



## Aeroporto Ciampino, Criaac su servizio Le Iene

“Il 12 novembre LE IENE hanno trasmesso un servizio su Ryanair denunciando le condizioni dei lavoratori della compagnia. La domanda iniziale era: come fa Ryanair a farti volare a 9,99 euro? Ma per rispondere alla domanda si deve aggiungere qualche altra risposta: per prima cosa GLI AIUTI DI STATO da regioni, province e comuni a Ryanair, mascherati da accordi commerciali e pagati dai contribuenti, e cioè da tutti noi, anche quelli che non volano. Mentre la seconda risposta da aggiungere riguarda la possibilità, concessa dalle istituzioni, di utilizzare aeroporti come Roma CIAMPINO ignorando completamente le leggi per la difesa della salute dei cittadini e dell’ambiente. Per continuare a ignorare le leggi nazionali ed europee si sta mettendo in campo di tutto, compresa la MODIFICA E LA STORPIATURA DELLE LEGGI DI TUTELA AMBIENTALE. Per Ciampino, aeroporto dove quasi tutti i voli di linea sono di Ryanair, le centraline di Arpa Lazio mostrano dal 2007 superamenti costanti dei limiti di inquinamento acustico previsti dalla legge (legge 447/1995) e dallo stesso anno si superano sistematicamente i limiti di inquinamento dell’aria da PM10. A partire dal 2002, a Ciampino è aumentato del 600% il numero dei passeggeri, e del 300% quello dei voli commerciali. In pochi anni si è passati da 960 mila passeggeri annui a quasi 6 milioni nel 2015, generando un indotto di 140 mila corse di autobus annuali su Roma, che si somma alle migliaia di corse di taxi e all’enorme aumento del traffico di auto private. È stato necessario oltre un quindicennio di lotte, migliaia di esposti alla magistratura da parte dei cittadini, un’indagine europea sulla gestione dell’aeroporto per il mancato rispetto della normativa UE, per riuscire a far avviare,

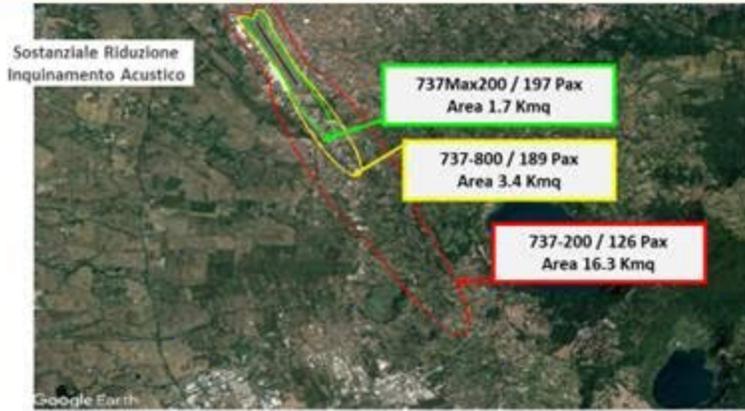
soltanto nel febbraio 2016, la procedura di valutazione d'impatto ambientale (VIA) che doveva essere fatta prima del 2002. Mentre 11 anni sono stati necessari per costringere il gestore aeroportuale, Aeroporti di Roma (AdR), a produrre, secondo quanto previsto dalla Legge 447/1995, un "Piano di contenimento e abbattimento del rumore aeroportuale", comunque completamente insoddisfacente. Le due procedure, VIA e piano AdR sul rumore, sono arenate da mesi nelle sabbie mobili del Ministero dell'Ambiente, forse per non disturbare Ryanair o forse per attendere la modifica in corso (leggi 104/2017 e 42/2017) delle leggi sulla VIA e sul rumore PER RIDURRE LE TUTELE DEI CITTADINI. Eppure sarebbe facile mettere la parola fine a questo abuso di Stato, consumato nell'aeroporto di Ciampino, che costringe cittadini di Ciampino, Roma sud e Marino a sopportare un inquinamento fuorilegge e gravi rischi per la salute, la qualità della vita e l'ambiente. Basterebbe che il Ministero dell'Ambiente facesse il suo mestiere, invece a noi hanno persino negato il diritto di accesso agli atti della VIA. Basterebbe che venissero vietati i finanziamenti pubblici a Ryanair, compagnia che dal 2010 ha nel suo CdA persino l'ex Commissario Europeo Charles McCreevy (è come se Mario Draghi diventasse amministratore di Alitalia). Occorre continuare questa battaglia per la legalità ed esigere che le autorità e le istituzioni la supportino. Occorre fermare le distruttive modifiche legislative che pagheremo sulla nostra pelle. Noi non ci arrenderemo" così il Criaac, comitato per la riduzione dell'impatto ambientale di Ciampino.

In una nota la replica di Ryanair al Criaac:?

"Le affermazioni da voi riportate risultano incorrette. Ryanair non riceve alcun sussidio o aiuto da parte dello Stato. Negoziamo accordi commerciali a distanza con gli aeroporti, che rispettano pienamente le regole della concorrenza. In realtà, Ryanair ha versato oltre € 1 miliardo in tasse aeroportuali (tasse municipali) in Italia, mentre Alitalia beneficia di oltre € 100 milioni in agevolazioni sui voli in coincidenza ed esenzioni fiscali a Roma, nonostante per molte tratte sia necessario uno scalo e operare due voli, pratica che è chiaramente poco ecologica. Ryanair ha la flotta più nuova, più ecologica e green, con la più ridotta area di impatto acustico. Stiamo investendo miliardi di dollari in nuovi aeromobili e cominceremo a prendere in consegna il Boeing 737 Max 200 dal 2019, con miglioramenti aerodinamici che ridurranno il consumo di carburante fino al 18% nella configurazione di Ryanair e ridurranno l'inquinamento acustico del 40%. Continuiamo a collaborare con Roma Ciampino e tutti gli aeroporti al fine di rispettare pienamente le normative relative all'inquinamento acustico e ambientale in vigor".



## Roma (CIA) Riduzione inquin.ento acustico del 90%



Aeromobile (Pax)	Riduzione area	Riduzione per Pax
737-200 (126)	Base	Base
737-800 (189)	-79%	-86%
737-MAX (197)	-89%	-93%

Image: Google Earth

RYANAIR

Ryanair

Aeroporto di Ciampino. La risposta a Ryanair

28 Novembre h. 13:30 – “Una volta tanto Ryanair si è degnata di rispondere direttamente al nostro comunicato del 15 novembre, dove commentavamo il recente servizio di “Le Iene” sulle assurde condizioni dei lavoratori di Ryanair. Nel nostro comunicato dicevamo che il servizio di “Le Iene” ci era piaciuto molto e ci sarebbe piaciuto che avesse parlato anche dei contributi pubblici che la compagnia riceve, sotto varie forme, da regioni, province e comuni e del mancato rispetto delle norme nazionali comunitarie che consente di utilizzare aeroporti, come quello di Ciampino, dove in pochi anni i passeggeri sono aumentati di cinque milioni l’anno, con il costante superamento dei limiti di legge previsti per l’inquinamento acustico e dell’aria. Nel suo contro-comunicato (riportato a fondo pagina) la compagnia afferma che “non riceve alcun sussidio o aiuto da parte dello Stato” ma negozia soltanto “accordi commerciali a distanza con gli aeroporti” nel rispetto delle regole della concorrenza. A seguire Ryanair vanta che la sua attuale flotta di Boeing 737-800 sarebbe quella più silenziosa e meno inquinante e che, dal 2019, i futuri Boeing 737 MAX 200, in corso di acquisto, saranno ancora più silenziosi e meno inquinanti. Per ultimo, la compagnia vanta la sua collaborazione costante con l’aeroporto di Ciampino e gli altri aeroporti “al fine di rispettare pienamente le normative relative all’inquinamento acustico e ambientale in vigore”. Peccato che queste dichiarazioni non sembrano andare d’accordo con la realtà. Per quanto riguarda i contributi assicurati con soldi pubblici, abbiamo solo riportato quanto è emerso per tutto il 2017 sui media nazionali, con un susseguirsi di notizie e critiche sulla compagnia irlandese e sulle amministrazioni pubbliche che utilizzano i soldi dei contribuenti per finanziare attività, come i famosi “contratti di co-marketing” (in genere onerose campagne pubblicitarie richieste a Ryanair, invece che a più idonei operatori specializzati). Questi contratti, secondo i media, sembrerebbero collegati al traffico assicurato da Ryanair e non solo all’oggetto del contratto. Oltre che sui media, le stesse argomentazioni nei riguardi della compagnia irlandese sono comparse, in modo molto dettagliato, su numerose interrogazioni parlamentari, ultime in ordine di tempo sono le due interrogazioni presentate dall’On.le Arianna Spessotto. Nella prima, si domanda chiarezza sui contributi a Ryanair nell’aeroporto di Ciampino, aeroporto dove esistono anche “gravissimi problemi socio-sanitari ed ambientali che mettono a rischio la salute degli stessi cittadini”. Mentre la seconda interrogazione denuncia i gravissimi rischi in numerosi aeroporti nazionali, a cominciare da quello di Ciampino, causati dall’inquinamento dell’aria prodotto dalle attività aeroportuali

<http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=5/12704&ramo=CAMERA&leg=17> ;  
<http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=4/18474&ramo=CAMERA&leg=17>).

La pretesa di Ryanair di avere, con i suoi 737-800, una flotta silenziosa e poco inquinante farebbe addirittura ridere, se non fosse che i cittadini di Ciampino, Roma e Marino subiscono da anni un inquinamento sia acustico che dell’aria oltre i limiti di legge. Da quando, dopo aspre contestazioni dei cittadini, nel 2007 sono state installate intorno all’aeroporto le prime centraline gestite da Arpa Lazio, i report ufficiali, prodotti dall’Agenzia, hanno certificato che i limiti di inquinamento acustico aeroportuale sono stati sempre sistematicamente superati e, nello stesso periodo, anche i limiti di inquinamento dell’aria da polveri sottili (PM 10) sono stati sempre superati a Ciampino, tranne che in due anni, nei quali ci si è fermati ad un solo giorno dal superamento del limite consentito. Altrettanto ridicola e offensiva per i cittadini risulta l’affermazione della compagnia irlandese di aver sempre collaborato con l’aeroporto di Ciampino a favore del rispetto dei limiti normativi, dato che questi limiti sono stati sempre violati. Il tormentone poi dei nuovi 737 MAX 200 attesi per il 2019, sembra utile più che altro a creare confusione sia nella procedura di Valutazione Ambientale (VIA) dell’aeroporto di Ciampino (Legge 152/2006 e precedenti) che nella procedura di valutazione del “Piano di contenimento e abbattimento del rumore” proposto nel 2015 da Aeroporti di Roma (secondo la Legge 447/1995) e a non dare soluzioni reali. Queste due procedure, previste dalla legge, sono finalizzate a contenere l’inquinamento aeroportuale e, se ben condotte, dovrebbero riportare l’aeroporto entro i limiti di legge, dimezzando il traffico aereo nell’aeroporto di Ciampino. Ma sono in ritardo di quasi 15 anni, essendo iniziate negli ultimi due anni, anziché nel 2002, quando è iniziato il fenomeno low-cost e sono da molti mesi impantanate negli uffici del Ministero dell’Ambiente. L’eventuale arrivo dei 737 MAX 200 di Ryanair (non ancora certificati e dei quali quindi non si conoscono le reali prestazioni ambientali) non può avere peso nelle due procedure, perché

le limitazioni da imporre nell'aeroporto per rientrare nei limiti di legge devono riguardare tutte le possibili compagnie aeree che vogliono atterrare a Ciampino e non possono dipendere da un tipo di aereo che avrà solo Ryanair. Sarebbe un'evidente violazione delle leggi sulla concorrenza. Anche sul piano giudiziario la Compagnia irlandese è molto aggressiva. Basti pensare che con una semplice ricerca sulla banca dati di TAR e Consiglio di Stato (

<https://www.giustizia->

[amministrativa.it/cdsintra/cdsintra/AmministrazionePortale/Ricerca/index.html?tipoRicerca=Generica&showad](https://www.giustizia-amministrativa.it/cdsintra/cdsintra/AmministrazionePortale/Ricerca/index.html?tipoRicerca=Generica&showad)

) su circa 270 tra sentenze, ordinanze e dispositivi riguardanti le compagnie aeree negli ultimi anni, ben 106 fanno riferimento a Ryanair, contro 33 di Alitalia. Non dubitiamo che Ryanair, avendo nel suo consiglio di amministrazione Charles McCrevy che è stato fino al 2010 Commissario Europeo al commercio e ai servizi comunitari e, prima di allora, molte volte ministro, anche alle finanze, del governo irlandese, disponga di una approfondita conoscenza della normativa europea e di quella degli Stati membri, compresi i vuoti normativi e le scappatoie. A noi piacerebbe, invece, che la compagnia irlandese dimostrasse concretamente di riconoscere la necessità che gli aeroporti dove atterra rispettino rigorosamente i limiti normativi e la vita dei cittadini, accettando di dimezzare il suo traffico nell'aeroporto di Ciampino". Così il Criaac replica a Ryanair.

[Read More](#)

---