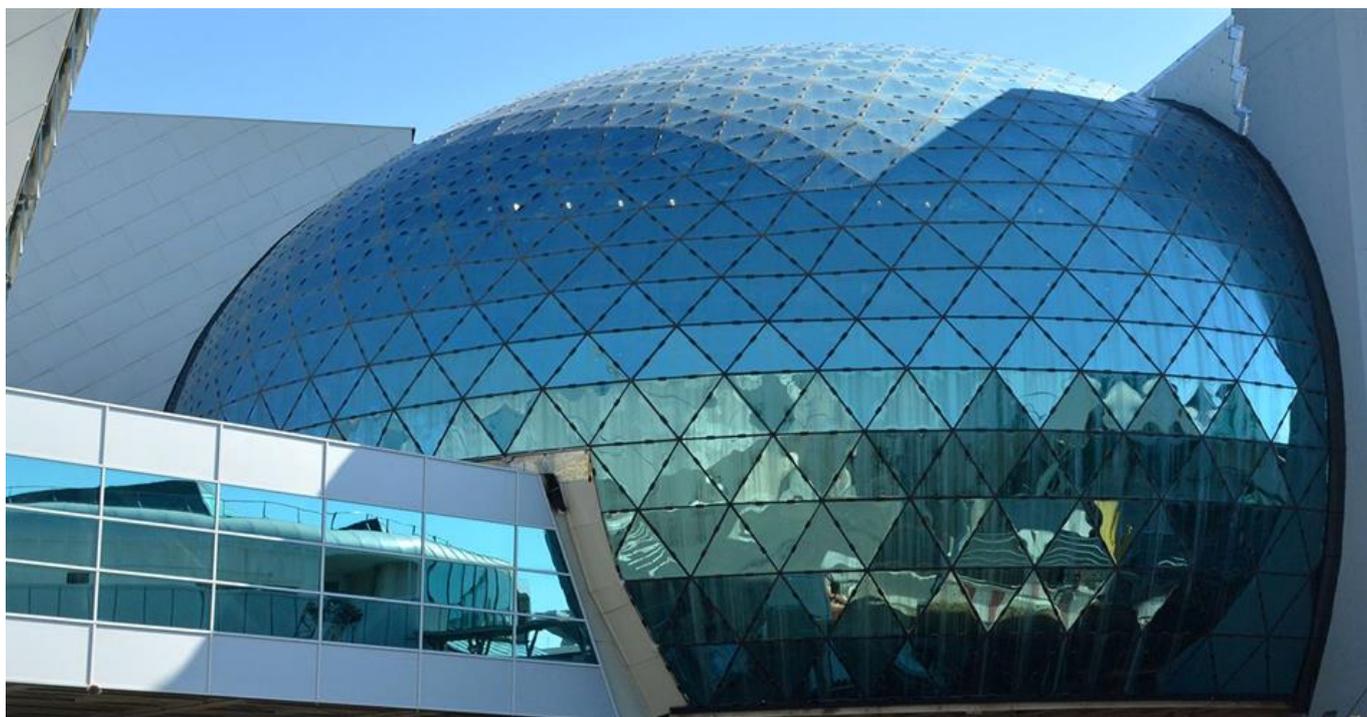


Sorpresa, Fiumicino sta diventando un aeroporto ecosostenibile

Raccolta differenziata, riuso dell'acqua, risparmio energetico, una certificazione Leed Gold per un nuovo molo: per quanto di Fiumicino si sentano raramente elogi, su alcuni fronti ambientali l'aeroporto è diventato all'avanguardia in Europa

di Redazione



21 Gennaio 2017 - 08:30

Gli aeroporti per definizione non sono luoghi esattamente eco-friendly. Tuttavia alcuni di loro negli anni hanno dimostrato di aver fatto degli sforzi per ridurre la propria impronta ecologica. Uno dei modi per capire dove ci sono stati questi sforzi è guardare le certificazioni **Leed** (Leader in energy and environmental design) assegnate da un ente indipendente americano chiamato U.S. Green Building Council ai nuovi edifici realizzati rispettando i criteri ambientali più avanzati a livello mondiale. Il club degli aeroporti con certificazione Gold (il secondo livello dopo il quasi inarrivabile Platinum) non è molto vasto. Ne fanno parte il terminal 2 del San Francisco International Airport, il terminal A

del Boston International Airport e il terminal internazionale del Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport, il principale scalo degli Stati Uniti. E in Italia un'area per i vigili del fuoco dell'aeroporto di Venezia. Ora a questo club dovrebbe aggiungersi anche **Fiumicino**, il cui **molo A**, attualmente in fase di progettazione, seguirà i criteri per raggiungere il livello **Leed Gold**. Come ci arriverà? Più del 95% dei rifiuti prodotti dal cantiere verrà recuperato e reimmesso nel processo produttivo e le nuove infrastrutture verranno realizzate impiegando almeno il 30% di materiali provenienti da processi di riciclo. La maggior parte di tali materiali verranno ottenuti da risorse regionali. Anche sul fronte dei consumi energetici verranno adottati protocolli ambientali avanzati.

Per capire se queste cose saranno effettivamente realizzate basterà vedere se la certificazione Gold arriverà o meno a lavori ultimati. Lo scalo romano però, ha già fatto dei passi avanti sul fronte ambientale, offuscati dall'immagine non certo brillante che in questi anni stanno attraversando le società di servizi pubblici di Roma (ma Adr, la società di gestione dei Fiumicino e Ciampino è al 95,9% di Atlantia) e la stessa Alitalia, che a Fiumicino ha il suo hub. Della nuova sensibilità ambientale è un esempio il nuovo **Terminal E**, inaugurato a dicembre e che ha aggiunto sei milioni di passeggeri di capacità allo scalo. Nella nuova area i consumi per il riscaldamento vengono abbassati da una combinazione di pannelli radianti a terra e da un sistema di rilevazione automatica dell'affollamento delle aree. Le luci sono a Led, con un sistema di 16mila lampadine. E l'illuminazione naturale è assicurata da una vetrata realizzata con un sistema a "doppia camera", in grado di garantire un alto potere termico e fonoisolante. Il contesto è quello di un masterplan approvato due anni fa che in tre fasi dovrebbe portare lo scalo nel 2044 a una capacità di 85,8 milioni di passeggeri, dai 40 di oggi.



“

Al ristretto club di aeroporti con certificazione Leed Gold dovrebbe aggiungersi Fiumicino, il cui molo A è attualmente in fase di progettazione

Fin qui la struttura più recente. Ma il resto dello scalo? Anche in questo caso nei bilanci di sostenibilità della società si trovano novità degne di nota. La percentuale di **raccolta differenziata** è salita negli anni fino al **76%** (e, come si evince dalla [prima semestrale del 2016](#), la percentuale dovrebbe aver raggiunto a fine 2016 l'80%) delle trenta tonnellate che i suoi visitatori e personale producono ogni giorno (Ciampino, per confronto è a circa il 35%). Per avere un paragone, i grandi scali europei, mediamente, si attestano intorno al 50% di rifiuti differenziati (media calcolata secondo i dati pubblici riportati nei rispettivi bilanci di sostenibilità). Ci sono però altri aspetti che emergono dai documenti. Il primo riguarda l'acqua: nonostante un incremento del transito di passeggeri di circa il 20%, i consumi di acqua potabile si sono ridotti di quasi il 50% dal 2009 al 2015, [si legge nel bilancio 2015](#). A Fiumicino il consumo pro-capite di acqua potabile è attualmente di 16 litri per passeggero, un dato che è pari alla metà dei consumi mediamente

registrati da aeroporti come Londra Heathrow, Monaco, Copenaghen, Atene e Parigi.

Un altro fronte è quello del **risparmio energetico**. Fiumicino, come Malpensa, è stato oggetto di una sperimentazione promossa dall'Unione europea, chiamata **Cascade**, volta a ottenere risparmi grazie all'installazione di software di automazione. Unita all'adozione di luci a Led e alla coibentazione di edifici, ha permesso di far scendere tra il 2004 e il 2015 il consumo di elettricità per passeggero da 5,57 a 3,76 kWh. Anche in questo caso nei confronti l'hub romano non sfigura nei confronti: la media dei consumi per passeggero nei principali aeroporti continentali (Amsterdam, Parigi Charles De Gaulle, Parigi Orly, Copenaghen, Francoforte, Londra Heathrow, Monaco, Malpensa, Zurigo) è infatti di circa 5 kWh.

“

Se a Roma la raccolta differenziata non decolla, a Fiumicino ha raggiunto l'80 per cento. I grandi scali europei, mediamente, si attestano intorno al 50%

Ci sono poi le **emissioni di CO2**, che dal 2008 al 2015 sono diminuite del 9% (nonostante l'aumento del traffico). Nel 2011, Adr ha aderito all'Airport Carbon Accreditation (Aca) di Aci Europe (Airports Council International), un sistema di certificazione che prevede quattro livelli di accreditamento. Nel 2015 lo scalo di Fiumicino ha riconfermato il livello di accreditamento 3+ "Neutrality", compensando le emissioni dirette ed indirette con l'acquisto di "crediti di carbonio" provenienti da progetti di produzione di energie rinnovabili e da progetti di implementazione di sistemi di illuminazione a risparmio energetico. Assieme ad Amsterdam è l'unico aeroporto ad avere raggiunto quel livello di certificazione.

Per studiare lo sviluppo dell'aeroporto e le sue implicazioni sulla crescita e sulla competitività della capitale è stato creato un Advisory Board, che nei primi mesi del 2017 pubblicherà i risultati dello studio. I membri del board sono il sociologo Giuseppe De Rita (che coordina i lavori), gli architetti Massimiliano Fuksas e Andreas Kipar, l'ambientalista Roberto della Seta, lo storico e giornalista Umberto Broccoli, l'esperto di grandi opere Francesco Karrer, l'immunologo Fernando Aiuti e il geologo Mario Tozzi.