

Un solo euro per volare in una capitale europea è una grande tentazione, ma qual è il reale prezzo di questi biglietti aerei e chi lo paga?

Ecco una breve descrizione fatta da comuni cittadini che stanchi di non dormire hanno cominciato a cercare. Un libro bianco che riassume le loro tristi "scoperte", un basso costo che nasconde un altissimo prezzo e chi paga è sempre la popolazione, soprattutto quella che non vola. Un libro che speriamo sia utile a gli inconsapevoli complici e vittime di questo sporco inganno... per comprendere come uno sviluppo così sprezzante e cieco riduce la nostra casa, la nostra terra e la nostra vita a nient'altro che un grande posaceneri!

MILLELIRE
STAMPA ALTERNATIVA



EDIZIONE SPECIALE



MILLELIRE STAMPA ALTERNATIVA
www.stampalternativa.it

Direzione editoriale Marcello Baraghini

Ascolta il cielo...

Avevano promesso entro la fine dell'anno una riduzione del 30% dei voli.

Ascolto il cielo, e il rumore assordante degli aerei sopra la mia testa cresce. Cerco dati che possano confermare o magari smentire la mia impressione. Eccoli:

	2006 / n. voli	2007 / n. voli
Gennaio	4627	5041
Febbraio	4458	4916
Marzo	5081	5691
Aprile	5327	5701

I voli continuano ad aumentare!

Continuano a prenderci in giro!

Ascolto il cielo.

Continuano ad aumentare i voli senza che sia stato eseguito il monitoraggio ambientale stabilito dalla Normativa, mentre gli unici dati diffusi risalenti al luglio 2006 sono allarmanti: superano 5 volte i limiti di legge!

Allora mi chiedo: nei finanziamenti previsti per le compagnie aeree *low cost* saranno incluse anche le cure mediche per la popolazione che stanno avvelenando?

Continuo ad ascoltare il cielo

che rinnega questa violenza.

Mi chiedo cosa sto respirando...

cosa mi sta uccidendo.

Posso fare qualcosa,

devo fare qualcosa.

O combatto contro loro

o muoio.

Mi state uccidendo.

Ma io voglio ancora vivere!

Nascita del mostro

L'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino nasce nel 1916 come base militare destinata ai dirigibili ed è costretto a svolgere, fino al 1961, l'impegnativo ruolo di scalo principale della città di Roma. Dal primo dopoguerra è stato valutato non idoneo allo sviluppo del traffico aereo, a causa dell'eccessiva urbanizzazione circostante e dell'ostacolo orografico rappresentato dalla zona di Castel Gandolfo, come recita la delibera del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 1960. Ciononostante raggiunge nell'anno dell'Olimpiade a Roma il suo massimo storico ospitando circa 1 milione di passeggeri, con non pochi disagi poiché un aeroporto militare non è progettato e costruito per ospitare una mole così grande di persone.

Con la costruzione di una nuova struttura appositamente per i voli commerciali non sarebbe stato più necessario sovraccaricare il piccolo aeroporto di Ciampino. Perciò nel 1961 fu inaugurato l'aeroporto Leonardo Da Vinci di Fiumicino, ancora oggi principale scalo della capitale.

Costruire da zero un aeroporto, invece di adeguare alle nuove esigenze quello esistente, fu una scelta molto costosa. Sarebbe stato più economico e rapido riconvertire il Pastine. Decisione inspiegabile a prima vista.

Sarà forse che già 40 anni fa si comprese che lo sviluppo urbanistico della zona intorno all'aeroporto di Ciampino non permetteva un contemporaneo sviluppo del traffico aereo?

Ad ogni modo l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino ritornò ad essere militare e di Stato. Cadde di conseguenza il divieto di costruzione nelle sue immediate vicinanze, e così una selva di nuove palazzine cominciò a crescere fino a raggiungere l'effettivo confine militare, con tanto di rifiniture al "filo spinato". Nel 1963, con la legge n. 58 del 4 febbraio, si stabiliscono i primi vincoli urbanistici per la zona intorno all'aeroporto.

Peccato che la normativa divenga effettiva solo nel '70, consentendo a edifici pubblici e privati di spuntare sempre più numerosi nelle zone limitrofe fino a raggiungere l'odierna densità abitativa, dalle 10.000 alle 13.000 famiglie tra Marino e Ciampino.

Le limitazioni previste dalla legge sono motivate dal rischio dell'ostacolo che edifici o strutture troppo alte potrebbero costituire per l'atterraggio o il decollo, ma non fanno riferimento ai veri pericoli: i gas tossici emessi dalla combustione del carburante degli aerei, l'alto livello di inquinamento acustico e inoltre il rischio, da non sottovalutare, di un errore umano o tecnico che potrebbe portare qualche aereo a schiantarsi proprio sulle case!

Magari a quei tempi non si conosceva ancora l'alta tossicità delle polveri prodotte dai gas di scarico, ma l'errore umano era comunque valutabile! C'è da dire che il traffico presente al Pastine nel '63 era di gran lunga inferiore all'odierno e sicuramente non era costituito da Boeing 737 con la loro superficie alare di 405,44 m².

La metamorfosi

Tutto fila più o meno liscio fino al 2000, anno del Giubileo. Il grande afflusso turistico previsto fece scattare il meccanismo delle "grandi opere". Ci furono finanziamenti e lavori pubblici a pioggia e fu allora che l'aeroporto militare di Ciampino riprese la sua attività di aeroporto con mansioni civili, "necessaria" per non intasare quello di Fiumicino.

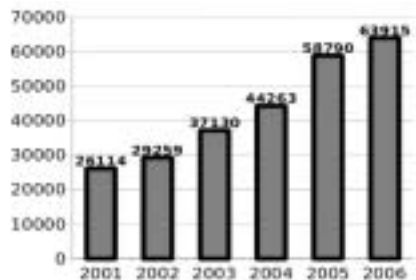
Il traffico aereo al Pastine nell'anno giubilare raggiunse i 795.708 passeggeri con un totale di 28.227 movimenti,¹ di cui 16.842 cargo. Era la seconda volta in quarant'anni che l'aeroporto supportava un numero così alto di voli, il tutto con una sola pista di decollo e atterraggio. Questa volta l'evento non passò inosservato: secondo una frettolosa e banale valutazione si affermò la necessità di uno sviluppo aereo in una zona così comoda e vicina a Roma! Infatti, proprio in quegli anni si stavano affermando in tutta Europa le compalENE *low cost*, alla ricerca di scali secondari con regole più flessibili e scarsi controlli.

L'evento divenne una triste realtà per la nostra gente, per la nostra aria, per la nostra salute.

¹ Per numero di movimenti si intende il numero complessivo di atterraggi e decolli sia commerciali che di altro tipo. Dati Aeromedica.

La crescita

Da quell'anno i voli non hanno mai smesso di aumentare.



Dati AdR, elaborazione a cura dell'Assemblea permanente No Fly.

Gli ultimi dati ufficiali sul traffico aereo smentiscono le rassicurazioni dei politici che parlano di spostamenti dei voli in altri aeroporti nel Lazio:

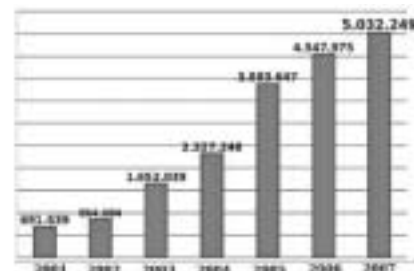
Periodo	Voli	Voli/Giorno	Passeggeri
Gen-Set 2006	47.881	175(media)	3.698.718
Gen-Set 2007	50.434	185(media)	4.185.979
TOTALE	+ 2.553 in 9 mesi	+ 10 voli	+ 487.261

Il sindaco di Roma Veltroni, nelle dichiarazioni alla stampa, il 16 ottobre 2006 parlava di un tetto massimo di 15 voli ogni ora, come proposto dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), spacciando questo limite per una diminuzione del traffico aereo. In realtà, se la matematica non è un'opinione, moltiplicando 15 voli all'ora per circa 20 ore di apertura dell'aeroporto, si arriva a un numero di 300 voli al giorno.

Piccoli e inconsapevoli complici

Con l'aumento del traffico aereo, anche il numero di passeggeri in transito all'aeroporto di Ciampino ha toccato cifre spaventose. Una struttura aeroportuale inadeguata ha dovuto sostenerne il passaggio da circa 700 mila agli attuali 5 milioni.

Passeggeri gen.-nov. 2001-2006



Dati AdR, elaborazione a cura dell'Assemblea permanente No Fly.

Ciò ha comportato un incremento dell'inquinamento ambientale, che a quello aereo aggiunge quello dei pullman turistici e delle auto private che servono per gli spostamenti tra Roma e Ciampino.

Nell'autunno del 2006 è stato allestito in pochissimo tempo un nuovo terminal per l'accoglienza dei passeggeri e, poco dopo, sono stati aperti 15 nuovi banchi per il *check-in*. Il tutto a regola d'arte, cioè senza le necessarie autorizzazioni ambientali.

Mentre le istituzioni promettevano la diminuzione del traffico e si riunivano in inutili tavoli tecnici, l'aeroporto ha continuato ad attrezzarsi per accogliere sempre più passeggeri.

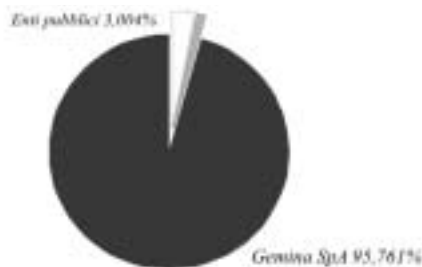
L'artefice

La società che gestisce l'aeroporto di Ciampino è la AdR SpA "Aeroporti di Roma", la prima società di gestione aeroportuale a capitale interamente privato. Fu privatizzata nel 2000; e dal 2001 a oggi le istituzioni, l'ENAC e la "Aeroporti di Roma" hanno fatto sì che le compagnie *low cost* inaugurassero decine di rotte nella totale assenza di regole, senza alcuna Valutazione d'Impatto Ambientale (V.I.A.), né zonizzazione acustica, né valutazione di rischio d'impatto; cosicché gli aerei, oltre a sfiorare sistematicamente la fascia notturna di riposo, percorrono traiettorie di decollo pericolosissime perché non rispettano il cono di volo e passano sopra le case. In particolare a S. Maria

delle Mole e Cava dei Selci, due popolose frazioni del Comune di Marino, nelle ore di punta gli enormi aerei decollano ogni 2-3 minuti sorvolando a bassa quota scuole, parchi, palazzi e piazze.

L'AdR gestisce sia lo scalo di Ciampino sia quello di Fiumicino. Le sue azioni sono così suddivise: 95,761% Gemina SpA, 3,004% Enti locali (Regione Lazio, Comune di Roma, Provincia di Roma e Comune di Fiumicino) e 1,235% altri.²

Composizione azionaria AdR



Gemina è la maggiore azionista, quindi quella che ha maggiore capacità decisionale. Ma chi è? Il suo assetto azionario è così suddiviso:

23,92%	Infrastrutture e Sviluppo (azionisti di Infrastrutture e Sviluppo: 63% Sintonia SpA; 34% Famiglia Romiti; 3% Capitalia)
12,66%	Mediobanca
12,27%	Silvano Toti SpA, società controllata da SI.TO. Finanziere SA
5%	Bigli 3 Srl Famiglia Romiti
3,01%	Fondiarìa-SAI
2,88%	Assicurazioni Generali
2,04%	Capitalia
1,32%	Fassina Partecipazioni Srl

² Fonte: sito ufficiale www.adr.it

La società è gestita da un patto di sindacato di blocco di cui fanno parte: Infrastrutture e Sviluppo, Mediobanca, Fondiarìa-SAI, Assicurazioni Generali, Capitalia, e Fassina Partecipazioni Srl.

Un patto di sindacato di blocco o "patto parasociale" è un accordo tra soggetti appartenenti a una stessa società, al fine di allearsi e di regolare l'agire comune all'interno della società: « ... Il fenomeno dei patti parasociali è particolarmente importante e numericamente rilevante in una realtà come quella italiana che è costituita da azionisti spesso molto diffusi e frammentati nei quali non esiste un soggetto che posseda la quota sufficiente a controllare la società. Da ciò la necessità e l'opportunità di creare dei gruppi di controllo e gestione, che portano in assemblea delle decisioni prese all'esterno della società tramite apposite assemblee del patto parasociale.»³

Sono quindi questi signori che decidono i percorsi, gli accordi e gli investimenti dell'AdR.

Il futuro

La società "Aeroporti di Roma", oltre a fornire nel suo sito web i dati di traffico aereo riportati nei grafici, dichiara di voler investire entro il 2014 ben 660 milioni di euro sullo scalo di Ciampino, per «ottimizzare i flussi dei passeggeri e offrire sempre maggiore qualità dei servizi»

Inoltre, sempre l'AdR afferma che «un'analisi approfondita dello sviluppo del traffico low cost nel medio periodo indica che, da qui al 2010, l'aeroporto di Ciampino potrebbe gestire fino a 7 milioni di passeggeri».⁴

È quindi evidente quali sono i progetti per l'aeroporto G.B. Pastine: la società che lo gestisce ha già speso milioni di euro per le nuove strutture d'accoglienza dei passeggeri, milioni che però sono solo una piccola parte dell'enorme investimento previsto per far fronte alla massiccia ondata di turisti in arrivo.

³ Fonte: *Wikipedia* (www.wikipedia.it).

⁴ Dichiarazioni disponibili sul sito www.adr.it, nella sezione "Azienda - Profilo istituzionale".

I complici

L'AdR non poteva fare tutto da sola. L'aeroporto è talmente vicino, appiccicato al centro abitato, che sarebbe stato impossibile sviluppare il traffico senza che le istituzioni preposte alla tutela se ne accorgessero. L'amministrazione comunale infatti era complice, e non solo lei. Nel 2002 il Comune di Ciampino nella figura del sindaco firma un protocollo di intesa, un "PRUSST", con AdR, ENAC, Comune di Roma e alcune società di realizzazione di Europrogetti & Finanza SpA,⁵ in cui viene stabilito l'incremento del traffico aereo su Ciampino aeroporto. Sta scritto nel documento ufficiale:

« ... che nel suddetto incontro E.N.A.C. e AdR hanno fatto presente il prossimo potenziamento del traffico commerciale dell'Aeroporto di Ciampino e delle infrastrutture dell'aerostazione e pertanto nell'ambito dei programmi di sviluppo delle proprie attività ritengono di particolare interesse il rafforzamento del sistema dei trasporti locali sia delle strutture logistiche, sia dell'offerta turistico-ricettiva dell'area dei Castelli; che è comune obiettivo:

migliorare la sicurezza del traffico aereo e delle aree limitrofe all'aeroporto;

elevare i livelli di comfort ambientale dell'area;

migliorare il sistema di mobilità dell'area attraverso la razionalizzazione, lo sviluppo e il potenziamento dei servizi di trasporto; raggiungere il miglior assetto e livello dei servizi dell'area ... ».

Sapevano quindi che il traffico aereo al Pastine sarebbe aumentato, sapevano la necessità di procedure di rischio di impatto e di opere per garantire sicurezza alla popolazione, sapevano dell'impatto ambientale, della procedura di V.I.A....

Con questo protocollo si istituiscono il tavolo di concertazione tecnico al quale *« ... parteciperanno attraverso loro rappresentanti specificatamente designati. Il tavolo di concertazione sarà coordinato dal Comune di Ciampino col supporto tecnico di EPF ... ».*⁶

⁵ Europrogetti & Finanza SpA è una società di servizi tecnico-finanziari costituita da Cassa Depositi e Prestiti, Banca di Roma e altri primari istituti bancari nazionali.

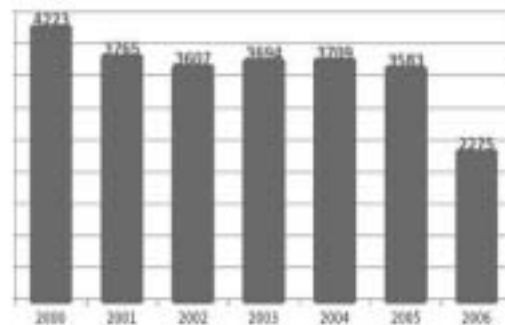
⁶ L'intero documento è disponibile sul sito www.no-fly.info sotto la voce "documenti istituzionali/protocollo".

Poi le firme, la data del 9 luglio 2002, e il gioco è fatto. Nel testo si fa riferimento alla legge Obiettivo n. 443 del 21-12-2001 che definisce il primo programma di infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, ma l'aeroporto di Ciampino non vi è menzionato.⁷ E pensare che i PRUSST sono "Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio"!

I dipendenti

Dei vari punti di quell'accordo qualcosa è stato realizzato: l'incremento dei voli, che non ha portato a un aumento dei lavoratori, anzi! Come si evince dai grafici ricavati dai bilanci della società, agli enormi investimenti di AdR in questi ultimi anni e al continuo aumento dei voli non è corrisposto un aumento dei dipendenti, che sono invece diminuiti.

Si è passati dai circa 4.200 dipendenti del 2000 ai 2.300 di giugno 2006:



Dati AdR, elaborazione a cura dell'Assemblea permanente No Fly.

⁷ CIPE, delibera n.121/2001 pubblicata su G.U. n. 68 del 21-03-2002 Suppl. Ordinario n. 51.

Negli ultimi mesi del 2006 l'AdR ha venduto uno dei suoi rami d'azienda, AdR Handling, per circa 70 milioni di euro al gruppo spagnolo FCC, e insieme gli ha "ceduto" circa 1.300 lavoratori, con la benedizione dei sindacati confederali.

Nonostante l'espressa contrarietà dei lavoratori aeroportuali, la società AdR, il gruppo FCC e i sindacati confederali hanno firmato un accordo che a fronte del mega-investimento non prevede alcun miglioramento salariale per i dipendenti, né la regolarizzazione dei precari. Con la cessione del ramo AdR Handling, sono rimasti nell'AdR circa 2.200 lavoratori, contro i 4.200 del 2000.

I voli aumentano insieme agli investimenti, al lavoro precario e all'inquinamento.

Un esempio: a Ciampino ci sono diverse ditte di trasporto per i turisti, come la Terravision, che "assume" la quasi totalità del suo personale (tra le 10 e le 15 persone) con contratti a progetto. Il "progetto" consiste nell'accompagnare i turisti sui pullman della compagnia. L'espedito permette una notevole ricattabilità del personale e molto risparmio per la società, che pure di soldi ne fa a palate se si pensa che ogni viaggio a/r per Roma costa circa 14.00 euro.

Un altro settore lavorativo che "gode" del fantastico sviluppo dell'aeroporto è quello di chi opera nelle compagnie *low cost*, in particolare i lavoratori della Ryanair.

In pratica, il personale della Ryanair è assunto per alcuni anni da altre società che poi lo "affittano" alla Ryanair stessa: una parte dei soldi degli stipendi va quindi a tali società e non alle hostess o agli steward. I dipendenti sono costretti a pagare una vera e propria tassa per poter lavorare: 1.300 euro per un corso di formazione.

Un lavoratore italiano della Ryanair in realtà risulta disoccupato, poiché i suoi contributi finiscono in Irlanda. Niente INPS e niente INAIL. I turni di lavoro per chi lavora in Ryanair, ma immaginiamo sia così anche nelle altre compagnie *low cost*, sono massacranti, anche 4 tratte al giorno per 6 giorni a settimana.

Veniamo alle buste paga. Abbiamo visto coi nostri occhi stipendi tra gli 800 e i 1.200 euro corrisposti ad alcune hostess; e tra le "spese" che queste lavoratrici devono corrispondere alla Ryanair ci sono quelle per l'affitto della divisa: 30 euro al mese.

E se qualcuno osa ammalarsi? La sua "colpa" è punita con una trat-

tenuta di quasi 30 euro per ogni giorno di malattia. Assistenza sanitaria (obbligatoria) negata.



Come se tutto ciò non bastasse, i lavoratori della compagnia *low cost* sono soggetti a un rigido controllo da parte di alcuni "capetti", che rende loro impossibile organizzarsi attivamente per uscire da questa forma di schiavitù senza subire richiami disciplinari e licenziamenti senza giusta causa.

Questo è solo un piccolo spaccato del mondo del lavoro in aeroporto, ma ci sono numerose altre situazioni di sfruttamento subite da centinaia di persone che ogni giorno entrano ed escono dal G.B. Pastine per compiere le proprie mansioni.

È anche così che ci fanno viaggiare a un euro...

Non avrebbe avuto molto senso da parte degli azionisti AdR investire in un'azienda che non dà profitto. Il profitto in questo caso sta nell'inesistenza o nella mancata applicazione di regole che limitino, regolarizzino e legalizzino il traffico aereo. Certo è che se avessero dovuto spendere tempo e denaro per eseguire la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, lo studio dell'impronta acustica e conseguente zonizzazione, e

la valutazione del rischio di impatto, come previsto per legge, l'affare non sarebbe stato conveniente e probabilmente neanche possibile.

Per gli azionisti, una vera manna. Per la popolazione, un vero e proprio dramma.

Troppo rumore

I primi studi sul rumore risalgono al decennio 1970-1980, a Los Angeles. Da allora si sono susseguiti fino ad arrivare all'attuale affermazione scientifica dei danni provocati dal rumore sulla salute: disturbi del sonno e insonnia, deficit cognitivi (soprattutto nei bambini) nell'apprendimento, ipertensione e disturbi psicofisici, ansia, stress e depressione.

Ne risentiranno i piccoli dell'asilo nido che dista 150 metri dalla pista e quelli delle scuole elementari che si trovano proprio sotto il cono di volo dei Boeing 737.

Per non parlare delle persone che vivono nei palazzi adiacenti al muro di cinta dell'aeroporto, e che non riescono a dormire né a respirare. Il rumore è talmente forte che a volte risulta difficile anche parlare al telefono, sentire la radio o la televisione, seguire un discorso.

Meno male che il sole tramonta, così almeno di notte si può riposare... Macché! Difficile, anzi impossibile, se si continua fino a mezzanotte e mezzo con i voli commerciali e tutta la notte con gli altri. Quello dell'attività notturna è un altro problema irrisolto, aggravato dal fatto che i voli cargo, postali, di stato, militari e privati partono e atterrano ad ogni ora della notte e non sono soggetti ad alcuna limitazione.

Il ministro Bianchi ha concesso alle compagnie aeree di atterrare entro le 23:30, invece di bloccare le operazioni di volo alle 23:00 come previsto dalla normativa vigente, mai rispettata. Eppure di leggi al riguardo ne esistono tante, tra cui il DPCM 1 marzo '91 o la legge quadro 447 del '95, o il DL 19 agosto 2005: leggi che vietano il volo dalle 23:00 alle 6:00, che sanciscono i limiti di rumore sopportabile, ecc. Per l'attestata e sperimentata nocività dell'esposizione al rumore, la legge ne regolamenta le emissioni (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 1991) e tassa le compagnie per i superamenti di tali limiti (legge 21 novembre 2000 n. 342). Ma all'aeroporto di Ciampino tutto ciò è aria fritta. Le rilevazioni dell'ARPA (Agenzia Regionale

Prevenzione e Ambiente) riguardanti il periodo dal 23 febbraio al 22 marzo 2007 danno a Ciampino su 102 rilevamenti effettuati, tra decollo e atterraggio, 92 superamenti del limite massimo stabilito per legge, con una percentuale del 90,2% di VIOLAZIONE DELLA LEGGE.⁸

Esiste una direttiva della Comunità Europea, la 2002/03/CE, «... relativa all'introduzione di restrizioni ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari». Per l'attuazione, lo Stato italiano ha emanato il Decreto Legislativo n. 13 del 17 gennaio 2005, con un elenco di parametri per valutare se un aeroporto debba sottostare o no alla direttiva stessa. Tra i parametri ci sono il superamento dei limiti acustici e un traffico aereo superiore a 50.000 movimenti l'anno, e già per questi due parametri l'aeroporto di Ciampino non sembra in regola. Fatto il decreto, interviene l'ENAC, l'ente preposto all'attuazione delle normative in materia di aviazione civile; nel suo sito ufficiale si trova l'elenco degli aeroporti in Italia che, rientrando nei criteri suddetti, devono sottostare alle regole della direttiva:

ENAC

D. Lgs. 17 gennaio 2005 n. 13

Contenimento del rumore negli aeroporti comunitari

Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13

“Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari”

In attuazione della direttiva 2002/30/CE di seguito è riportato l'elenco degli aeroporti, in ordine di movimenti medi degli ultimi 3 anni, per i quali si è superata la soglia dei 50.000 movimenti annui:

- Roma Fiumicino
- Milano Malpensa
- Milano Linate
- Venezia
- Napoli
- Catania

⁸ Dati disponibili nel sito www.legambienteciampino.it

• *Le compagnie aeree che vogliono usufruire di questo contributo marketing devono obbligatoriamente ottemperare alle condizioni sopraesposte per ognuno dei 12 mesi dell'anno».*⁹

Questo documento, che era nel sito dell'AdR, è stato oscurato e non è più disponibile. Il documento dice che i finanziamenti sono per tutte le compagnie aeree e non solo per le *low cost*; ma da Ciampino non parte certo Alitalia, che tali condizioni se le sogna!

E dunque le compaIENE *low cost*, benché siano illegali e dannose per la popolazione, vengono finanziate!

La minaccia invisibile

Il rumore non è l'unico nemico. Il decollo di un aereo inquina all'incirca come un'automobile che compie 9.000 km. E attualmente siamo a una media di 200 aerei al giorno!

La parte più invisibile ma altamente dannosa del nostro nemico è rappresentata dalle micro particelle emesse durante la combustione. Tra le più note ci sono le "polveri sottili", PM10 (le grandi) e PM2,5 (le piccole): sono composte da una miscela di micropolveri e stanno sospese nell'aria che inevitabilmente respiriamo.

Uno studio dell'Organismo Mondiale della Sanità, nel 2004, sugli effetti dell'esposizione dei nostri nasi alle polveri sottili, ci informa che le PM10, con il loro diametro di 10 micrometri (μm), raggiungono le alte vie respiratorie e i polmoni causando, per un'esposizione di breve durata, infiammazioni polmonari, difficoltà respiratorie e problemi cardiovascolari, disturbi che a lungo andare potrebbero degenerare in ictus, infarti e cancro al polmone. Si legge nello studio:

« Il PM10 aumenta il rischio dei decessi respiratori nei neonati al di sotto di un anno, influisce sullo sviluppo delle funzioni polmonari, aggrava l'asma e causa altri sintomi respiratori come la tosse e la bronchite nei bambini;

- il PM2,5 danneggia seriamente la salute aumentando i decessi per malattie cardio-respiratorie e cancro al polmone ... », e avendo il diametro

⁹ Traduzione di documento oscurato sul sito www.adr.it; originale PDF in inglese (link attivo in data 22-02-2007, disattivato in data 24-02-2007), scaricabile dai siti www.comitatoaeroportociampino.it e www.no-fly.info

ancora più piccolo può risalire, attraverso le terminazioni nervose del naso, fino al cervello; e ancora: *«Tra il 2002 e il 2004, una media di 8220 morti l'anno sono dovute agli effetti a lungo termine delle concentrazioni di PM10 superiori a 20 microgrammi al metrocubo($\mu\text{g}/\text{m}^3$), il che equivale al 9% della mortalità negli over 30 per tutte le cause esclusi gli incidenti stradali. Le nuove conoscenze disponibili sugli effetti sanitari del PM10 consentono di scomporre l'impatto della mortalità per gli effetti cronici oltre i 20 microg/mcubo in cancro al polmone (742 casi/anno), infarto(2562), ictus (329). Anche per le malattie i numeri sono elevati ed includono bronchiti, asma, sintomi respiratori in bambini e adulti, ricoveri ospedalieri per malattie cardiache e respiratorie ... ».*¹⁰

L'Organismo Mondiale della Sanità indica come **soglia legale massima di esposizione** 20 microgrammi ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). In Italia la legge alza questo limite a 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, con un massimo annuale medio di 40 e un numero di bonus di superamento del limite pari a 35 volte l'anno.¹¹ Qual è l'esposizione a cui siamo sottoposti nelle nostre zone?

Sui problemi dell'inquinamento si va molto lenti; vista la completa mancanza di rilevamenti, nel 2007 il Coordinamento Spazio Sociale, il Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale e Legambiente hanno monitorato, indipendentemente dalle istituzioni locali e con strumentazione professionale, la presenza di PM nel nostro territorio. Sono state eseguite 2100 rilevazioni tra il 17 e il 19 luglio 2007. I risultati? Riportiamo alcuni picchi, ricordando che il limite per legge è di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$:

COMUNE	Località	PM 10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Roma	Parco degli Acquedotti sotto la rotta di atterraggio	301,63
Marino	S. Maria delle Mole, Scuola elementare E. Morante	235,69
Marino	Cava dei selci, Scuola elementare I. Nievo	193,87
Ciampino	via 2 Giugno	166,32
Ciampino	piazza della Pace	153,86

¹⁰ Tratto da *ARPAT news*, articolo n. 107-2006 di lunedì 19 giugno: "I risultati di uno studio OMS-APAT". Questa stima va rapportata alle sole 13 città italiane prese in esame nello studio, quindi a una popolazione che equivale al 16% del totale nazionale.

¹¹ DGR Lazio n. 1316/03 e n. 128/04, D.M. 2/4/2002 n. 60.

Ma questi sono i valori massimi registrati e qualcuno potrebbe crederli temporanei, legati a situazioni ambientali estreme.

I valori medi registrati, infatti... sono egualmente allarmanti! Eccoli:

COMUNE	Località	PM 10 (µg/m ³)
Roma	Parco degli Acquedotti sotto la rotta di atterraggio	85,63
Marino	S. Maria delle Mole, Scuola elementare E. Morante	178,97
Marino	Cava dei selci, Scuola elementare I. Nievo	124,91
Ciampino	via 2 Giugno	85,33
Ciampino	piazza della Pace	69,31

È chiaro che superano costantemente il limite massimo.

Attenzione: il fatto che questi rilevamenti siano localizzati in una determinata via o piazza non deve ingannare, perché le polveri, come la maggior parte degli agenti atmosferici inquinanti, sono volatili e leggere, e trasportate dal vento possono invadere zone anche molto distanti dal punto di emissione e di monitoraggio. Il problema, quindi, riguarda tutta la popolazione.

I valori riportati sono ovviamente parziali, poiché rappresentano la concentrazione delle sole PM10 in soli tre giorni e non possono darci una stima totale del danno effettivo subito.¹² Inoltre, le PM sono prodotte da diversi fenomeni naturali (il 4% del totale) e soprattutto antropici, come la combustione dei carburanti delle automobili, i processi industriali, le attività aeroportuali. Occorre anche tener presente che a luglio non c'è grosso movimento di auto nella zona esaminata, in cui non ci sono nemmeno grandi impianti industriali... ; e i valori rilevati, seppur parziali, sono un preoccupante campanello d'allarme, visto che **superano costantemente il limite legale**. E pensare che il monitoraggio ambientale, con la presenza di centraline di controllo, è obbligatorio!

Per fortuna c'è chi non sta zitto. La richiesta pressante da parte dei

¹² Per una consultazione completa dello studio: www.no-fly.info ("documenti" e "smog dai cieli").

cittadini ha fatto sì che fosse installata sulla via principale di Ciampino, Via Mura dei Francesi, una centralina di monitoraggio, che già a marzo ha rilevato il superamento dei 35 bonus stabiliti dalla legge. La risposta dell'istituzione, purtroppo, non è stata una drastica e immediata diminuzione del traffico aereo, ma la creazione di una zona a traffico limitato nel centro di Ciampino per due giorni a settimana. Viene da pensare quindi che il maggior peso sull'inquinamento totale registrato da questa centralina sia dovuto alle automobili.

Quanto incide l'aeroporto sull'inquinamento totale?

Secondo uno studio del Comune di Ciampino il traffico presente all'aeroporto G. Pastine produce l'84% di PM10, l'81% di ossidi di azoto e il 100% di piombo e anidride solforosa:

Inquinante T/anno	CO	NO _x	NM VOC	CH ₄	PM10	N ₂ O	NH ₃	SO _x	Pb
<i>Traffico veicolare</i>	543,1	74,77	95,87	5,70	2,72	3,67	4,04	0	0
<i>Aeroporto</i>	314,5	316,80	82,04	8,71	14,03	6,63	NV	25,76	38,31
Totale	857,6	391,57	177,91	14,41	16,75	10,3	4,04	25,76	38,31
% aeroporto sul totale	36,7%	80,9%	46,1%	60,4%	83,8%	64,4%	0,0	100,0%	100,0%

Dal sito www.comitatoaeroportoociampino.it

Sarà forse per l'altissimo tasso di inquinamento che alla ASL di Ciampino c'è la più alta spesa pro capite per farmaci in Italia, di cui gran parte antitumorali?

Ricapitolando: l'aeroporto incide pesantemente sui valori di inquinamento ambientale, ma sono assenti le strumentazioni di controllo e di monitoraggio; e l'unica centralina esistente ha già esaurito i bonus di

superamento! La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale,¹³ condizione indispensabile allo sviluppo del traffico aereo, non è stata eseguita, ma l'attività dell'aeroporto G. Pastine è aumentata e continuerà ad aumentare, incidendo in modo pesante e persistente sulla salute della popolazione e causando diversi tipi di patologie.

Benché sia certo l'effetto negativo e dannoso delle polveri sottili PM10 e PM2,5, e nonostante la preoccupazione dei medici per un'esposizione così alta a fattori inquinanti, la legislazione italiana relativa alle emissioni di questo tipo si limita a stabilirne la soglia di 50 µg/m³.

Sono nocive e tossiche per le persone, quindi pericolose per la salute? Sì.

C'è un limite stabilito per legge all'esposizione delle persone a tali fattori? Sì.

Quante ne può produrre un singolo aeromobile? Quante ne vuole!

Non c'è quindi un limite per la produzione di agenti inquinanti e inoltre l'inquinamento aereo, sebbene contribuisca a quello globale in modo consistente, non è incluso nel Protocollo di Kyoto. Anche perché lo sviluppo aereo non è un vecchio male per l'ambiente: le compagnie *low cost* si sono sviluppate in modo talmente veloce e prepotente che gli apparati legislatori non sono stati in grado di intervenire tempestivamente. È certo, tuttavia, che al Pastine neanche le poche norme esistenti sono state applicate (la V.I.A., le procedure antirumore, i sistemi di monitoraggio, il divieto di volo dalle 23:00 alle 6:00...).

Lo sviluppo intenso del traffico aereo su scala mondiale non ha portato i governi nazionali a valutarne l'impatto sull'ambiente e sulla salute delle persone, e quindi a fermarne lo sviluppo. Perché? A causa dei guadagni altissimi: un movimento di soldi talmente grande da consentire al piccolo comune di Ciampino, grazie all'esistenza dell'aeroporto, di chiedere finanziamenti per 130.000.000 di euro per opere pubbliche; figuriamoci cosa succede al livello regionale, statale, europeo, mondiale!

Il problema, infatti, non è solo "nostro".

La verità è che per gli azionisti delle compagnie *low cost* è come vincere un terno a lotto: poche spese e tanti, troppi guadagni.

¹³ Direttiva 337/85/CE e successive.

Non c'è due senza tre!

I forti interessi imprenditoriali e politici per la costruzione di un nuovo aeroporto *low cost* nel Lazio stanno per far sì che un'altra inutile, dannosa e costosissima grande opera si abbatta sulla testa (e sulle tasche) della cittadinanza: il terzo aeroporto nel Lazio, quello di Viterbo.

Vorrebbero farci credere che da un lato ci guadagna l'economia (sì, la loro!) e dall'altro si ridurrebbero i voli su Ciampino. Ma anche se fosse così, ed è poco credibile, sarebbe un ricatto inaccettabile: i problemi degli abitanti di Roma, Ciampino, S. Maria delle Mole, Cava dei Selci e Frattocchie non devono essere estesi ad altre popolazioni. Non importa se si tratti di Viterbo, Latina o Frosinone, perché un nuovo scalo aeroportuale sarebbe dannoso ovunque fosse realizzato. I voli devono diminuire a Ciampino e tutta la montagna di soldi pubblici che dovrebbe finanziare un eventuale nuovo aeroporto potrebbe essere spesa per ridurre e limitare l'uso delle automobili, anziché per portare altri 5-10 milioni di turisti a fare la passeggiata del fine settimana al Colosseo. L'aereo e in particolare i voli *low cost* non sono essenziali per la maggior parte delle persone, che invece ha bisogno giornalmente di un migliore trasporto pubblico, di risanamento e tutela ambientale e, per la propria salute, di strutture pubbliche (scuole, ospedali, parchi...) più adeguate. Un aeroporto equivale a una piccola città che consuma energia e acqua, producendo ogni giorno tonnellate di rifiuti e di sostanze tossiche.

E allora: facciamo un nuovo aeroporto? E poi per la sua energia costruiamo un'altra centrale, magari a carbone? E l'acqua? La prendiamo dalle scarse e sempre più inquinate falde acquifere della regione? E per i rifiuti? Costruiamo nuove discariche, magari con un bell'inceneritore al centro? E per i milioni di passeggeri, facciamo nuove strade e nuovi tunnel per milioni di auto e pullman? E il cherosene degli aerei e la benzina degli autoveicoli in più? E le medicine e le cure per chi si ammalerà? E tutto ciò lo dovremmo pagare noi perché così gli altri si diventerà a Roma, pagando un euro di biglietto aereo mentre i costi degli autobus e dei treni che prendiamo ogni giorno continuano ad aumentare? Al danno si aggiungerebbe la beffa...

Mentre "loro" si mettono d'accordo a tavolino per stabilire i flussi tu-

ristici e spartirsi la torta dei fondi pubblici (50-150 milioni di euro), l'aria diventa irrespirabile, la terra si contamina e noi ci ammaliamo. MENO VOLI A CIAMPINO, NESSUN NUOVO AEROPORTO ALTROVE! Ma cosa fanno lo stato, la provincia, la regione e i singoli comuni che partecipano ancora ai tavoli tecnici?

I nostri rappresentanti

Per dare un'idea dell'importanza che hanno nei "luoghi di potere" la nostra vita e il nostro dramma, e della scarsa utilità della denuncia istituzionale, riportiamo la risposta all'esposizione di queste problematiche in una delle tante interrogazioni parlamentari sulla situazione al Pastine:

Camera dei Deputati: Seduta n. 671 del 15-9-2005:

«*Cosimo Ventucci, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Signor Presidente, onorevole Ruggia, è del tutto casuale che io sia oggi qui a rispondere a questa sua interpellanza. Il fatto che lei sia l'ex sindaco di Ciampino ed io un ex dirigente di una compagnia aerea, sempre a Ciampino, negli anni Settanta, crea un certo imbarazzo. Detto ciò, dico che, sulla questione oggetto dell'interpellanza in esame, la demagogia la faremo il giorno 20 settembre, dato che sia io sia lei siamo stati invitati dall'apposito comitato che dovrà discutere sull'attività aeroportuale di Ciampino ...*».

Ecco cosa si dice alla Camera dei deputati sui famosi tavoli tecnici: la loro utilità è demagogica!¹⁴ Il seguito, riassunto dalla stessa Camera dei deputati recita:

«*... Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Richiamato il complesso quadro normativo nel quale si inscrivono le tematiche connesse alla gestione dell'aeroporto di Ciampino, dal quale si evince che le questioni attinenti all'impatto ambientale investono essenzialmente la responsabilità delle competenti autonomie territoriali [chi? Il comune? La provincia? La regione?], rileva che sono già*

¹⁴ Camera dei deputati, consultabile in:

http://legxiv.camera.it/chiosco.asp?source=&position=Organi%20Parlamentari\L'Assemblea\Resoconti%20dell'Assemblea&content=/_dati/leg14/lavori/stenografici/sed671/s100.htm#STitolo16%2031

stati promossi gli interventi necessari a minimizzare l'impatto acustico sul territorio [ma quali, se c'è un continuo sfioramento dei limiti? La ZTL due giorni a settimana?]; osservato, inoltre, che eventuali restrizioni operative del traffico aereo potranno essere disposte soltanto ove si registri un superamento dei prescritti limiti di rumorosità (c'è già, il superamento, è del 90,20 %), sottolinea che la società concessionaria dei servizi aeroportuali (AdR SpA) sta predisponendo uno studio di impatto ambientale connesso alla razionalizzazione delle aree del sedime. Fa presente infine che la sicurezza presso l'aerostaco viene assicurata dalla Polizia di frontiera, dall'Arma dei carabinieri, dalla Guardia di finanza, nonché da un contingente delle Forze armate [che se precipita l'aereo sono pronti a mettersi a scudo tra noi e il Boeing 737!]».¹⁵

Sembra chiara, da parte dell'onorevole interpellato, la completa estraneità ai fatti!

Forse Ventucci parla di demagogia perché lo stesso Ruggia, il 31 maggio dello stesso anno, ha chiesto finanziamenti per potenziare i mezzi di trasporto per il collegamento Roma-Ciampino aeroporto, «*... con un costo complessivo medio di circa 9.000.000 di euro al kilometro, per un investimento totale ipotizzabile di 130.000.000 di euro. È evidente che i costi di questa realizzazione non possono ricadere esclusivamente sul comune di Roma se consideriamo l'importanza strategica nazionale delle funzioni che nell'area in esame [Ciampino aeroporto] attualmente si svolgono e che in futuro verranno ampliate ...*».¹⁶

Sembrirebbe quindi che l'interesse economico sull'aeroporto di Ciampino non sia solo degli azionisti!

Aggiorniamoci

Il 9 luglio del 2007 il ministro dei trasporti Alessandro Bianchi firma un provvedimento che dovrebbe diminuire di circa il 5% il traffico aereo su Ciampino aeroporto. Da quando nel 2005 è iniziata la battaglia per ridurre i voli, questi sono aumentati del 18%.

¹⁵ Resoconto sommario dell'Assemblea, Seduta n. 671 del 15-09-2005, consultabile in:

http://www.camera.it/_dati/leg14/lavori/stenografici/sed671nuova/rsomm01.htm

¹⁶ www.camera.it/_dati/leg14/lavori/stampati/pdf/14PDL0074790.pdf

Quotidiani nazionali e locali, telegiornali e siti di disinformazione riportano la notizia della riduzione del 30% dei voli al Pastine, come comunicato dallo stesso ministro, dall'ENAC e da alcuni politici tra cui l'assessore all'ambiente della Regione Lazio, Filiberto Zaratti. Giocando con i numeri, la campagna di disinformazione voluta per quietare gli animi della popolazione, esasperata dai 200 voli quotidiani, sembra aver avuto effetto.

Il 12 ottobre 2007 il TAR del Lazio conferma il provvedimento e respinge il ricorso della Ryanair contraria alla diminuzione di anche una sola unità.

A parte l'irrisoria diminuzione del traffico aereo, che sul totale dei voli è il 5% e non il 30%, va rilevato che il provvedimento «... si è reso necessario per i lavori di ammodernamento della pista», e non per la grave situazione ambientale! Questa lo avrebbe reso temporaneo, non definitivo e risolutivo.

Il 13 ottobre, il giorno dopo la notizia del ricorso respinto dal TAR e, quindi, della conferma "trionfale" del provvedimento del ministro Bianchi, siamo scesi in 500 per le strade di Ciampino costeggiando l'aeroporto, per denunciare pubblicamente la grave situazione ambientale e sanitaria. Molta gente non crede più ai teatrini messi in scena dai soggetti istituzionali (assenti al corteo) come i sindaci e gli amministratori locali, regionali e nazionali. E non a torto: è di pochi giorni fa la notizia della sospensione del provvedimento da parte del Consiglio di Stato: nessuna riduzione, neanche di un solo volo.

La Ryanair ha vinto, dimostrando di non temere nessuna legge e nessuna istituzione, compresa l'ENAC, che non si è mai opposta all'incremento del traffico, anzi, è tra i firmatari del PRUSS! Evidentemente quei lavori erano necessari... La compagnia aerea *low cost* più inquinante in Europa ha di fatto delegittimato l'ENAC dal suo ruolo, non rispetta le leggi ed è finanziata da azionisti, in gran parte banche, che investono i nostri soldi, oltre alla nostra salute.

Loro discutono e si interrogano, e gli aerei continuano ad aumentare insieme con le false promesse, smentite dall'evidenza delle rotte di volo percorse giornalmente da aerei che passano sopra il centro abitato e sono visibili da tutti. Sicuramente anche chi non conosce a fondo il problema si sarà accorto dell'aumento dei voli, ma soprattutto della vicinanza delle case al Boeing in decollo e in atterraggio. Da cer-

ti palazzi si riesce a guardare dentro i finestrini! Che cosa deve accadere perché tutta la popolazione sia cosciente della pericolosità altissima di questi voli? Un errore nella già scarsa manutenzione, oppure nell'attenzione del pilota, o una qualsiasi sfortunata circostanza potrebbe causare in un sol colpo migliaia di morti. Dopo, rimarremmo troppo pochi a protestare...

Interessi, soldi, potere: sulle nostre vite c'è tutto il peso dei loro profitti.

Ognuno di noi è ancora in tempo per decidere quale percorso intraprendere per migliorare le nostre vite, nella ferma convinzione che il territorio, qualunque esso sia, va difeso.

Noi scegliamo di opporci ai loro soprusi e alla loro violenza, rivendicando ancora una volta un nostro incontestabile diritto: la tutela della salute, nostra, dei nostri figli e delle generazioni a venire.

Al peggio non c'è fine!

Il 28 gennaio 2008 il TAR ha emesso la sentenza che consentirà alla Ryanair l'atterraggio dopo le 24:00.¹⁷ La compagnia aerea è stata più volte oggetto di critiche e richiami proprio su questo punto: i suoi aerei, a detta dell'ENAC, sono quelli che portano il maggior numero di ritardi. Si legge in un comunicato stampa dell'Ente: «... Si ricorda, infatti, che nel corso del 2005, sullo scalo di Ciampino, 249 voli sono atterrati in ritardo rispetto all'orario di chiusura. Di questi, ben 238 erano voli Ryanair che, schedulando arrivi intorno alle ore 23:55, mette in atto una pratica sistematica di atterraggi in ritardo...».¹⁸ E nel 2005 la Ryanair aveva molti meno aerei di oggi nello scalo ciampinese! In realtà se avesse base operativa a Ciampino, come la compagnia afferma, potrebbe atterrare anche dopo l'orario di chiusura degli aeroporti. Peccato che, come spiega l'ENAC nel comunicato, «... La compagnia Ryanair non ha nessuna base operativa in Italia, né a Ciampino né altrove. Avere una base operativa su un aeroporto significa avere una pro-

¹⁷ <http://www.dedalonews.it/it/index.php/01/2008/ciampinoryanair-strappa-altar-ok-voli-notturni/>

¹⁸ http://www.enac-italia.it/comunicati/comsta_21.asp?selpa1=603

pria struttura operativa sull'aeroporto stesso, con personale dipendente e con regolari contratti registrati, per quanto di competenza, dalle varie istituzioni nazionali. Si informa che, inoltre, sul certificato di immatricolazione dell'aeromobile deve essere riportata la base operativa. Presso l'Aeroporto di Ciampino, alcuni aeromobili del vettore irlandese effettuano, a rotazione, sosta notturna (così come avviene per tante altre compagnie aeree), avvalendosi di una società di manutenzione esterna. Nessun aeromobile di Ryanair riporta sul proprio certificato di immatricolazione la designazione di base operativa su Ciampino».

Questa volta l'interesse dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile "sembra" essere proprio il riposo notturno degli abitanti, e parla di «rispetto delle regole comunitarie in materia di chiusura degli scali interessati ad alto traffico e con elevata intensità abitativa nel territorio limitrofo. Analogamente a quanto avviene, pertanto, nel resto d'Europa, l'ENAC chiede ai vettori, compresa Ryanair, il rispetto degli orari di chiusura degli aeroporti,¹⁹ a tutela del riposo dei cittadini che vivono nei comuni adiacenti agli aeroporti, degli utenti del trasporto aereo e della imparziale operatività per tutte le compagnie aeree ... ».

Nonostante questo, l'Ente non farà ricorso: la sentenza dichiara che si potrà atterrare a Ciampino dopo l'orario di chiusura «in casi eccezionali», e per l'Ente questa clausola è sufficiente a garantire la nostra tutela. Infatti, ciò che avverrà nei "casi eccezionali" (stabiliti secondo criteri a noi sconosciuti) sarà un boato roboante, in piena notte, di un Boeing a bassa quota sopra le nostre case, magari dopo una rilassante giornata di traffico lavorativo!

Nello stesso comunicato si fa riferimento a un fatto di cui si è molto parlato dalle nostre parti: « ... Inoltre, si rende noto che un inconveniente grave accaduto ad un volo Ryanair nel settembre del 2005 e che non è stato segnalato all'autorità per l'aviazione civile italiana, è oggetto di analisi ed inchiesta in corso da parte dell'ENAC e della ANSV, Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ... ».

¹⁹ Decreto Presidente della Repubblica, n. 476 del 9 novembre 1999, che proibisce il volo dalle 23:00 alle 6:00.

L'inconveniente riguarda il volo Boeing 737 del 7 settembre 2005, Düsseldorf-Roma, atterrato a Pescara dopo tre falliti tentativi di atterraggio. A quanto sembra le difficili condizioni meteorologiche non hanno permesso al comandante di atterrare a Ciampino né a Fiumicino. Il fatto assurdo è che al comandante di quel bus volante, con 171 persone a bordo, era morto prematuramente il figlio, tre giorni prima. Un grave lutto, di cui la compagnia dice di non sapere nulla. I piloti della Ryanair sono spesso sottoposti a turni e ritmi di lavoro molto stressanti e il dubbio dell'obbligo di ritorno al servizio è lecito. Fatto sta che un Boeing quella sera ha volato sopra le nostre case, con incapacità di atterrare e con un probabile stato confusionale del pilota. In tutto questo, la Ryanair chiede nuovi slot (diritto concesso a una compagnia aerea di pianificare e istituire voli su tratte con cadenze regolari in partenza e in arrivo) a Ciampino. L'ENAC non sembra volerglieli concedere, e la compagnia minaccia di ricorrere alla UE. Pare sempre più lontana la possibilità di ridurre i voli a Ciampino, viste le dichiarazioni di O'Leary, amministratore delegato della Ryanair, al Sole 24 Ore: « ... Il progetto di realizzare un terzo scalo nel Lazio, a Viterbo, lo lascia indifferente. "Ci sono molte promesse per il futuro. Non ha senso parlarne ora. Quando ci sarà ci penseremo, non ora." ... ».²⁰

Piuttosto che andare via da Ciampino, la compagnia preferisce andare via da Roma...

"No Fly", un'assemblea permanente

L'Assemblea Permanente "No Fly" nasce alla fine di settembre del 2006 in risposta alla crescente necessità della popolazione locale di contrastare l'abuso che la società di gestione aeroportuale (AdR SpA) pratica sul territorio, anche attraverso il beneplacito di organi di controllo istituzionali come l'ENAC. Dall'uso indiscriminato dell'aeroporto come luogo di snodo turistico verso la capitale, gli unici a trarre dei

²⁰ Estratto da:

<http://www.ilsolo24ore.com/art/SoleOnline4/Attualita%20ed%20Esteri/Attualita/2007/08/ryanair-oleary.shtml?uuid=5cec43ca-459e-11dc-bab2-00000e25108c&type=Libero>

benefici sono gli azionisti degli enti e delle compagnie aeree *low cost* (Ryanair, Easy Jet, ecc.), a scapito dell'ambiente e della di tutta la popolazione residente.

Le persone che ne fanno parte esprimono la necessità di essere partecipi alle scelte e ai cambiamenti sulla propria esistenza, rifiutando da un lato la speculazione economica esercitata dalle società di gestione ai danni della salute e dell'ambiente, e dall'altro la collusione che le amministrazioni istituzionali a tutti i livelli dimostrano continuamente di avere con esse.

L'Assemblea è autorganizzata. Ciò significa che non esistono "rappresentanti" o "presidenti", perché crediamo che solo attraverso un confronto paritario e partecipato i cittadini, vittime dei disagi prodotti dalla presenza dell'aeroporto, possano autonomamente organizzarsi scegliendo, comunemente, le caratteristiche del percorso di lotta più efficaci; il perseverare dell'aumento delle tratte aeree pone l'assemblea a dichiararsi permanente.

L'autofinanziamento attraverso la sottoscrizione dei cittadini durante le iniziative pubbliche e la distribuzione di materiale contro-informativo, sono gli strumenti attraverso i quali l'assemblea riesce a produrre il lavoro politico.

Le riunioni sono libere e aperte a tutti/e, quindi chiunque è invitato/a a parteciparvi.

Gli obiettivi che ci prefiggiamo di raggiungere sono:

– una drastica e immediata riduzione dei voli ai livelli del 2001, senza la costruzione di altri scali come questo: il nostro dramma non deve essere allargato e riproposto ad altre popolazioni, ogni progetto deve essere inserito nei limiti della compatibilità ambientale e sociale;

– l'installazione di centraline di monitoraggio ambientale subito, perché la nostra salute non aspetta;

– la verifica e l'attuazione della procedura di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) e di tutte le procedure necessarie alla salvaguardia dell'ambiente e della vita;

– l'arresto dei processi di precarizzazione del lavoro all'interno dello scalo e delle società aeree, con successivo ripristino di tipologie contrattuali garanti della stabilità dei/le lavoratori/trici.

Nel periodo di attività abbiamo conosciuto altre realtà nel Lazio e nel resto del paese che si battono per gli stessi nostri obiettivi: contro le

centrali a carbone e a turbogas, gli inceneritori e le grandi inutili opere. Siamo solidali con i comitati contro l'aeroporto nati a Viterbo, Frosinone e Siena, perché sappiamo quali danni esso provochi per chi abita nelle sue vicinanze.

Le loro battaglie sono anche le nostre, per questo l'Assemblea Permanente "No Fly" è entrata a far parte di una "rete" che raggruppa tutte queste realtà sparse dal Friuli alla Sicilia: il **Patto di Mutuo Soccorso**.

La condivisione delle esperienze e delle informazioni permette di contrastare efficacemente tutti quei soggetti, pubblici e privati, che vogliono subordinare i beni comuni ai loro interessi economici e politici. I tavoli tecnici, costituiti dalle istituzioni, da AdR, dall'ENAC e dalle compagnie aeree per affrontare il problema dell'aeroporto, si sono dimostrati inutili proprio per gli interessi diretti degli stessi partecipanti. Questi incontri, molto enfatizzati dagli organi d'informazione, si sono rivelati uno strumento utile solo per le compagnie *low cost*, che hanno continuato a incrementare i voli da e per Ciampino.

È per questo che l'assemblea permanente "No Fly" ha scelto di portare avanti le proprie lotte contro chi usurpa il territorio, chi compromette la salute della popolazione e intanto sfrutta i lavoratori sfornando miliardi, chi mette in discussione la possibilità di esprimersi liberamente al di fuori delle logiche di mercato, chi vuole soffocare l'auto-legittimazione delle lotte popolari inserendole nelle sigle di partito o sindacato ecc., utilizzando una forma autonoma di organizzazione e gestendo ogni passaggio della lotta attraverso un metodo di orizzontalità e collettivizzazione delle decisioni.

Nessuno diminuirà mai il traffico aereo a Ciampino se non c'è un movimento a base autonoma e popolare che pone il problema; come da anni stanno facendo, ad esempio, in Val di Susa o nella più vicina Aprilia minacciata dalla turbogas.

Mentre i "loro" interessi dipendono dalla spietatezza con cui conducono i propri affari, la nostra vita dipende dalle nostre scelte e non da chi finge di tutelarci garantendo la continuità dei propri affari.

Autorganizziamoci tutti assieme!

LA NOSTRA SALUTE NON È *LOW COST*!

Per chiarimenti e informazioni lowcostquantocosti@autistici.org