

# **Relazione introduttiva STASA per l'audizione parlamentare alla IX Commissione Trasporti: indagine parlamentare sul sistema aeroportuale italiano.**

**Dott. Geol. Amb. Rossi Francesco Giuseppe**

**Roma 27/10/09**

Negli ultimi anni si è sentito molto parlare di “sostenibilità ambientale” e, soprattutto in questi tempi, a tale concetto si sono affiancati quelli di “prevenzione” di catastrofi e della previsione di fenomeni naturali.

La natura agisce secondo un suo schema tanto semplice quanto imprevedibile. Quando si “modifica” l'omeostasi del sistema naturale si va incontro, a seconda delle zone e dei progetti, a delle “reazioni” più o meno pesanti.

Per il concetto di “sviluppo”, l'antropizzazione dell'ambiente che ci circonda non può essere fermata, non esisterebbe progresso senza inquinamento; le opere che si costruiscono però, incidono in maniera diversa sul sistema, creando delle conseguenze diverse, geograficamente e temporalmente.

Esistono impatti apprezzabili contestualmente all'avanzare dell'opera, oppure impatti che si palesano solo nel medio-lungo periodo. Verosimilmente esistono anche inquinamenti di tipo puntuale, regionale o globale in base all'areale che subirà le conseguenze. Esempio eclatante di inquinamento regionale è quello delle emissioni gassose che danno origine a Piogge Acide, con tutte le ripercussioni geo-politiche che ne conseguono. Per gli inquinamenti globali, uno su tutti, l'aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> e l'effetto Serra che ne consegue, e che si è cercato di frenare con strumenti politici internazionali quali il protocollo di Kyoto.

Fortunatamente la natura ha un suo potere autodepurante, per il quale le sostanze immesse nei vari comparti, col tempo, diffondono, diluiscono, complessano, si degradano e spariscono. Ovviamente i tempi differiscono a seconda delle quantità e della composizione dei vari composti xenobiotici emessi.

Per quanto riguarda l'ubicazione di uno scalo aeroportuale, gli impatti da prevedere sono diversi e diffusi. A livello puntuale si deve fotografare la situazione Ante-Operam e si deve stimare pragmaticamente quali saranno le modificazioni che un'opera così grande provocherà sul territorio, in base al tipo di “aeroporto” che politicamente si è scelto di costruire.

Scegliere su due piedi e per ragioni meramente “politiche” l'ubicazione del sedime è però in controcorsa con tutte le conquiste sociali, scientifiche ed ambientali che finora si sono ottenute.

La logica suggerisce, qualora sia necessaria un'altra struttura del genere, di individuare un areale dove ubicare il progetto, in base all'uso che di quell'opera vogliamo fare. E su quell'areale basare tutti gli studi per individuare “a priori” un luogo dove gli impatti siano minori; quindi un luogo il più “ecosostenibile” e fattibile possibile. Individuato il sito si procederebbe poi alla compilazione del progetto (differente caso per caso) per assecondare i tratti naturali della zona e mitigare o eventualmente compensare le eventuali criticità specifiche! Non è scontato pensare che un grosso impatto se ben “gestito”, non possa magari rappresentare un elemento di valorizzazione per il territorio stesso.

La conquista scientifica per eccellenza in campo urbanistico (e non solo) è rappresentata dall'Analisi Decisionale MultiCriterio (MCDA). Questo “strumento” è nato per fornire dati ed aiutare il decisore politico ad affrontare la problematica della scelta dell'ubicazione per qualsiasi grande opera strategica.

Questa tecnica consiste nello stimare i vari impatti che una struttura potrebbe produrre sui più disparati campi (economici, occupazionali, ambientali, sanitari, culturali, sociali ecc), e attribuisce ad ogni campo un peso rispetto agli altri. Sulla base delle diverse alternative offerte e basandosi sui

punteggi di ogni campo investigato, si ottiene un ranking per il quale vengono classificati i siti più idonei e quelli meno idonei ad accogliere l'opera.

In bibliografia si trovano diversi studi già effettuati in Europa e nel Mondo, che hanno usato la tecnica MCDA per diversi casi studio; ad esempio:

- Inceneritori (Regione Piemonte)
- Gestione forestale (Italia)
- Strumenti urbanistici in Olanda, Inghilterra, Germania e USA
- Sitizzazione discariche
- Finanza
- Infrastrutture e Via (Università di Bologna)
- Approvvigionamento di fonti energetiche
- Uso del suolo
- Aeroporti (Caselle, Lugano, Turchia, Messico, Canada, Stati Uniti)

Sulla scorta di questo si è cercato di compilare una analisi per la Sitizzazione di un Aeroporto a servizio della Città di Roma, in un areale a Nord della capitale, localizzato nella provincia di Viterbo. Si sono utilizzate 4 Alternative e 12 sottocriteri, raggruppati poi in 8 Criteri.

La scelta finale per l'esempio riportato è ricaduta sul territorio di Montalto di Castro, per le sue caratteristiche di bassa densità di popolazione e per fattori orografici come la vicinanza col mare.