

Si trasmette il quinto blocco di 1 (una) osservazione

0011R New

Portavoce CRIAAC

Roberto Barcaroli

Viceportavoce CRIAAC

Marco Carbonelli

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 04/02/2016
Codice Procedura (ID-VIP) 3276

Osservazione n. OSS 011R New del 04/04/2016

Errata impostazione Masterplan dell’Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma e documenti correlati.

Si osserva che:

il DPCM del 21 dicembre 2012 di approvazione dell’Atto Unico Convenzione-Contratto di Programma relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, stipulato tra la Soc. Aeroporti di Roma S.p.A. (AdR S.p.A.) e l’ENAC in data 25 ottobre 2012 ed il successivo Atto aggiuntivo sottoscritto in data 27 dicembre 2012, riporta nel suo testo quanto segue:

pagina 9

“CONSIDERATO

che per l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, rientrando nel sistema aeroportuale della Capitale, è in fase di preventiva concertazione lo schema di decreto interministeriale concernente la dismissione dei beni del demanio militare aeronautico ai sensi dell'art.693, c. 3 del Codice della navigazione e che, pertanto, si è reso necessario acquisire, sull'atto unico di Convenzione- Contratto, il parere del Ministero della Difesa;

VISTO

l'atto di intesa programmatica tra il Ministro dei Trasporti pro-tempore ed il Presidente della Regione Lazio pro-tempore, stipulato in data 31 gennaio 2008, ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 febbraio 2008, n. 31 di conversione del decreto legge 30 dicembre 2007, n. 248, volto a promuovere direttamente o indirettamente, nell'ambito delle rispettive competenze - mediante interventi di indirizzo, vigilanza e controllo - le attività necessarie alla delocalizzazione del traffico aereo gravitante sull'aeroporto di Ciampino verso il nuovo aeroporto di Viterbo;

VISTA

la nota n. 4127 del Ministro dei Trasporti pro-tempore, datata 26 marzo 2008, con la quale si prevede, tra l'altro, che A.d.R S.p.A., già titolare *ex /ege* della concessione di gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale, comprendente oltre all'aeroporto di Fiumicino anche quello di Ciampino, interessato dal processo di delocalizzazione funzionale del traffico aereo, è titolare del diritto all'ampliamento della convenzione e, correlativamente, della concessione di gestione, del nuovo aeroporto di Viterbo che, peraltro, è destinato ad essere ricompreso nel Sistema Aeroportuale della Capitale; “

e a pagina 10 riporta:

“VISTO

l'atto di intesa programmatica, sottoscritto in data 10 settembre 2008, circa le attività propedeutiche all'atto aggiuntivo tra l'ENAC e A.d.R. S.p.A. per la concessione della gestione aeroportuale del nuovo aeroporto di Viterbo;

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

CONSIDERATO

che le linee programmatiche in materia di aeroporti contenute nell'Allegato 10 "Infrastrutture" al Documento di Economia e Finanze, nella versione correlata alla nota di aggiornamento al medesimo DEF di settembre 2012, recitano che occorre *"evitare la realizzazione di nuovi aeroporti laddove sia possibile utilizzare strutture già esistenti con capacità da potenziare.. //*

RITENUTO

che, alla stregua predetto Allegato 10 "Infrastrutture", non si debba più dare corso alle menzionate intese programmatiche del 31 gennaio 2008 e del 10 settembre 2008, in quanto la delocalizzazione del traffico aereo dall'aeroporto di Ciampino potrà essere attuata verso l'aeroporto di Fiumicino con il potenziamento delle capacità infrastrutturali dello stesso, al quale verranno destinate le risorse finanziarie previste per l'aeroporto di Viterbo in autofinanziamento; ”

e a pagina 11 riporta:

“DECRETA

Art. 1

1. Ai sensi dell'art. 17, comma 34 bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito con legge 3 agosto 2009 n. 102 è approvato l'Atto unico costituito dalla Convenzione per la gestione totale fino al 2044 del sistema aeroportuale romano (Titolo I) e dal Contratto di programma in deroga (Titolo II) e relativi allegati, nei termini indicati dall'art. 71, comma 3 bis del decreto legge 24 gennaio 2012 n.l, convertito dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, stipulato tra l'ENAC e la Società A.d.R. S.p.A, subordinatamente al recepimento dei seguenti principi e indicazioni:

- a) stralciare gli interventi previsti per la realizzazione del nuovo aeroporto di Viterbo e le correlate previsioni convenzionali e contrattuali, destinando le risorse finanziarie già in autofinanziamento per il potenziamento della capacità infrastrutturale di Fiumicino;”

A seguito di quanto sopra si osserva che la volontà espressa dal citato DPCM 21 dicembre 2012 con il suo contenuto e in modo particolare con i testi riportati sopra, esplicitamente fa riferimento alla necessità di effettuare una “delocalizzazione del traffico aereo gravitante sull’aeroporto di Ciampino” inizialmente prevista verso l’aeroporto di Viterbo.

Si osserva che, a questo scopo, l’aeroporto di Viterbo era previsto che fosse dato in gestione ad AdR SpA.

Si osserva che le linee programmatiche contenute nell’Allegato 10 “Infrastrutture” al Documento di Economia e Finanze recitavano *“evitare la realizzazione di nuovi aeroporti laddove sia possibile utilizzare strutture già esistenti con capacità da potenziare..”* hanno indirizzato diversamente le decisioni del Governo e il citato DPCM riporta che non si debba più dare corso al potenziamento dell’aeroporto di Viterbo *“in quanto la delocalizzazione del traffico aereo dall’aeroporto di Ciampino potrà essere attuata verso l’aeroporto di Fiumicino con il potenziamento delle capacità infrastrutturali dello stesso, al quale verranno destinate le risorse finanziarie previste per l’aeroporto di Viterbo in autofinanziamento”*.

Si osserva che, coerentemente con quanto sopra, decreta di *“stralciare gli interventi previsti per la realizzazione del nuovo aeroporto di Viterbo e le correlate previsioni convenzionali e contrattuali, destinando le risorse finanziarie già in autofinanziamento per il potenziamento della capacità infrastrutturale di Fiumicino;”* sia i finanziamenti previsti per il potenziamento dell’aeroporto di Viterbo che *“la delocalizzazione del traffico aereo dall’aeroporto di Ciampino”* all’aeroporto di

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

Roma Fiumicino, opportunamente potenziato tramite l'utilizzazione dei fondi originariamente destinati all'aeroporto di Viterbo.

Si osserva inoltre che l'Atto "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma, ai sensi dell' art. 17, comma 34 bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni, in legge 3 agosto 2009, n. 102, comprensiva dei principi e criteri per il suo aggiornamento periodico". (reperibile al link: http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info394305231.html) **esplicitamente prevede la delocalizzazione funzionale del traffico di Ciampino riportando alla pagina 3 quanto segue:**

"- che In data 31 gennaio 2008, è stato stipulato, ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 febbraio 2008, n 31 di conversione del decreto legge 31 dicembre 2007 n 248, l'atto di Intesa programmatica tra il Ministro dei trasporti ed il Presidente della Regione Lazio volto a promuovere direttamente o indirettamente, nell'ambito delle rispettive competenze, mediante interventi di indirizzo, vigilanza e controllo, le attività necessarie alla delocalizzazione del traffico aereo attualmente gravitante sull'aeroporto di Ciampino;

- che, con nota del Ministro dei trasporti del 26 marzo 2008 si prevede, tra l'altro, che ADR S.p.A. già titolare ex lege della concessione di gestione del sistema aeroportuale della Capitale. comprendente oltre all'aeroporto di Fiumicino anche quello di Ciampino, Interessato dal processo di delocalizzazione funzionale del traffico aereo, è titolare del diritto all'ampliamento della convenzione e , correlativamente, della concessione di gestione , con riferimento agli scali ricompresi nel sistema aeroportuale della Capitale"

Si osserva inoltre che tutta la documentazione allegata all'"Atto Unico Convenzione-Contratto di Programma relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, stipulato tra la Soc. Aeroporti di Roma S.p.A. (AdR S.p.A.) e l'ENAC in data 25 ottobre 2012" è da considerarsi inscindibile da tale atto e che in nessuna parte riporta la volontà contrattuale, neanche in via ipotetica, di trasformare l'aeroporto di Roma Ciampino in un "Secondary Airport" ma, al contrario, riporta e ribadisce in tutti i documenti dove si esplicitano esplicite volontà contrattuali o indirizzi contrattuali la definizione dell'aeroporto di Roma Ciampino come "City Airport".

(tutti gli atti relativi all' Atto Unico Convenzione-Contratto di Programma relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, stipulato tra la Soc. Aeroporti di Roma S.p.A. (AdR S.p.A.) e l'ENAC in data 25 ottobre 2012" sono reperibili al link: http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info394305231.html).

Si osserva inoltre che la documentazione presentata dal Proponente nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma. Presentata il 04/02/2016 - Codice Procedura (ID-VIP) 3276, riporta la volontà contrattuale, finanziaria e progettuale di trasformare l'aeroporto di Roma Ciampino in un "Secondary Airport".

Il documento "0A782T1PTIQRPGT001 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE" **alla pagina 3 riporta:**

"A seguito dell'interlocuzione e del confronto operativo con ENAC, è stato definito il modello tipologico e funzionale del "Secondary Airport" per la configurazione operativa dello scalo, considerato anche l'avvenuto cambio di status da aeroporto militare ad aeroporto civile, come specificato nel successivo capitolo."

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

Alla pagina 5 riporta:

“Il Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino è impostato sull’esigenza di riqualificare un’infrastruttura che allo stato attuale è caratterizzata da una sovrapposizione di esigenze e conseguenti realizzazioni, che si sono susseguite in circa un secolo di vita dello scalo e che talvolta sono anche state abbandonate, in quanto non sempre strategiche agli usi per cui erano state definite (per lo più come detto ai fini militari).

In considerazione sia della collocazione geografica ed ambientale dello scalo che del suo rapporto con il primario scalo di Roma Fiumicino, è stato scelto il modello tipologico e funzionale del “Secondary Airport” per la configurazione operativa dello scalo.

Il modello del Secondary Airport viene definito in bibliografia come una struttura con spiccate caratteristiche di complementarità, efficienza e accessibilità di uno scalo prioritario (nel caso specifico Fiumicino) e che presenti le connotazioni di una struttura internazionale di buon livello, sia per l’Aviazione Commerciale che per l’Aviazione Generale.

Gli aspetti caratterizzanti il Masterplan di Ciampino come Secondary Airport sono:

Livello: Tipologia di passeggeri: Tipologia aeromobili:

Aeroporto con vocazione prevalentemente internazionale Passeggeri non per affari Max Classe C (aeromobili medi)

L’interesse manifesto per le offerte economiche (il così detto LowCost) e le motivazioni dello spostamento per lo più per il tempo libero sono caratteristiche che hanno contribuito alla definizione del profilo delle categorie di passeggeri tipo.

Il perseguimento degli obiettivi del Masterplan avverrà tramite l’adozione di politiche di specializzazione del traffico aeroportuale al fine di offrire una rete di collegamenti verso le principali destinazioni incoming internazionali, assecondandone la vocazione del traffico, di posizionamento commerciale e dei vettori presenti.

Il modello del “Secondary Airport” prevede infatti l’operatività sullo scalo solamente per alcune destinazioni riservate ad un traffico minore, prevalentemente legate al tempo libero, non servite con voli di linea dall’aeroporto principale di riferimento (Leonardo da Vinci – Fiumicino), con un bacino di traffico sostanzialmente contenuto e di dimensioni coerenti con la condizione “ambientale” dell’intorno aeroportuale (vincoli e carattere ambientale) ed alle condizioni operative in generale.

Al contempo il traffico Aviazione Generale sarà mantenuto costante ed analogo a quanto già in essere. La proposta di adozione del modello del “Secondary Airport” permette di:

2. Specializzare l’aeroporto verso il presidio di un definito bacino di mercato passeggeri prevalentemente leisure, anche attraverso la rilocalizzazione su Fiumicino delle operazioni cargo,

3. Adeguare le attività commerciali anche in termini di offerta e di valorizzazione delle attuali strutture immobiliari;

4. Ammodernare l’infrastruttura in coerenza con le politiche sulle tariffe per i vettori.

Queste caratteristiche e gli obiettivi del Masterplan come sopra sintetizzati danno luogo ad una serie di interventi puntuali che sono descritti nel dettaglio nello stesso documento tecnico di riferimento (il Masterplan per l’appunto) e sintetizzati nel presente quadro di riferimento progettuale.”

Si osserva inoltre che il documento “0A782T1PTIQRPRM001 – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO” riporta esattamente lo stesso testo di cui sopra ma alle pagine 4 e 6.

Si osserva inoltre che i seguenti altri documenti presentati dal Proponente citano il modello del “Secondary Airport” come elemento strategico del Masterplan:

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

“0A782T1PTIQRAMB002 – QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – VOLUME 2”;
“0A782T1PTIQRAMB003 – QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – VOLUME 3”;
“0A782T1PTIQRPGT001 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE”;
“0A782T1PTISNTNT001 – SINTESI NON TECNICA”;
“0A782T1PTIVINCA001- – STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE”;
“0A782T2PTIPGGEN001 - APPROFONDIMENTI PROGETTUALI: INTERVENTI PREVISTI”

Si osserva inoltre che dal quadro di cui sopra emerge che sia il Quadro di riferimento progettuale che il Quadro di riferimento programmatico indicano la scelta del modello del “Secondary Airport” come scelta strategica fondamentale per l’aeroporto di Roma Ciampino in contrapposizione a quanto stabilito dal **DPCM del 21 dicembre 2012** di approvazione dell’Atto Unico Convenzione-Contratto di Programma relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, stipulato tra la Soc. Aeroporti di Roma S.p.A. (AdR S.p.A.) e l’ENAC in data 25 ottobre 2012 ed il successivo Atto aggiuntivo sottoscritto in data 27 dicembre 2012. Si osserva inoltre che gli stessi atti contrattuali e la documentazione allegata costituenti “**l’Atto Unico Convenzione-Contratto di Programma relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, stipulato tra la Soc. Aeroporti di Roma S.p.A. (AdR S.p.A.) e l’ENAC in data 25 ottobre 2012**” non riportano in alcuna parte citazioni o volontà contrattuali che facciano riferimento al modello del “Secondary Airport” ma, al contrario fanno riferimento al modello del “**City Airport**”.

Si osserva inoltre che in nessuna parte della documentazione presentata dal Proponente ci sono indicazioni relative ad una **idonea istruttoria** e a **idonei atti di Governo** e della **Corte dei Conti** che abbiano autorizzato e finanziato il passaggio dal modello di “**City Airport**” al modello di “**Secondary Airport**”.

Si richiede pertanto:

che la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento vogliano verificare l’esattezza di quanto riportato negli elaborati indicati secondo quanto indicato nella presente e vogliano dotarsi di idonei pareri, anche giurisdizionali, che permettano di acclarare la legittimità (e quindi la validità) della documentazione presentata dal Proponente per quanto attiene l’adozione del modello di “Secondary Airport”. Qualora tale legittimità (e quindi validità e proponibilità in sede di Valutazione Ambientale) non sia dimostrabile, si richiede alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e il Responsabile del Procedimento di ritenere invalida l’intera documentazione presentata dal Proponente o, in subordine i documenti riportanti il riferimento al modello del “Secondary Airport”.