

Da: marco.carbonelli <marco.carbonelli@cert.odg.roma.it>
Inviato: venerdì 4 dicembre 2015 06:23
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni VIA Aeroporto Ciampino- PARTE PRIMA-CRIAAC
Allegati: 001S_Osservazioni_VIA.pdf; 002S_Osservazione_viabilita .pdf;
003S_Osservazione_tavole_errate.pdf

Con la presente si invia la PRIMA PARTE delle osservazioni presentate dal Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino (CRIAAC) alla VIA presentata il 5 novembre 2015 su Aeroporto Ciampino dall'ENAC.

Questa prima parte contiene 3 (TRE) osservazioni in allegato denominate 001S, 002S, 003S. Seguiranno altre Parti con altre osservazioni entro la scadenza dei termini oltre ad una nota formale dei cittadini che presentano a nome del CRIAAC le osservazioni.

Roberto Barcaroli, portavoce CRIAAC,
Marco Carbonelli, viceportavoce CRIAAC

PEC di riferimento per il CRIAAC: marco.carbonelli@cert.odg.roma.it



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA – 2015 – 0030569 del 04/12/2015



Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma

Presentato il 06.11.2015

Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Osservazione n. **001S** del **05/12/2015**

Irregolarità nell'applicazione del D. Lgs 163 del 12.04.2006 per la Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino.

Voglia considerare la Commissione di valutazione VIA e il Responsabile del Procedimento l'applicazione irregolare del D. Lgs 163 del 12.04.2006 per quanto evidenziato nella seguente osservazione.

Premesso che

1. l'ENAC ha presentato istanza di Valutazione Impatto Ambientale il 6.11.2015 ai sensi dell'art. 71, comma 3-bis, della Legge n. 27/2012 per il Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino
2. il proponente, nel documento 0A782T1PTIQRPRM001-1, "*Quadro di riferimento programmatico - Relazione*" a pag. 4 dichiara che: "... le procedure di approvazione ambientale ed urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale sono quelle identificate alla Parte II, Titolo III, Capo IV, del **D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 e ss.mm.ii.**". Tale procedura è regolata dall'art. 161 del medesimo decreto che testualmente recita "*Il presente capo regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, nonché l'approvazione secondo quanto previsto dall'articolo 179 dei progetti degli insediamenti produttivi strategici e delle infrastrutture strategiche private di preminente interesse nazionale, individuati a mezzo del programma di cui al comma 1 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443*".
3. ai sensi della predetta legge 443/2001 è stato approvato dal CIPE con Delibera 1.08.2014 il documento "**Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza (DEF) 2013. (Delibera 26/2014)**" pubblicato nel Supplemento Ordinario G.U. n. 3 del 5.01.2015 - Serie generale, che individua le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale. Tale documento è l'ultimo Allegato che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001 e sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE con la citata Delibera n. 26/2014.
4. sempre ai sensi della legge 443/2001 è stato inoltre approvato dal Consiglio dei Ministri in data 10 aprile 2015 il "**Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1**" Allegato al Documento Economico Finanziario 2015.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Si rileva che:

l'ambito di applicazione del D.Lgs 163/2006 (parte II, Titolo III, Capo IV) richiamato sia dall'art. 71, comma 3-bis, della L.n.27/2012 che nei documenti presentati dal proponente, è definito dall'art. 161 citato in premessa al punto 2 ed è circoscritto all'approvazione di progetti di infrastrutture strategiche "*individuat[e] a mezzo del programma di cui al comma 1 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443*" cioè quelle inserite nell'*Allegato infrastrutture* del Documento Economico Finanziario approvato dal Comitato Interministeriale Programmazione Economica.

Nessuna opera relativa all'Aeroporto di Ciampino è inserita negli elenchi delle infrastrutture strategiche individuate nei provvedimenti redatti ai sensi della L. 443/2001 allegati al Documento Economico Finanziario (citati in premessa ai punti 3 e 4) ed esplicitamente richiamati dall'art. 161, D.Lgs. n. 163/2006.

Si rileva inoltre quanto segue:

il D.Lgs. n. 163/2006, per quanto riguarda le caratteristiche dei progetti da approvare e sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, all'art. 164, c. 1, enuncia la seguente indicazione: "*Ai progetti delle infrastrutture si applicano le norme di cui all'allegato tecnico riportato nell'allegato XXI*" che dettagliatamente suddivide la progettazione delle opere pubbliche nelle fasi di progetto preliminare, definitivo e esecutivo e il corredo degli elaborati da redigere.

Il Masterplan proposto, benché nella sua caratterizzazione si conformi, come già detto, in atto pianificatorio e non in un progetto, non appare dunque aderente a nessuna delle tre categorie progettuali descritte. Ove pure si volesse assimilarlo a un progetto preliminare, rimane comunque carente della prescritta documentazione poiché mancante del quadro economico di progetto, così come appunto richiesto dalle disposizioni di legge citate.

In conclusione si osserva:

l'istanza di Valutazione Impatto Ambientale per il Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino non rispetta le condizioni delle norme riportate negli articoli del D.Lgs. n. 163/2006 sopra citati. Infatti il documento si conforma come atto pianificatorio e non si caratterizza come progetto aderente alle indicazioni dell'Allegato XXI; nessuna opera relativa all'Aeroporto di Ciampino è inserita né nell'*Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza (DEF) 2013. (Delibera 26/2014)* e neppure nel *Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1" Allegato al Documento Economico Finanziario 2015*; quindi l'indicazione assunta per l'Aeroporto di Ciampino di *Struttura strategica di preminente interesse nazionale* non appare sufficiente per garantire l'aderenza alle norme del D.Lgs. n. 163/2006 per la Valutazione di Impatto Ambientale.

Pertanto si richiede di verificare la correttezza e la congruità dell'istanza rispetto alla non applicabilità del D.Lgs. n. 163/2006 e di voler far osservare, per le valutazioni ambientali, le procedure previste dal D.Lgs 152/2006.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma

Presentato il 06.11.2015

Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Osservazione n. 002S del 04/12/2015

Errata considerazione del quadro di riferimento progettuale per l'analisi delle infrastrutture di accesso all'Aeroporto.

Documento A782T1PTIQRPGT001-1 SIA - Quadro di riferimento Progettuale – Relazione

Premesso che:

- il documento del Masterplan A782T1PTIQRPGT001-1 SIA - Quadro di riferimento Progettuale – Relazione, riporta l'analisi delle infrastrutture di accesso all'aeroporto, rinviando alle relative tavole e planimetrie di riferimento a corredo dell'istanza

Si osserva che:

- per l'indicazione del volume di passeggeri riportata a pag. 4 non è documentata la fonte. Secondo la fonte Assoaeroporti nell'anno 2014 ci sono stati 47.376 movimenti aerei totali, circa il 2,5% in meno rispetto a quelli riportati in tabella (50504 movimenti annui). Il dato documenta quindi uno scostamento che sembra potersi ripercuotere significativamente sul numero dei passeggeri indicati e su ogni conseguente calcolo adottato.
- Le valutazioni dei dati riportate nel documento si riferiscono a uno scenario futuro per il periodo compreso dal 2021 al 2044. Per tale prospettiva l'indicazione del valore medio dei voli commerciali giornalieri, previsti nel 2021, non documentano l'attività svolta da oggi al 2021 e non specificano i valori per i voli giornalieri non commerciali (pag. 6). Inoltre la dichiarazione di un valore stabile di voli commerciali dal 2021 al 2044 non è documentata dai risultati di uno studio e da una elaborazione di modelli matematici di previsione attendibili ma da tabelle statistiche che non considerano fattori di mutamento incidenti sulla situazione attuale, prossima e futura, lasciando trasparire uno scenario non attendibile (pag. 6 ultimo capoverso e pag. 7).
- La stima di previsione della domanda di passeggeri, valutata in riduzione del 30% dal 2021 al 2044, non è documentata da alcun modello di studio e dall'applicazione di fattori di mutamento incidenti sulla situazione previsionale futura. (pag. 15).
- Il documento non considera gli elementi che connotano il territorio circostante l'aeroporto. Sono trascurate le valutazioni sulle connessioni tra aeroporto e impianto urbano, rete viaria e ferroviaria, locale e nazionale, esistente intorno all'aeroporto, emergenze edilizie presenti lungo i suoi margini. In particolare sono ignorate le criticità del traffico automobilistico sulla S.S. n. 217 via dei Laghi, immediatamente tangente al lato Sud dell'aeroporto, e quelle di via di Ciampino, tangente al lato Nord dell'aeroporto, quelle della S.S. 1 via Appia, lungo il margine Ovest, e quelle del traffico ferroviario, con le linee poste a ridosso del margine Est, dove insiste la fascia edilizia urbana cittadina. Le prime due strade citate rappresentano le principali vie di accesso di Ciampino e pertanto sopportano pesanti carichi di traffico quotidiani che si snodano tutti lungo i margini aeroportuali. La elevata pericolosità di questa

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

situazione si riscontra nelle limitate dimensioni della pista dell'aeroporto, che non ha i prescritti tratti di sicurezza nelle due direzioni di volo Nord e Sud, di 500 metri ciascuno. In via dei Laghi inoltre la situazione è ulteriormente aggravata dal passaggio a livello posto sulla linea ferroviaria Roma Velletri all'incrocio di viale Marino. Con passaggio a livello chiuso la coda di traffico si blocca lungo la carreggiata, saturando completamente il margine stradale immediatamente confinante con il lato Sud della pista. La via di Ciampino trova invece il blocco quotidiano mattutino nell'immissione su via Appia, che con un carico di traffico notevolissimo risulta già intasata lungo il margine Ovest dell'aeroporto. La situazione si ripresenta contraria nelle ore serali, quando il rientro inverte i flussi di traffico: su via di Ciampino la fila continua di autovetture si forma per l'immissione nella città, mentre su via Appia si forma per il lento deflusso verso Sud. Nessuna analisi è stata effettuata nel documento per la valutazione delle criticità evidenziate.

- Per l'analisi sull'accesso aeroportuale si rileva la marginalità dell'indagine condotta, ristretta al solo punto di accesso anziché allargare i rilevamenti e le valutazioni indagando anche gli altri già detti elementi di criticità dell'intorno aeroportuale. Si rileva comunque che il periodo di rilevamento effettuato non è stato ripetuto a distanza di un congruo numero di giorni a conferma e confronto dei dati elaborati. Inoltre lo scenario proposto si basa su un dato medio di traffico passeggeri giornaliero medio annuo (TGMA) e non massimo, e pertanto i dati forniti non si collocano affatto in una situazione cautelativa. Inoltre il dato iniziale non specifica se la base di calcolo considera solo il traffico aereo commerciale o anche altri voli (aviazione generale) e non ci sono stime per i voli di emergenza.
- Nessuna valutazione è fornita per il dato di traffico relativo alle corse urbane e interurbane di collegamento Bus da e per l'Aeroporto di Ciampino. L'offerta per il corrente anno 2015 è giunta alla previsione di 107.304 corse, con una media giornaliera di 293, che contribuiscono pesantemente all'incremento del traffico veicolare circolante intorno all'aeroporto. Il 45% delle corse attraversa il già trafficatissimo abitato della città di Ciampino.

Operatore	collegamento con	corse anno	FONTE DATI
TERRAVISION	CIAMPINO AEROPORTO / ROMA TERMINI FS	19.710	http://www.terravision.eu/
ATRAL	STAZIONE ANAGNINA	18.429	http://www.atal-lazio.com/
ATRAL	STAZIONE FS CIAMPINO	18.284	http://www.atal-lazio.com/
ATRAL	ROMA TERMINI FS	13.746	http://www.atal-lazio.com/
BUS SHUTTLE	CIAMPINO PAESE / ROMA TERMINI FS	16.060	http://www.sitbusshuttle.com/
SCHIAFFINI	STAZIONE FS CIAMPINO	13.870	http://www.schiaffini.it/
PRONTOBUS	PESCARA	6.935	http://www.prontobusitalia.it/index.php?lang=it
TOTALE		107.034	
CORSE/GIORNO		293	

di cui che attraversano l'abitato di Ciampino:

Operatore	collegamento con	corse anno
ATRAL	STAZIONE FS CIAMPINO	18.284
BUS SHUTTLE	CIAMPINO PAESE / ROMA TERMINI FS	16.060

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

<i>SCHIAFFINI</i>	<i>STAZIONE FS CIAMPINO</i>	<i>13.870</i>
TOTALE		48.214
CORSE/GIORNO		132

- Altro elemento completamente ignorato è la presenza e crescita di car-parking per low-cost nelle immediate vicinanze dell'aeroporto. Anche questa situazione, niente affatto valutata, contribuisce a incrementare il traffico automobilistico legato all'aeroporto.
- In conclusione si rileva che il documento non attua una valutazione attendibile di previsione delle mobilità attese nel territorio con l'evidenza di eventuali interferenze da risolvere e sinergie da rafforzare. Il documento non propone interventi per l'ottimizzazione di un sistema di mobilità più ampio, che sia rivolto a risolvere tutti gli inconvenienti indotti nell'impianto urbano e nella rete viaria cittadina dalle attività aeroportuali, ricercando (e contribuendo a realizzare) soluzioni in grado di mitigarne l'impatto e gli effetti. Questi suggerimenti per gli interventi mitigatori del traffico e dei flussi veicolari che coinvolgono la città, non appaiono nel documento, mentre l'aeroporto è di per se elemento di alterazione del sistema di mobilità e pertanto deve proporre e intervenire direttamente per renderlo sostenibile.

Per le indicazioni progettuali dei parcheggi auto e del terminal bus che il documento propone di realizzare all'interno dell'aeroporto si osserva che:

- a fronte di una riduzione dichiarata del 30% del traffico passeggeri nell'Aeroporto di Ciampino per il 2021, si propone l'ampliamento dei parcheggi auto con una dotazione che non appare attinente alle stesse indicazioni del Masterplan, certamente destinata a una sicura sottoutilizzazione a partire proprio dal 2021, anno di inizio della valutazione previsionale.
- Per il parcheggio P5 non è specificato il ruolo di Ryanair nell'intervento e i motivi per i quali è ammessa la riserva. (pag. 22). Sempre per il parcheggio P5 si propone una soluzione con un impatto ambientale che non appare qualificante già nei disegni di presentazione (pag. 23). La proposta per il terminal bus è indeterminata, rimandato a una successiva soluzione che non appare per ora valutabile (pag. 25).

Si osserva inoltre specificamente che:

- le planimetrie di riferimento del documento risultano falsate nella rappresentazione dei luoghi poiché riportano una scala grafica non corrispondente per l'aeroporto e la planimetria di base. Pertanto è errata la rappresentazione dell'intorno aeroportuale che non riproduce completamente il margine urbano e non riporta correttamente tutti gli elementi dell'intorno aeroportuale. In particolare si osserva che le planimetrie del documento nascondono il primo tratto di via dei Laghi e disegnano erroneamente il tratto di via Appia lungo il margine Ovest dell'aeroporto. Inoltre non riportano il tratto della Ferrovia Roma-Velletri e molti edifici della Città di Ciampino posti presso il margine Est dell'Aeroporto. Infine, sempre lungo il margine Est dell'aeroporto, è cancellato anche il tratto Sud della linea ferroviaria Roma-Ciampino e la via Folgarella e il tratto di via di Ciampino che corre lungo il margine aeroportuale. Inoltre anche tutte le planimetrie che nell'elaborato *0A782T2PT1PGGEN001 - Approfondimenti progettuali – Interventi previsti*, riportano il dettaglio degli interventi

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

previsti, ripropongono le medesime imperfezioni, errori e irregolarità nella rappresentazione dei luoghi.

Pertanto si richiede che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano verificare l'esattezza dei dati riportati nel documento presentato e vogliano richiedere al proponente un nuovo studio, adeguatamente documentato, corretto e attendibile, rimandando alla successiva analisi del nuovo elaborato e degli altri dati di relazione a corredo dell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza. Si richiede inoltre specificamente che per tutte le tavole che mostrano una errata rappresentazione dei luoghi, falsate dagli errori e dalle imperfezioni dalla scala grafica di riferimento, sia richiesta una nuova stesura, corretta e attendibile.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONE sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma

Presentato il 06.11.2015

Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Osservazione n. 003S del 04/12/2015

Errata elaborazione delle tavole planimetriche proposte a corredo del Masterplan per la rappresentazione dei luoghi e delle diverse scale grafiche

Si osserva che:

- le planimetrie di riferimento del documento elencate di seguito, risultano falsate nella rappresentazione dei luoghi poiché riportano una scala grafica non corrispondente per l'aeroporto e la planimetria di base. Pertanto è errata la rappresentazione dell'intorno aeroportuale che non riproduce completamente il margine urbano e non riporta correttamente tutti gli elementi dell'intorno aeroportuale. In particolare si osserva che le planimetrie nascondono il primo tratto di via dei Laghi e disegnano erroneamente il tratto di via Appia lungo il margine Ovest dell'aeroporto. Inoltre non riportano il tratto della Ferrovia Roma-Velletri e molti edifici della Città di Ciampino posti presso il margine Est dell'Aeroporto. Infine, sempre lungo il margine Est dell'aeroporto, è cancellato anche il tratto Sud della linea ferroviaria Roma-Ciampino e la via Folgarella e il tratto di via di Ciampino che corre lungo il margine aeroportuale. Inoltre anche tutte le planimetrie che nell'elaborato *0A782T2PT1PGGEN001 - Approfondimenti progettuali – Interventi previsti*, riportano il dettaglio degli interventi previsti, ripropongono le medesime imperfezioni, errori e irregolarità nella rappresentazione dei luoghi.
- Le altre planimetrie indicate nel secondo elenco riportano errori e incongruenze nella rappresentazione dei luoghi, schemi o disegni, per il raffronto delle indicazioni specificate

1. Elenco delle tavole planimetriche errate per la mancata corrispondenza della scala grafica tra aeroporto e planimetria di base

Tavola A782T1PT1QRPGT004-1

Planimetria generale aeroporto: lo stato attuale

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile Nord

La via di rullaggio ovest, in esercizio, e la pista di volo in esercizio sono rappresentate erroneamente senza distinzione grafica dalla via di rullaggio est (a ridosso delle abitazioni e dismessa da decenni) e dalla limitrofa vecchia pista di volo (dismessa da decenni).

Tavola A782T1PT1QRPGT005-1

Planimetria generale aeroporto: gli interventi di progetto

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile Nord

La via di rullaggio ovest, in esercizio, la pista di volo in esercizio, la via di rullaggio est (a ridosso delle abitazioni e dismessa da decenni), due raccordi (dismessi da decenni) di collegamento tra la pista di rullaggio est (a ridosso delle abitazioni e dismessa da decenni) e la pista di volo in esercizio, due raccordi di collegamento tra il piazzale lato Ciampino -via della Folgarella e la pista di volo in esercizio, tre raccordi tra la pista di volo in esercizio e la via di rullaggio ovest sono indicati, tramite apposizione di identica campitura, come soggetti a "interventi di riqualifica airside derivanti da

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione”. Tali interventi sono chiaramente da intendersi come di grande rilevanza, dato che la via di rullaggio est e i relativi raccordi (a ridosso delle abitazioni e tutti dismessi da decenni) necessitano certamente di una completa ricostruzione a nuovo dato lo stato di completo degrado e abbandono nel quale si trovano. Tali interventi sono certamente di grande rilevanza anche perché, raddoppiando le vie di rullaggio consentirebbero un rilevantissimo aumento, fino probabilmente al raddoppio della capacità operativa dello scalo. Contemporaneamente si segnala che a pagina 6, punto 1.2.3.3 del documento “*Quadro di riferimento programmatico – Relazione*” Codice Elaborato: “0A782TIPTIQRPRM001-1” e a pagina 6, punto 3.3 del documento “*Quadro di riferimento progettuale – Relazione*” Codice Elaborato: “0A782TIPTIQRPGT001-1”, il proponente dichiara che non intende a sottoporre a Valutazione Ambientale gli interventi di cui sopra ed altri. **Si sottolinea pertanto che, data la rilevante mole di interventi di rifacitura, ricostruzione e ricostruzione al nuovo prospettati, dato il rilevante impatto ambientale ipotizzabile, dato il rilevante incremento della capacità operativa dello scalo, fino al raddoppio, in conseguenza degli interventi prospettati, si ritiene che la mancata sottomissione a Valutazione Ambientale (VIA e VAS) sia in aperto e immediato contrasto con la normativa nazionale e comunitaria.**

Tavola A782T1PTIQRPGT007-1

Aree di cantiere

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Elaborato MP014

Planimetria Generale Aeroporto: zoning stato attuale

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

La via di rullaggio ovest, in esercizio, e la pista di volo in esercizio sono rappresentate erroneamente senza distinzione grafica dalla via di rullaggio est (a ridosso delle abitazioni e dismessa da decenni) e dalla limitrofa vecchia pista di volo (dismessa da decenni).

Elaborato MP015

Planimetria Generale Aeroporto: caratteristiche fisiche infrastrutture di volo

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile interna, a Nord e Est del margine

La via di rullaggio ovest, in esercizio, e la pista di volo in esercizio sono rappresentate erroneamente senza distinzione grafica dalla via di rullaggio est (a ridosso delle abitazioni e dismessa da decenni) e dalla limitrofa vecchia pista di volo (dismessa da decenni).

Elaborato MP016

Planimetria generale viabilità e parcheggi – stato attuale

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Elaborato MP017

Planimetria generale Aeroporto: posizionamento centrali, sottocentrali, cabine elettriche ...

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Elaborato MP020

Planimetria delle demolizioni

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in dimensioni maggiori rispetto all'abitato della planimetria di base

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Elaborato MP021

Planimetria generale aeroporto: zoning stato futuro

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Si eccepisce la definizione dell'intervento di "Riqualifica Airside" per la pista di volo runway strip lato est RWY 15/33

Non sono specificati le tipologie di impianti per gli edifici riportati in legenda

Elaborato MP022 – rev1

Planimetria generale degli interventi

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Si eccepisce la definizione dell'intervento di "Riqualifica Airside" per la pista di volo runway strip lato est RWY 15/33

Elaborato MP023

Planimetria generale viabilità e parcheggi – stato futuro

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Elaborato MP026

Planimetria della viabilità con schemi di flusso veicolari – stato futuro

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Elaborato MP027

Reti e sottoservizi – stato futuro

Errata rappresentazione di scala della tavola

L'aeroporto è riportato in una scala grafica non corrispondente rispetto alla planimetria di base

Per la rete di scarico delle acque bianche non è indicato alcun sistema di filtraggio

2. Elenco delle tavole planimetriche con altre incongruenze rilevate:

Elaborato MP002

Fascicolo tecnico delle demolizioni

Medesima foto per l'identificazione di due manufatti diversi: PG 164 – PG 130

Più planimetrie dei luoghi di intervento non distinguono i manufatti da demolire

Elaborato MP004

Planimetria di inquadramento generale

Mancanza di rappresentazione di un tratto strada carrabile Nord

Elaborato MP005

Inquadramento Territoriale: PTPR Tav. B – Sistemi e ambiti del paesaggio

Non sono riportati correttamente i confini comunali

Un piccolo triangolo dietro Piazza Leonardo da Vinci non è "Rete di Infrastrutture e servizi"

Su questa porzione di aree non sembrerebbe possibile intervenire

Elaborato MP006

Inquadramento Territoriale: PTPR Tav. B – Beni paesaggistici

Non sono riportati correttamente i confini comunali

Elaborato MP007

Inquadramento Territoriale: PTPR Tav. B – Beni del patrimonio naturale e culturale

L'area di quasi tutto aeroporto è indicata come Zona a conservazione indiretta zci_001

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

Rimane escluso un margine esiguo lungo l'abitato.

E' però compresa l'area lungo il margine Nord dove recentemente è stata realizzata la nuova strada
Si domanda se è stata effettuata una indagine archeologica preventiva

Elaborato MP018

Planimetria generale Aeroporto: superfici delimitazioni ostacoli e zona tutela

La via di rullaggio ovest, in esercizio, e la pista di volo in esercizio sono rappresentate erroneamente senza distinzione grafica dalla via di rullaggio est (a ridosso delle abitazioni e dismessa da decenni) e dalla limitrofa vecchia pista di volo (dismessa da decenni).

Elaborato MP019

Planimetria generale Aeroporto: curve isofoniche stato attuale

La via di rullaggio ovest, in esercizio, e la pista di volo in esercizio sono rappresentate erroneamente senza distinzione grafica dalla via di rullaggio est (a ridosso delle abitazioni e dismessa da decenni) e dalla limitrofa vecchia pista di volo (dismessa da decenni).

Pertanto si richiede che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano verificare l'esattezza dei dati riportati nel documento presentato e vogliano richiedere al proponente un nuovo studio, adeguatamente documentato, corretto e attendibile, rimandando alla successiva analisi del nuovo elaborato e degli altri dati di relazione a corredo dell'intera documentazione presentata per il Masterplan, le conseguenti considerazioni e valutazioni sull'istanza. Si richiede inoltre specificamente che per tutte le tavole che mostrano una errata rappresentazione dei luoghi, falsate dagli errori e dalle imperfezioni dalla scala grafica di riferimento, sia richiesta una nuova stesura, corretta e attendibile.

In relazione poi agli interventi prospettati nella tavola "Planimetria generale aeroporto: Gli interventi di progetto" codice elaborato "A782T1PTIQRPGT005-1", si ritiene che tali interventi siano certamente di grande rilevanza anche perché, raddoppiando le vie di rullaggio consentirebbero un relevantissimo aumento, fino probabilmente al raddoppio della capacità operativa dello scalo. Contemporaneamente si segnala che a pagina 6, punto 1.2.3.3 del documento "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" Codice Elaborato: "0A782T1PTIQRPRM001-1" e a pagina 6, punto 3.3 del documento "Quadro di riferimento progettuale – Relazione" Codice Elaborato: "0A782T1PTIQRPGT001-1", **il proponente dichiara che non intende sottoporre a Valutazione Ambientale gli interventi di cui sopra ed altri**. Si sottolinea pertanto che, data la rilevante mole di interventi di rifacitura, ricostruzione e ricostruzione al nuovo prospettati, dato il rilevante impatto ambientale ipotizzabile, dato il rilevante incremento della capacità operativa dello scalo, fino al raddoppio, in conseguenza degli interventi prospettati, si ritiene che la mancata sottomissione a Valutazione Ambientale (VIA e VAS) sia in aperto e immediato contrasto con la normativa nazionale e comunitaria. Si richiede pertanto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano respingere la documentazione citata e richiedere al proponente una nuova stesura della documentazione, nella quale vengano sottoposti a Valutazione Ambientale tutti gli interventi citati a pagina 6, punto 1.2.3.3 del documento "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" Codice Elaborato: "0A782T1PTIQRPRM001-1" e a pagina 6, punto 3.3 del documento "Quadro di riferimento progettuale – Relazione" Codice Elaborato: "0A782T1PTIQRPGT001-1", adeguando di conseguenza tutta la documentazione presentata.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

OSSERVAZIONI sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma
presentato il 06.11.2015
Codice Procedura (ID-VIP) 3176

Osservazione n. 004R del 04/12/2015

Mancata coerenza dei contenuti della documentazione del Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma con gli impegni assunti con la Commissione Europea dalle Autorità Nazionali italiane, rappresentate dall'Enac, nell'ambito delle indagini sulla richiesta di procedura di infrazione comunitaria EU Pilot 6876/14/ENVI, riguardante le opere di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino (Lazio), realizzate a partire dal 2002".

Voglia considerare la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento, la mancata coerenza dei contenuti della documentazione del Master Plan "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma con gli impegni assunti con la Commissione Europea dalle Autorità Nazionali italiane, rappresentate dall'Enac, nell'ambito delle indagini sulla richiesta di procedura di infrazione comunitaria EU Pilot 6876/14/ENVI, riguardante le opere di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino (Lazio), realizzate a partire dal 2002", per quanto evidenziato nella seguente osservazione.

PREMESSA:

Il documento riportato nell'indice dei documenti del Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma, sul sito www.va.minambiente.it con il nome "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"
Codice Elaborato "0A782T1PTIQRPRM001-1"
Titolo interno al documento "Masterplan – Studio di Impatto Ambientale"
alla pagina 3/37, nel paragrafo e sotto paragrafo seguente, riporta:

1.2 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

1.2.1 Sintesi dell'iniziativa

"Oggetto del presente studio è la verifica della compatibilità ambientale dell'Aeroporto di Ciampino nella configurazione finale prevista dal Masterplan presentato nel mese di giugno 2015 ed approvato nel mese di ottobre 2015, in conformità con gli impegni definiti dalla Convenzione per la gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale (Titolo I) e dal Contratto di programma in deroga (Titolo II) di cui all'Atto unico approvato con D.P.C.M. 21 dicembre 2012 e modificato con l'Atto aggiuntivo stipulato da ENAC ed Aeroporti di Roma S.p.A. in data 27 dicembre 2012."

Osservazione

L'aeroporto di Ciampino ha visto un abnorme sviluppo dal 2002 al 2015 senza alcuna preventiva valutazione ambientale (né VIA né VAS).

Secondo i dati pubblicati mensilmente dall'associazione confindustriale Assaeroporti sul sito <http://www.assaeroporti.com>, lo scalo è passato dai 26.114 movimenti e 718.562 passeggeri dell'anno 2001 ai 65.633 movimenti e 5.401.475 passeggeri nel 2007, per poi stabilizzarsi intorno ai 48.000 movimenti e 4.800.000 passeggeri negli ultimi anni (con circa 5.018.289 passeggeri nel solo 2014). Questa crescita esponenziale del traffico è stata resa possibile da una grande mole di sviluppi infrastrutturali, attuati a partire dal 2002, che hanno riconfigurato l'aeroporto in maniera determinante.

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

L'aumento del traffico ha prodotto un pesante inquinamento acustico oltre i limiti di legge (legge nazionale D.Lgs 447/1995 s.m.i. e decreti collegati) che è stato rilevato e monitorato da successive campagne di misura effettuate da Arpa Lazio (Agenzia Regionale Per L'Ambiente del Lazio). In particolare, dal mese di Aprile 2012 Arpa Lazio pubblica un bollettino mensile, denominato "Bollettino di informazione acustica Aeroporto di Ciampino - G.B. Pastine" che, tutti i mesi a partire dall'aprile 2012, registra pesanti superamenti dei limiti di legge, sia nelle aree di rispetto dell'intorno aeroportuale, che nell'ambito delle aree ove vige la zonizzazione acustica comunale. Tutti i Bollettini, a partire da aprile 2012, sono reperibili al link <http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/rumore/dati.htm#>

e con questa segnalazione si danno per acquisiti tutti e ciascuno i summenzionati Bollettini mensili all'esame del Responsabile della Procedura e dei membri della Commissione VIA. Per i periodi precedenti Arpa Lazio produceva dei Report Semestrali destinati alle Autorità competenti (Regione, Comuni, etc.) e a questi possono essere richiesti. In merito ai danni prodotti alla popolazione dall'esposizione all'inquinamento acustico fuori dai limiti di legge, sono stati prodotti dalle Asl RM/H, Asl RM/B, Asl RM/E (Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Nazionale) e da Arpa Lazio, gli studi epidemiologici "SERA" (2009), sui danni alla salute degli adulti che vivono a Ciampino e Marino, e "S.Am.Ba" (2012), sui danni alla salute dei bambini che vivono a Ciampino e Marino. Questi due studi hanno rilevato gravi rischi per la salute dei residenti, sia adulti che bambini.

Successivamente, sempre a cura del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Nazionale, Arpa Lazio, Ispra, Istituto Superiore di Sanità, e altri, è stata effettuato lo studio epidemiologico "SERA Italia" sugli aeroporti di Roma Ciampino, Milano Malpensa, Milano Linate, Pisa San Giusto, Torino Caselle, Venezia Tessera. Anche questo studio, effettuato su 6 aeroporti, ha confermato i risultati di quanto rilevato a Ciampino e Marino.

Gli studi di cui sopra sono reperibili presso il sito del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Nazionale, al link <http://www.deplazio.net/it/attivita/82> e con questa segnalazione si danno per acquisiti tutti e ciascuno all'esame del Responsabile della Procedura e dei membri della Commissione VIA. A tale link è presente anche il collegamento con il network "ENNAH - the European Network on Noise and Health" (<http://www.ennah.eu/home?lang=en>) fondato dalla Comunità Europea e autorevole fonte di indirizzo e sostegno agli studi epidemiologici e alla ricerca sugli effetti dell'inquinamento acustico sulla salute umana.

Le altre forme di inquinamento aeroportuale, tipiche e atipiche, NON sono invece state misurate e monitorate nell'intorno dell'aeroporto di Ciampino e nelle aree influenzate dalle rotte degli aerei che atterrano e decollano da questo scalo, a causa della mancanza della VIA e della VAS.

DENUNCIA ALLA COMMISSIONE EUROPEA PER INFRAZIONE ALLE NORME COMUNITARIE.

Per tali ragioni il Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino (di qui in avanti "Comitato CRIAAC"), nel marzo 2014 ha presentato una Denuncia alla Commissione delle Comunità Economiche Europee riguardante gli inadempimenti del diritto comunitario nel caso dell'aeroporto di Ciampino, sottoscritta da 58 cittadini.

La Commissione Europea ha ritenute valide le motivazioni ed ha aperto la "***Procedura di indagine EU Pilot 6876/14/ENVI, riguardante le opere di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino (Lazio), realizzate a partire dal 2002***". Tale Procedura è tutt'ora aperta.

La Procedura EU Pilot 6876/14/ENVI ha generato una serie di comunicazioni tra la Commissione Europea e il Comitato CRIAAC.

In particolare:

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

- **nella lettera del 28/08/2014 (Allegato 1 alla presente osservazione)** la Commissione Europea ci informava che la segnalazione di un continuo aumento del traffico, con i relativi ampliamenti, unite all'assenza di procedure antirumore e al superamento dei valori limite potevano costituire violazione alle Direttive 2011/92/UE, 2001/42/CE e 2002/30/CE. In particolare, le informazioni relative allo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto a partire dal 2002 identificavano gli elementi di una potenziale violazione della Direttiva VIA. Pertanto veniva aperta la Procedura di indagine EU Pilot 6876/14/ENVI. Nel contempo la Commissione ci informava che per quanto riguardava la possibile violazione della Direttiva 2001/42/CE, per mancata sottoposizione del Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Ciampino a VAS, Enac aveva comunicato il 02/03/2012 che, **“collateralmente alla formazione del del Piano Nazionale degli aeroporti italiani, è stata avviata anche la relativa procedura di VAS. Questo Piano, di livello nazionale, contiene il disegno di tutta la rete degli aeroporti di interesse nazionale, quindi anche dell'aeroporto di Ciampino”**.
- **Con lettera del 09/12/2014 (Allegato 2 alla presente osservazione)** la Commissione Europea informava il Comitato che: **“Con riferimento agli interventi realizzati ed in corso di realizzazione dal 2002 in poi”**, le Autorità italiane hanno comunicato che l'Enac sta predisponendo il Master Plan per l'aeroporto di Ciampino, per l'avvio della relativa procedura di VIA. L'Enac ha anche assicurato che lo studio di impatto ambientale **“terrà conto dei potenziali rischi sull'adiacente “Parco regionale dell'Appia Antica” e sulla flora e fauna, attraverso un'analisi complessiva degli effetti previsti in termini di inquinamento su tutte le componenti ambientali. Infine, “con riguardo ai potenziali effetti impatti negativi generati dall'inquinamento acustico, dell'aria, dell'acqua e del suolo, e agli impatti cumulativi degli interventi con altri progetti esistenti o previsti per la zona, le Autorità italiane hanno comunicato che tali ulteriori rischi saranno valutati in via complessiva nella procedura di VIA, la quale terrà conto degli impatti generati dall'aeroporto e dai relativi volumi di traffico. La procedura di VIA sarà avviata entro il primo semestre del 2015, e la partecipazione del pubblico, nell'ambito di tale procedura, dovrà essere debitamente garantita”**.
Si evince dunque, sulla base delle informazioni così fornite, che le Autorità italiane si sono impegnate a prendere misure idonee a conformarsi ai requisiti previsti dalla Direttiva VIA, **id es ad avviare entro giugno 2015 la procedura di VIA per gli interventi realizzati dal 2002 in poi**, garantendo anche la partecipazione del pubblico nell'ambito della Procedura.“
- **Con lettera del 25/09/2015 (Allegato 3 alla presente osservazione)**, la Commissione Europea informava il Comitato CRIAAC che **“con riferimento agli interventi di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino, attuati a partire dal 2002 ad oggi” “con nota dell'11/03/2015 il Ministero dell'Ambiente ha informato questi servizi che la Società di gestione Aeroporti di Roma S.p.A. ha presentato la proposta di Master Plan per l'Aeroporto di Ciampino, che determina un forte ridimensionamento dell'operatività dello scalo alla tipologia di ‘city airport’”**. La proposta è stata sottoposta a Enac, in qualità di Ente Nazionale responsabile della regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, ed era in fase di definizione l'iter di approvazione del medesimo Master Plan. Le Autorità italiane hanno specificato che nelle more dell'effettiva approvazione da parte di Enac, la società di gestione Aeroporti di Roma S.p.A. stava predisponendo lo studio di impatto ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Ciampino, ai fini della presentazione dell'istanza di VIA” **“Nell'ambito della procedura di VIA le Autorità italiane hanno l'obbligo di valutare tutti gli impatti della proposta**

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

progettuale, ad esempio sull'uomo, l'aria, il paesaggio ecc., come previsto dall'articolo 3 della Direttiva VIA “.

Per ultimo, pur informando che la Direttiva 2002/49/CE relativa alla gestione del rumore ambientale non prevede valori limite specifici, che sono compito delle autorità nazionali, la lettera recita “osservo tuttavia, dalle informazioni inviate, che le Autorità nazionali hanno già avviato misure per il contenimento e l'abbattimento del rumore sull'Aeroporto di Ciampino.”

- **PETIZIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

Con una successiva iniziativa, il Comitato CRIAAC, nel febbraio 2015, ha presentato una petizione alla **Commissione Petizioni del Parlamento Europeo**, per sottoporre anche al corpo elettivo delle Istituzioni europee il drammatico problema dell'inquinamento senza regole prodotto dall'aeroporto di Ciampino.

Il 12/11/2015 i rappresentanti del Comitato CRIAAC sono stati invitati a intervenire, a Bruxelles, alla seduta della Commissione Petizioni e ad esporre il loro punto di vista in aula. In tale occasione è stata consegnata ai Parlamentari della Commissione una breve sintesi interna, predisposta dagli uffici parlamentari, **“Notice to Members” (Allegato 4 alla presente osservazione)**, sulla Petizione del Comitato CRIAAC. Reperibile al link: [http://www.emeeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201511/PETI/PETI\(2015\)1112_1P/sitt-1399831](http://www.emeeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201511/PETI/PETI(2015)1112_1P/sitt-1399831) - Petizione n. 0112/2015

Tale sintesi conteneva anche una nota **“Commission Reply”**, con data 30/10/2015, predisposta dagli Uffici della Commissione Europea che stanno occupandosi della indagine per procedura di infrazione EU Pilot 6876/14/ENVI, relativa alla denuncia alla Commissione Europea presentata dal Comitato CRIAAC.

Tale documento, pur essendo del 30 ottobre, **NON è aggiornato e non manifesta la conoscenza del REALE contenuto del Masterplan presentato il 6 novembre 2015 dal proponente ENAC**. I funzionari della Commissione Europea si sono presentati in aula non sapendo nulla dei notevolissimi cambiamenti nei contenuti, nei tempi e negli scopi del Master Plan realmente presentato dal proponente per l'aeroporto di Ciampino e nulla sapevano della prosecuzione dei continui sforamenti dei limiti di impatto acustico.

Sono stati i rappresentanti del Comitato CRIAAC ad informare il 12 novembre, in aula, la Commissione Europea e il Parlamento Europeo sul fatto che gli articolati impegni assunti dall'**Autorità di Vigilanza ENAC** nel corso dell'indagine EU Pilot 6876/14/ENVI, erano in completa contraddizione con il Master Plan presentato dal **Proponente ENAC**.

Infatti,

- il **“City Airport” “che determina un forte ridimensionamento dell'operatività dello scalo”** NON esiste più nel Master Plan ed è stato sostituito da uno sconosciuto **“Secondary Airport”** mirato a fini commerciali e non al contenimento dell'impatto ambientale.
- Gli impatti ambientali da valutare **“con riferimento agli interventi realizzati ed in corso di realizzazione dal 2002 in poi”** sono scomparsi dal Master Plan che nella nuova configurazione per il **“Secondary Airport”** è **“Oggetto del presente studio è la verifica della compatibilità ambientale dell'Aeroporto di Ciampino nella configurazione finale prevista dal Masterplan”**
- L'impegno **“con riguardo ai potenziali effetti negativi generati dall'inquinamento acustico, dell'aria, dell'acqua e del suolo, e agli impatti cumulativi degli interventi con**

Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

Osservazione presentata da: Roberto Barcaroli (portavoce), Marco Carbonelli (vice portavoce), Paola Piras, Pierluigi Adami, Eliana Baia, Silvio Sinibaldi

altri progetti esistenti o previsti per la zona, le Autorità italiane hanno comunicato che tali ulteriori rischi saranno valutati in via complessiva nella procedura di VIA, la quale terrà conto degli impatti generati dall'aeroporto e dai relativi volumi di traffico” non sembra essere rispettato nella documentazione del Master Plan.

- Non ci sono tracce visibili della VAS sull'aeroporto di Ciampino, da fare ***“collateralmente alla formazione del Piano Nazionale degli aeroporti italiani, è stata avviata anche la relativa procedura di VAS. Questo Piano, di livello nazionale, contiene il disegno di tutta la rete degli aeroporti di interesse nazionale, quindi anche dell'aeroporto di Ciampino”***.
- Le misure per il contenimento dell'impatto acustico, citate dalla Commissione Europea: ***“dalle informazioni inviate, che le Autorità nazionali hanno già avviato misure per il contenimento e l'abbattimento del rumore sull'Aeroporto di Ciampino.”*** Si riferiscono probabilmente alla sopravvivenza dell'Ordinanza ENAC 14/2007 che ridusse i voli di linea da 138 a 100 al giorno, dato che il Piano di contenimento e abbattimento del rumore presentato da Aeroporti di Roma S.p.A. nel novembre 2013 fu seccamente respinto dai comuni interessati di Ciampino, Roma e Marino, in quanto assolutamente inefficace. Ma senza il supporto di una valutazione ambientale fatta a partire dal 2002 ad oggi, anche questa insufficiente riduzione dei voli (dato che si superano i limiti di impatto acustico tutti i mesi) si troverà gravata da un determinante elemento di debolezza di fronte alle pretese delle compagnie low cost di fare più voli.

RICHIESTA

Si richiede alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, e al Responsabile del Procedimento di respingere la proposta di “Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma” e di chiederne la riproposizione, con altra proposta e/o strumento, con contenuti coerenti con le leggi nazionali, con le norme comunitarie e con gli impegni assunti dal Proponente, nella sua veste di “Autorità Nazionale (ENAC)”, con la Commissione Europea. Oppure, in subordine, di richiedere al proponente il ripristino della coerenza di tutti i documenti presentati con gli impegni comunitari, assunti dallo stesso proponente nella sua veste di “Autorità Nazionale (ENAC)”.



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Direzione D - Applicazione, governance e semestre europeo

ENV.D.2 - Applicazione, politica di coesione e semestre europeo, Gruppo 2

Il Capo Unità

Bruxelles, 28.08.2014

ENV.D.2/MP/vf/EU Pilot/6876/14/ENVI

Roberto Barcaroli

Comitato per la riduzione dell'impatto
ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

00043 Ciampino (ROMA)

ITALIA

Oggetto: Sua denuncia del 14/03/2014, protocollata da questi servizi con rif. CHAP(2014)01258, riguardante l'inquinamento acustico causato dall'incremento del traffico aereo sull'Aeroporto di Ciampino (Lazio)

Gentile Signore,

Faccio seguito alla mia comunicazione del 28/07/2014, relativa all'esito dell'esame della Sua segnalazione e alla nostra intenzione di procedere all'archivio della pratica, e alle Sue ulteriori osservazioni inviate il 22/08/2014.

Nello specifico, Lei segnala che l'Aeroporto di Ciampino ha conosciuto col passare degli anni un continuo aumento del traffico aereo, e che i relativi ampliamenti non sono mai stati sottoposti ad adeguate valutazioni ambientali, ciò che potrebbe costituire una potenziale violazione della Direttiva 2011/92/UE¹. Lei segnala inoltre l'assenza di procedure antirumore, ed il superamento dei valori limite in materia di inquinamento acustico, ciò che potrebbe costituire una potenziale violazione della Direttiva 2001/42/CE² e Direttiva 2002/30/CE³.

Vorrei informarLa che le informazioni inviate il 22/08/2014, riguardanti lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto a partire dal 2002, hanno consentito a questi servizi di identificare gli elementi di una potenziale violazione della Direttiva VIA nel caso in esame. In effetti, le modifiche progettuali, rientranti nell'ambito di applicazione del punto 13(a) dell'Allegato II della Direttiva, devono fare oggetto di uno screening di VIA, al fine di determinare se una procedura completa VIA fosse necessaria, prima di concedere la relativa autorizzazione.

¹ Concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, GU L 26 del 28.1.2012, p. 1.

² Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, GU L 197 del 21.07.2001, p. 30.

³ Che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, GU L 085, 28.3.2002, p.40.

Prima di prendere posizione sugli aspetti potenzialmente rilevanti della Sua segnalazione, questi servizi ritengono necessario raccogliere ulteriori informazioni presso le Autorità italiane, tramite il sistema EU Pilot. Le comunico pertanto che la Sua segnalazione è stata trasferita alla banca dati EU Pilot ed è stata registrata con il riferimento 6876/14/ENVI (riferimento da utilizzare in ogni successiva corrispondenza). Sarà cura di questi servizi informarLa delle conclusioni che saranno raggiunte in esito agli scambi con le Autorità italiane nell'ambito di tale pratica.

Con riferimento al mancato coinvolgimento del pubblico nell'ambito di tali procedure di valutazione ambientale, vorrei informarLa che, ai sensi dell'articolo 4(4) della Direttiva 2011/92/UE, lo screening di VIA non richiede di per sé la consultazione del pubblico, ma solo la pubblicazione dell'esito della procedura di screening.

Per quanto riguarda invece la potenziale violazione della Direttiva 2001/42/CE, per mancata sottoposizione a VAS del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Ciampino, vorrei informarLa che il 02/03/2012 l'ENAC ha comunicato a questi servizi che, collateralmente alla formazione del Piano Nazionale degli Aeroporti italiani, è stata avviata anche la relativa procedura di VAS. Questo piano, di livello nazionale, contiene il disegno di tutta la rete degli aeroporti d'interesse nazionale, quindi anche dell'Aeroporto di Ciampino.

Infine, per tutti gli aspetti riguardanti la potenziale violazione della Direttiva 2002/30/CE relativa al rumore ambientale e della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, con riferimento al diritto fondamentale alla vita privata e familiare, e al domicilio. Le consiglio di rivolgersi direttamente ai competenti servizi della Commissione, seguendo i link: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm; http://ec.europa.eu/justice/index_it.htm#newsroom-tab.

Distinti saluti,



Ion Codescu



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Direzione D - Applicazione, governance e semestre europeo

ENV.D.2 - Applicazione, politica di coesione e semestre europeo, Gruppo 2

Il Capo Unità

Bruxelles, / 9 DEC. 2014

ENV.D.2/MP/vf/EU-Pilot/6876/14/ENVI

Roberto Barcaroli

Comitato per la riduzione dell'impatto
ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

00043 - Ciampino (ROMA)

ITALIA

Oggetto: Pratica CHAP(2014)01258 collegata alla procedura di indagine EU Pilot 6876/14/ENVI, riguardante le opere di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino (Lazio), realizzate a partire dal 2002

Gentile Signore,

Faccio seguito alla mia precedente comunicazione del 28/08/2014, in cui La informavo della necessità di richiedere, nell'ambito della procedura di indagine in oggetto, ulteriori chiarimenti alle Autorità italiane, riguardanti l'applicazione della Direttiva 2011/92/UE¹ (la Direttiva VIA) agli interventi di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino, attuati a partire dal 2002 ad oggi. Nello specifico, con la comunicazione del 22/08/2014, Lei segnalava che l'Aeroporto di Ciampino aveva conosciuto, col passare degli anni, un continuo aumento del traffico aereo, e che i relativi ampliamenti non erano mai stati sottoposti ad adeguate valutazioni ambientali, ciò che potrebbe costituire una potenziale violazione della Direttiva VIA.

Con riferimento agli interventi realizzati ed in corso di realizzazione dal 2002 in poi, le Autorità italiane hanno comunicato che l'ENAC sta predisponendo il Master Plan per l'Aeroporto di Ciampino, per l'avvio della relativa procedura di VIA. L'ENAC ha anche assicurato che lo studio di impatto ambientale terrà conto dei potenziali rischi sull'adiacente "Parco regionale dell'Appia Antica" e sulla sua flora e fauna, attraverso un'analisi complessiva degli effetti previsti in termini di inquinamento su tutte le componenti ambientali. Infine, con riguardo ai potenziali impatti negativi generati dall'inquinamento acustico, dell'aria, dell'acqua e del suolo, e agli impatti cumulativi degli interventi con altri progetti esistenti o previsti per la zona, le Autorità italiane hanno

¹ Concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, GU L 26 del 28.1.2012, p. 1.

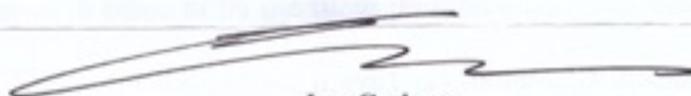
comunicato che tali ulteriori rischi saranno valutati in via complessiva nella procedura di VIA, la quale terrà conto degli impatti generati dall'aeroporto e dai relativi volumi di traffico. La procedura di VIA sarà avviata entro il primo semestre del 2015, e la partecipazione del pubblico, nell'ambito di tale procedura, dovrà essere debitamente garantita.

Si evince dunque, sulla base delle informazioni così fornite, che le Autorità italiane si sono impegnate a prendere misure idonee a conformarsi ai requisiti previsti dalla Direttiva VIA, id est ad avviare entro giugno 2015 la procedura di VIA per gli interventi realizzati ed in corso di realizzazione dal 2002 in poi, garantendo anche la partecipazione del pubblico nell'ambito di tale procedura.

La pratica EU Pilot in oggetto ha pertanto esaurito il suo scopo, ed è stata proposta la sua archiviazione. Di conseguenza, qualora Lei entro 4 (quattro) settimane dalla presente non fornisca a questi servizi elementi che permettano di modificare le conclusioni sopra illustrate, anche la pratica CHAP(2014)01258 collegata, sarà archiviata. Mi preme precisare che, anche dopo l'archiviazione, è Suo diritto scrivere nuovamente alla Commissione, nel caso in cui ritenga di essere in possesso di evidenze che consentano di configurare potenziali violazioni della normativa ambientale europea.

Le ricordo ancora che l'obbligo di assicurare il rispetto del diritto ambientale dell'Unione europea da parte delle autorità degli Stati membri spetta in primo luogo alle autorità amministrative e giudiziarie degli stessi Stati. Avvalendosi dei mezzi di tutela disponibili a livello nazionale, i cittadini possono far valere i loro diritti in forma più specifica che attraverso un ricorso alla Commissione europea. Infatti, soltanto i giudici nazionali possono rivolgere ingiunzioni all'Amministrazione o disporre l'annullamento di atti dell'Amministrazione, mentre la Corte di giustizia UE può solo emettere una sentenza di accertamento dell'esistenza di una violazione del diritto ambientale dell'Unione, in seguito alla quale spetta sempre allo Stato membro adottare i provvedimenti necessari a porre fine alla violazione accertata.

Voglia gradire l'espressione dei miei distinti saluti.



Ion Codescu



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Direzione D - Applicazione, governance e semestre europeo

ENV.D.2 - Applicazione, politica di coesione e semestre europeo, Gruppo 2

Il Capo Unità

Bruxelles, 25 SEP, 2015

ENV.D.2/MP/vf/EU-Pilot/6876/14/ENVI

Roberto Barcaroli

Comitato per la riduzione dell'impatto
ambientale dell'Aeroporto di Ciampino

00043 - Ciampino (ROMA)

ITALIA

Oggetto: Pratica CHAP(2014)01258 collegata alla procedura di indagine EU Pilot 6876/14/ENVI, riguardante le opere di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino (Lazio), realizzate a partire dal 2002

Gentile Signore,

Faccio seguito alla mia precedente comunicazione del 09/12/2014 (rif. EU-PILOT 6876/14/ENVI), per mezzo della quale La informavo dell'esito dell'esame della pratica in oggetto, riguardante una potenziale violazione della Direttiva 2011/92/UE¹ concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (la Direttiva VIA), con riferimento agli interventi di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino, attuati a partire dal 2002 ad oggi, e dell'intenzione di questi servizi di procedere alla sua archiviazione.

Il 19/01/2015 e 07/04/2015 Lei inviava a questi servizi ulteriori informazioni riguardanti la suddetta pratica, contestando formalmente la suddetta proposta di archiviazione, vista la "scarsa affidabilità delle Autorità italiane" e la "scarsa incisività delle misure adottate dalla Commissione Europea" nei confronti dell'Italia. In aggiunta, Lei segnalava un potenziale nuovo aumento del traffico aereo sull'Aeroporto di Ciampino, durante tutto il periodo dell'Expo Milano 2015 e del Giubileo 2016.

Mi preme informarLa innanzitutto che la Sua pratica risulta tuttora aperta, e mi scuso per il ritardo accumulato nella gestione delle Sue informazioni aggiuntive, causato dall'alto numero di segnalazioni che arrivano a questi servizi, nonostante le scarse risorse disponibili.

Vorrei anche informarLa che con la Nota dell'11/03/2015, il Ministero dell'Ambiente ha informato questi servizi che la Società di gestione "Aeroporti di Roma S.p.A." ha

¹ Concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, GU L 26 del 28.1.2012, p. 1.

presentato il 30/06/2014 la proposta di Master Plan per lo scalo di Ciampino, che determina un forte ridimensionamento dell'operatività dello scalo alla tipologia di "city airport". La proposta è stata sottoposta ad ENAC, in qualità di Ente Nazionale responsabile della regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, ed era in fase di definizione l'iter di approvazione del medesimo Master Plan. Le Autorità italiane hanno anche specificato che nelle more dell'effettiva approvazione da parte di ENAC, la società di gestione Aeroporti di Roma S.p.A. stava predisponendo lo Studio di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Ciampino, ai fini della presentazione dell'istanza di VIA, il che avverrà presubilmente entro il mese di ottobre 2015.

Il 24/09/2015 questi servizi hanno sollecitato alle Autorità italiane nuovi aggiornamenti sull'avvio della suddetta procedura di VIA. Nel caso in cui tale procedura non fosse ancora avviata, le Autorità italiane sono state pregate di indicare in modo preciso quando verrà avviata tale procedura, visto che il termine indicato inizialmente, id est "entro il primo semestre del 2015" (come specificato nella mia precedente comunicazione), è stato prorogato fino ad ottobre 2015. Le Autorità italiane hanno l'obbligo di inviare le proprie osservazioni entro la metà di ottobre 2015. Sarà cura di questi servizi informarLa delle conclusioni che saranno raggiunte in esito agli scambi con le Autorità italiane nell'ambito di questa pratica.

Osservo tuttavia che nelle Sue comunicazioni Lei richiede espressamente a questi servizi di non archiviare la procedura di indagine fino a quando l'iter di VIA non sarà stato positivamente concluso. Vorrei informarLa che, in base alla prassi consolidata della Commissione, una procedura di indagine viene formalmente archiviata nel momento in cui non ci sono più elementi che potrebbero configurare una potenziale violazione della normativa europea. Nell'ambito della procedura di VIA, le Autorità italiane hanno l'obbligo di valutare tutti gli impatti della proposta progettuale, ad esempio sull'uomo, l'aria, il paesaggio ecc., come previsto dall'articolo 3 della Direttiva VIA. Le suggerisco pertanto di rivolgersi ai giudici nazionali nel caso in cui, dopo l'avvio della procedura di VIA, Lei ritenesse la sussistenza di problematiche procedurali o di sostanza connesse a tale procedura, che vanno oltre l'ambito di applicazione della normativa europea.

Le ricordo di nuovo che l'obbligo di assicurare il rispetto del diritto ambientale dell'Unione europea da parte delle autorità degli Stati membri spetta *in primis* alle autorità amministrative e giudiziarie degli stessi Stati. Avvalendosi dei mezzi di tutela disponibili a livello nazionale, i cittadini possono far valere i loro diritti in forma più specifica, che attraverso un ricorso alla Commissione europea.

In aggiunta, Lei richiede a questi servizi di bloccare tutti gli interventi infrastrutturali nell'aeroporto di Ciampino, in attesa del completamento della procedura di VIA. Vorrei informarLa che la Commissione non ha poteri ingiuntivi: soltanto i giudici nazionali possono rivolgere ingiunzioni all'Amministrazione o disporre l'annullamento di atti dell'Amministrazione italiana, mentre la Corte di giustizia UE può solo emettere una sentenza di accertamento dell'esistenza di una violazione del diritto ambientale dell'Unione, in seguito alla quale spetta sempre allo Stato membro adottare i provvedimenti necessari a porre fine alla violazione accertata.

In fine, con riferimento alla Sua richiesta di accesso agli atti inviati a questi servizi dal Governo italiano (il documento attestante l'impegno scritto dell'Autorità italiane ad

avviare la procedura di VIA entro il primo trimestre 2015), Le suggerisco di inoltrare formale richiesta di accesso agli atti della Commissione seguendo il link:

<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/index.cfm?fuseaction=fmb&language=it>

Per l'ultimo, desidero informarLa che la Direttiva europea 2002/49/CE² relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale non prevede valori limite specifici per il rumore ambientale (incluso quello aeroportuale). In conformità con il principio di sussidiarietà, tale competenza spetta alle autorità nazionali degli Stati membri. Osservo tuttavia, dalle informazioni inviate, che le Autorità nazionali hanno già avviato misure per il contenimento e l'abbattimento del rumore sull'Aeroporto di Ciampino.

Per tutti gli aspetti connessi ai trasporti aerei, e la potenziale applicazione della Direttiva 2002/30/CE³ che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, le suggerisco di contattare direttamente i competenti servizi della Commissione, al seguente link:

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Voglia gradire l'espressione dei miei distinti saluti.



Ion Codescu

² GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

³ GU L 085 del 28.3.2002, pag. 40.



30.10.2015

NOTICE TO MEMBERS

Subject: Petition No 0112/2015 by Roberto Barcaroli (Italian) on pollution caused by air traffic to and from Ciampino airport in Rome

1. Summary of petition

The petition protests against the pollution caused by Ciampino airport and the environmental impact of same, the affected area being home to more than 14 500 citizens. The airport's runway is said to be located just 150 metres away from residential housing and the take-off and landing routes reportedly cross over inhabited towns and sites of natural interest, including the Appian Way Regional Park. The airport's environmental impact is also alleged to have increased significantly over the past few years – indeed, while Ciampino ordinarily sees approximately one million passengers each year, that figure soared to five million in 2015. In this respect, the petitioner calls for an environmental impact assessment and a new strategic environmental assessment to be carried out, in addition to hearing the thoughts of the local population on the matter.

2. Admissibility

Declared admissible on 27 October 2015. Information requested from Commission under Rule 216(6).

3. Commission reply, received on 30 October 2015

The petition concerns the continuous increase in the air traffic on the Airport of Ciampino (Lazio Region – Italy), approved by the competent Italian Authorities without adequate ex-ante environmental assessments (EIA and SEA), and which has caused significant environmental impacts on the nearby heavily urbanised area, and on the health of the local citizens.

Under Art. 2(1) of the EIA Directive 2011/92/EU¹, projects likely to have significant effects on the environment by virtue, inter alia, of their nature, size or location, must be subject to an EIA procedure, before the development consent is given.

Under Art. 4(2), read in conjunction with point 13(a) of Annex II to the EIA Directive, any change or extension of projects listed in Annex I, already authorised, executed or in the process of being executed, which may have significant adverse effects on the environment (change or extension not included in Annex I), must be subject to an EIA screening procedure, to determine whether a full EIA is necessary.

The Airport of Ciampino has a runway longer than 2100 m, therefore it falls under point 7(a) of Annex I to the EIA Directive. Consequently, all the modifications and extensions to this airport fall under point 13(a) of Annex II to the EIA Directive, requiring an EIA screening to be carried-out, before granting the respective development consent.

Within the investigation procedure EU Pilot 6876/14/ENVI, the Commission has already asked the Italian Authorities to provide clarifications on the potential violation of the EIA Directive, with regard to the various infrastructural works which had been carried-out on the Ciampino Airport from 2002 onwards.

The Italian Authorities informed the Commission that the managing board of Ciampino Airport lodged, on 30/06/2014, the proposal for a new Master Plan for the airport, which will cause a major operational restructuring of the airport to the typology of "City airport", thus covering also the works carried-out on the airport from 2002 onwards. The proposal was submitted to ENAC - the national body responsible for technical regulation, certification, supervision and monitoring in the civil aviation sector in Italy - for approval. The Italian Authorities also specified that, pending the actual approval by ENAC, the managing board of Ciampino Airport was preparing the environmental impact study of the Master Plan, for the purpose of submitting the plan to a full EIA procedure.

The Italian Authorities confirmed that the EIA study will take account of all the potential risks on the nearby "Appia Antica Regional Park", its flora and fauna, through a comprehensive analysis of expected impacts in terms of pollution on all environmental components. With regard to the potential adverse impacts of noise, air, water and soil pollution, and the cumulative impacts with other existing or planned projects for the area, the Italian Authorities informed that these additional risks will be assessed as a whole within the EIA procedure, which will take into account the impacts generated by the airport and the associated traffic volumes. The EIA procedure was to be launched by the end of October 2015, and the public participation in this procedure will be duly ensured.

Furthermore, with regard to the potential breach of the SEA Directive 2001/42/EC², under Art. 3(2), letter a) of this directive an environmental assessment must be carried-out for all plans in the sector of transport (air transport included). In this regard, on 02/03/2012, ENAC communicated that at the time when the National Plan for the Italian Airports was prepared, the corresponding SEA procedure was also launched. This Plan, at national level, contains the design of the entire network of airports of national interest, including Ciampino Airport. Therefore, based on the information available, no breach of the SEA Directive may currently be identified.

Lastly, that Directive 2002/49/EC³, relating to the assessment and management of environmental noise, does not lay down specific limit values for environmental noise (including airport noise). In accordance with the principle of subsidiarity, this competence lies with the national authorities of the Member States. However, from the information available,

¹ on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment, OJ L 26, 28.1.2012, p. 1–21.

² on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment, OJ L 197, 21.7.2001, p. 30–37.

³ OJ L 189, 18.7.2002, p. 12–25.

it appears that the Italian Authorities have already taken measures for noise containment and abatement on this airport.

Conclusions

From the information provided by Italy, it appears that the Italian Authorities have committed to take appropriate measures to comply with the requirements laid down by the EIA Directive, i.e. to launch, by October 2015, the EIA procedure for the works carried out (and ongoing) from 2002 onwards on Ciampino Airport, and to ensure also the public participation in this procedure.

In the light of the above considerations, the Commission will continue to monitor the situation within the existing investigation procedure EU Pilot 6876/14/ENVI.