







### 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'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.

0A782T1PTIQRPRM001 – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

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

### 1.2.3.3 Il Masterplan: le indicazioni per la

In conformità con quanto disposto dalla Convenzione di Montreux, il Masterplan descrive e fornisce evidenza degli obblighi connessi con l'operatività.

In tale ottica il Masterplan comprende anche gli interventi necessari al cambio di status da aeroporto militare a civile, in conformità con il Regolamento ENAC ed EASA, nonché dettate dalle risultanze dell'Airport Pavement Management.

Tali interventi possono così sintetizzarsi:

- realizzazione nuova recinzione e strada per la separazione/separatoria dei sottoservizi, manutenzione;
- adeguamento al regolamento ENAC/EASA per la RWY 15/33;
- riqualifica pavimentazioni delle infrastrutture (strade, raccordi, piazzali).

Essi sono necessari ed inderogabili ai fini dell'adempimento degli obblighi di conformità normativa o di regolare l'operatività in termini di aumenti della capacità del sistema aereo.

Tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Masterplan.

Le azioni previste dal Masterplan sono state riassume nella stesura dello Studio di Impatto Ambientale.

In tal senso appare importante distinguere dal presente Masterplan stesso:

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

In breve ed al fine di delineare l'impostazione degli interventi oggetto del Masterplan in funzione del quadro di riferimento indicato.

Il quadro delle azioni che deriva dalla analisi di dettaglio è stato così come elemento oggetto del presente SIA.

## Masterplan programmatico aeroporto Ciampino

II 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 CRIIAC – 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

