









Aeroporto Pastine di Ciampino

“La procedura per l’approvazione del “Piano di contenimento ed abbattimento del rumore dell’Aeroporto G.B. Pastine” gestita in sede della Conferenza Unificata per effetto del DPR 201/2015 con il quale l’aeroporto di Ciampino viene compreso nell’ambito degli aeroporti di interesse nazionale avanza, ed il prossimo passo è forse tra i più importanti anche per l’unicità dell’iter adottato –inizia così la nota dell’M5S Ciampino. Infatti anche se non dovuto dato il carattere nazionale dell’istruttoria, la Direzione Generale dei Rifiuti e L’Inquinamento (RIN) ha coinvolto direttamente i Comuni di Ciampino, Marino e Roma chiedendo loro – tramite una nota inviata il 29 Marzo u.s. – di fornire un “contributo istruttorio” al Piano entro il 18/04/2017. Il Movimento 5 Stelle, da sempre in prima linea sulla questione aeroportuale al fianco dei comitati di cittadini e delle espressioni politiche del territorio che chiedono il rispetto della legalità dello scalo e la salvaguardia della salute dei cittadini, ha presentato una nota al Sindaco Terzulli e all’Assessore Balmas nella quale si interroga l’Amministrazione comunale circa l’intenzione di presentare proprie osservazioni come auspicato dal Ministero e con quali contenuti. Questa opportunità di carattere eccezionale non può essere mancata come è stato fatto nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e dovrà in questo caso rappresentare una chiara posizione dell’Amministrazione che speriamo sia di forte contrarietà riguardo le proposte avanzate dal gestore che risultano essere a nostro parere illusorie e inefficaci rispetto all’effetto che si spera di ottenere. Nella Commissione congiunta Tecnica Urbanistica e AA.GG. di oggi, da noi fortemente voluta, l’Assessore Balmas ha riferito che le osservazioni verranno depositate entro i termini con le quali verrà richiesta l’attuazione del piano proposto da ADR al 2018 anziché 2021 – continua così l’M5S Ciampino.

Di fatto, in questo modo l’Amministrazione accetta:

- le nuove procedure di decollo che tutte le centraline di monitoraggio hanno dimostrato non essere efficaci;
- la modalità di calcolo del rumore proposta prendendo in considerazione le caratteristiche tecniche di un tipo di velivolo attualmente non ancora disponibile e certificato;
- i calcoli che dimostrano un abbattimento del numero di voli con calcoli falsanti in quanto assumono come riferimento medio annuale il volume dei voli nelle tre settimane di maggior traffico anziché la media giornaliera dell’anno di riferimento, in pratica due pesi e due misure che permetteranno, dati alla mano, di operare con una media di movimenti giornaliera uguale all’anno 2013;
- interventi di mitigazione direttamente sui ricettori, in parole povere: montaggio di infissi con doppi vetri.

