

### 1.2.3.2 Il Masterplan: le indicazioni strategiche

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 complementarietà, 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:                 | Aeroporto con vocazione prevalentemente internazionale |
| Tipologia di passeggeri: | Passeggeri non per affari                              |
| Tipologia aeromobili:    | Max Classe C (aeromobili medi)                         |

L'interesse manifesto per le offerte economiche (il così detto Low Cost) 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 solitamente 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.

La proposta di adozione del modello del "Secondary Airport" permette di:

1. Creare un aeroporto altamente efficiente disegnato sulle esigenze dei vettori che vi operano e di completamento all'offerta aeroportuale di Roma FCO;
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.

Gli interventi necessari all'implementazione di tale modello operativo ed al raggiungimento degli obiettivi sopra elencati sono descritti nel dettaglio all'interno del Masterplan e nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale.

### 1.2.3.3 Il Masterplan: le indicazioni per la connotazione dello SIA

In conformità con quanto disposto dalla Convenzione e Contratto di Programma approvato, il Masterplan descrive e fornisce evidenza degli interventi e delle azioni atte al soddisfacimento degli obblighi concessori volti all'operatività dello scalo.

In tale ottica il Masterplan comprende anche gli interventi da eseguirsi in area airside e dovuti al cambio di status da aeroporto militare ad aeroporto civile, alla conformità rispetto al Regolamento ENAC ed EASA, nonché dettati da esigenze di manutenzione ordinaria legate alle risultanze dell'Airport Pavement Management System (APMS).

Tali interventi possono così sintetizzarsi:

- realizzazione nuova recinzione e strada perimetrale nuova viabilità petrolieri, ristrutturazione/separazione dei sottoservizi, manutenzione e ripristino fabbricati ex AMI;
- adeguamento al regolamento ENAC/EASA del runway strip lato est della pista di volo RWY 15/33;
- riqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti (pista di volo, vie di rullaggio, raccordi, piazzali).

Essi sono necessari ed inderogabili ai fini della sicurezza e derivano – come già detto – da obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione, senza alcuna ricaduta in termini di aumenti della capacità del sistema airside, né dell'operatività aeroportuale.

Tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale.

Le azioni previste dal Masterplan sono state rilette al fine di individuare gli elementi da analizzare nella stesura dello Studio di Impatto Ambientale.

In tal senso appare importante distinguere due sottocasi di azioni di progetto desumibili dal Masterplan stesso:

1. Azioni di riqualificazione ed adeguamento alle funzioni previste di Secondary Airport della struttura aeroportuale esistente;
2. Esercizio dell'intero aeroporto così come configurato allo scenario di riferimento.

In breve ed al fine di delineare l'impostazione dello studio si ritiene di poter schematizzare gli interventi oggetto del Masterplan in funzione delle sopra indicate tipologie di azioni come di seguito indicato.

Il quadro delle azioni che deriva dalla analisi seguente individua quelli che sono stati assunti come elementi oggetto del presente SIA.

### 1.2.3.2 Il Masterplan: le indicazioni strategiche

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:                 | Aeroporto con vocazione prevalentemente internazionale |
| Tipologia di passeggeri: | Passeggeri non per affari                              |
| Tipologia aeromobili:    | Max Classe C (aeromobili medi)                         |

L'interesse manifesto per le offerte economiche (il così detto Low Cost) 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'intero aeroportuale (vincoli e carattere ambientale) ed alle condizioni operative in generale.

La proposta di adozione del modello del "Secondary Airport" permette di:

1. Creare un aeroporto altamente efficiente disegnato sulle esigenze dei vettori che vi operano e di completamento all'offerta aeroportuale di Roma FCO;
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.

Gli interventi necessari all'implementazione di tale degli obiettivi sopra elencati sono descritti nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale.

### 1.2.3.3 Il Masterplan: le indicazioni per la connessione

In conformità con quanto disposto dalla Convenzione di Madrid, il Masterplan descrive e fornisce evidenza degli interventi degli obblighi connessi volti all'operatività dello scalo.

In tale ottica il Masterplan comprende anche gli interventi necessari al cambio di status da aeroporto militare ad aeroporto civile, in conformità con il Regolamento ENAC ed EASA, nonché dettati dalle normative tecniche relative alle risultanze dell'Airport Pavement Management System.

Tali interventi possono così sintetizzarsi:

- realizzazione nuova recinzione e strada perimetrale e separazione dei sottoservizi, manutenzioni e adeguamento;
- adeguamento al regolamento ENAC/EASA del RWY 15/33;
- riqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di superficie (piazze, raccordi, piazzali).

Essi sono necessari ed inderogabili ai fini della sicurezza e della conformità normativa o di regolare manutenzione e di aumento della capacità del sistema airside, né possono essere rinviati.

Tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Masterplan.

Le azioni previste dal Masterplan sono state rilette e integrate nella stesura dello Studio di Impatto Ambientale.

In tal senso appare importante distinguere due sotto-categorie di interventi nel Masterplan stesso:

1. Azioni di riqualificazione ed adeguamento della struttura aeroportuale esistente;
2. Esercizio dell'intero aeroporto così come concesso.

In breve ed al fine di delineare l'impostazione degli interventi oggetto del Masterplan in funzione delle azioni di seguito indicate.

Il quadro delle azioni che deriva dalla analisi segue come elementi oggetto del presente SIA.

## Masterplan programmatico aeroporto Ciampino

IL COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI CIAMPINO (CRIAAC): "ENAC vuole aprire una nuova "via di rullaggio" per gli aerei a 35 metri dai palazzi della città di Ciampino".

Di seguito la nota stampa completa del Comitato:

"Utilizzando gli stessi documenti presentati il 6 novembre al Ministero dell'Ambiente e pubblicati sul "Master Plan" per la Valutazione Ambientale, pubblicati sul sito istituzionale [www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it), Enac – dichiara il CRIAAC – sta cercando di evadere la VIA per alcuni importanti sviluppi infrastrutturali che intende fare nell'aeroporto di Ciampino.

Primo fra tutti, una nuova via di rullaggio per gli aerei a soli 35 metri dai palazzi della città.

Se questo avverrà, gli aerei in movimento da e verso la pista di decollo, passeranno con i loro jet accesi a 35 metri dai palazzi di Ciampino!

Gli aerei – continua il Comitato – potranno così circolare lato città, e la coda degli aerei sfiorerà la recinzione. Gli scarichi e il rumore renderanno ancora più infernale la vita di tutti gli abitanti dell'intorno aeroportuale.

Ci aspettiamo – conclude il II COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI CIAMPINO – che le Istituzioni e prima di tutto il comune di Ciampino, con il suo Sindaco in testa, si ribellino a queste e a tutte le altre assurde pretese di Enac, intervenendo nella procedura di VIA con le loro “osservazioni” ed agendo subito, per tutte le vie di legge, a tutela della città e dei suoi cittadini

Sull'argomento interviene anche il consigliere regionale di Forza Italia e vicepresidente della commissione Ambiente e Trasporti presso la Regione Lazio Onorevole Adriano Palozzi che parla polemicamente della vicenda: “Enac su via Rullaggio? Da Matti. Ecco Interrogazione”\_

“Invito a non sottovalutare il grido d'allarme, avanzato oggi dal comitato Criaac in merito alla realtà infrastrutturale dell'Aeroporto di Ciampino. Il gruppo di cittadini, che giusto pochi giorni fa a Bruxelles aveva sollevato presso le istituzioni europee l'annosa questione dell'impatto acustico-ambientale del Pastine, adesso torna a tuonare spiegando che Enac starebbe tentando di lasciare fuori dalla procedura di valutazione di impatto ambientale alcuni importanti sviluppi infrastrutturali dello scalo castellano, in primis una nuova via di rullaggio per gli aerei a meno di 40 metri dagli edifici di Ciampino. Si tratta di una ipotesi deleteria che, se effettivamente realizzata, avrebbe conseguenze nefaste per chi vive a ridosso del confine aeroportuale. Nella speranza che Enac chiarisca quanto prima, nelle prossime ore depositerò in Regione Lazio una interrogazione urgente sulla questione, chiedendo inoltre a Refrigeri e Zingaretti se corrisponda al vero che il traffico aereo al Pastine inizierà a ridursi solo dal 2020”. Così il consigliere regionale FI e vicepresidente della commissione Ambiente e Trasporti, Adriano Palozzi.

[Read More](#)

---