell'area e dei vincoli paesaggistici, idrogeologici, archeologici e termali in essa presenti.

Certamente si può rappresentare e giustificare una scelta tanto incongrua additando ad esempio la cronica carenza di collegamenti tra Viterbo e la capitale, o invocando le aspettative turistiche del comprensorio, le opportunità occupazionali e la riconversione dell'indotto che gravita su Ciampino col risultato demagogico di speculare volutamente tali presupposti per imporre una logica in realtà solo speculativa.

L'isolamento di Viterbo, insieme al tema impellente della dislocazione dei voli low-cost trova un suo naturale, efficace ed economico sbocco presso l'aeroporto di Fiumicino.

Anche qui il famigerato Piano degli aeroporti induce ad un approccio completamente falsato, anche se potrebbe apparire credibile agli occhi di un osservatore non edotto: alla tesi realistica di un costante sviluppo del traffico aereo nel medio/lungo periodo si accompagna l'idea del tutto fuorviante che la soluzione sia rappresentata dalla costruzione di una quarta pista per i decolli e gli atterraggi dei velivoli. Come voler risolvere i problemi di traffico di un quartiere cittadino aumentando il numero delle strade che giungono nella sua piazza centrale...Aumentare le piste significherebbe complicare le cose. Aeroporti come Francoforte, Parigi-De Gaulle, Londra-Heathrow sopportano da 2 a 3 volte il traffico di Fiumicino pur utilizzando 2 piste!

In realtà esiste un fenomeno denominato collo di bottiglia che determina la vera questione volumetrica di un aeroporto e che si risolve attraverso una gestione ottimizzata dei flussi e dei prestabiliti flussi di arrivo e partenza per/da un sistema aeroportuale. La coesistenza di due aree terminali limitrofe come quelle di Fiumicino e Ciampino (che contemplano anche gli aeroporti di Urbe e Pratica di Mare) impone una differente ripartizione e una semplificazione delle procedure adottate dall'ente di controllo del traffico aereo (ENAV): qui dunque la soluzione del collo di bottiglia. Ma non basta.

Risolto il problema del flusso del traffico e della circolazione in volo si rende necessario provvedere alla circolazione a terra: vie di rullaggio e soprattutto piazzole di parcheggio rappresentano la vera necessità e la vera economia.

A questa impostazione strutturale deve corrispondere la capacità organizzativa di gestire con adeguate ed appropriate strutture di handling il supporto ai voli: trasferimento dei passeggeri, riconsegna bagagli, movimento merci, rifornimento aeromobili e altri servizi di terra: è qui che bisogna investire propriamente.

Sussistono ampie aree già disponibili e a basso costo per sviluppare in tal senso l'aeroporto di Fiumicino ottimizzando il suo ruolo di vero Hub. Sono facilmente identificabili le aree e i manufatti da destinare ai traffici low-cost le cui operazioni a terra sono - per definizione - estremamente semplificate ed economiche: self-parking in/out degli aerei, imbarco a piedi dei passeggeri e così via.

Chi ha interesse a costruire la quarta pista intende in realtà sfruttare terreni già acquisiti come aree agricole (Maccarese), modificandone la destinazione d'uso per realizzare con la pista tutte

Low cost ad altissimo costo

Scritto da Carlo Galiotto

le strutture di una nuova aerostazione - autonoma dalle altre - con negozi, bar, ristoranti, servizi.

Insomma qui si fa edilizia non si fa sviluppo aeroportuale. Qui si fa speculazione.

Al contrario, un corretto investimento delle risorse economiche porta alla soluzione praticabile del problema low-cost la cui nuova e più organica dislocazione risolverebbe le istanze asimmetriche degli utenti e delle popolazioni di Ciampino e della Tuscia.

Va segnalato infine che la città di Viterbo può essere facilmente collegata (in 40 minuti) all'aeroporto di Fiumicino attraverso una connessione tra le già esistenti linee ferroviarie Viterbo-Roma, Civitavecchia-Roma e Roma-Aeroporto mediante due semplici bretelle di collegamento: la prima di circa 22 km tra Bracciano e Torre in Pietra, la seconda di poche centinaia di metri in prossimità del nuovo centro commerciale adiacente l'aeroporto romano. Con effetti positivi non solo sulla viabilità e sulla mobilità di pendolari e studenti ma con un fin troppo evidente (ed economico) ritorno per il turismo ed il commercio di tutto il viterbese. Senza dover sprecare il denaro dei cittadini, come impone la buona amministrazione pubblica.

(11 gennaio 2010)