

Aeroporto Ciampino, Criaac e Comune Marino

Dopo l'incontro istituzionale di Palazzo della Stamperia presso la Presidenza del Consiglio a Roma sull'Aeroporto di Ciampino registriamo le reazioni del Comitato Criaac e del Comune di Marino:

“Finalmente si riduce il numero di voli a Ciampino: ora lo Stato ridimensioni l'enorme e innaturale potere di ENAC

Un passo avanti verso il rientro nei limiti di legge dell'Aeroporto di Ciampino: il Ministero dell'Ambiente si è impegnato a trasformare in uno strumento efficace il discusso Piano di Aeroporti di Roma per la riduzione del rumore generato dall'aeroporto di Ciampino. Lo schema di Decreto del Ministero, approvato il 22 novembre anche dalla Conferenza Unificata Stato, Regioni, Città, contiene prescrizioni stringenti che hanno lo scopo di vincolare AdR a raggiungere veramente gli obiettivi di contenimento del rumore previsti dalla legge. È la prima volta che succede nel nostro Paese che questo decreto potrebbe tracciare una strada di legalità per il futuro anche di altri aeroporti.

Dopo un serrato confronto, supportato dalle analisi di Arpa Lazio e ISPRA, intorno all'iniziativa del Ministero si è aggregato il consenso della Regione, dei comuni di Roma, Ciampino e Marino e della stessa ANCI (associazione dei comuni italiani che rappresenta tutti i comuni nell'ambito della Conferenza Unificata).

Il consenso della Conferenza Unificata è l'ultimo passo che prelude, dopo la firma del Ministro Costa, alla vera e propria pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del decreto.

Secondo quanto pubblicato dalle istituzioni coinvolte, il decreto contiene le prescrizioni del Ministero al Gestore AdR e un cronoprogramma che, entro dicembre 2018, dovrebbe portare alla chiusura dell'aeroporto ai voli notturni (23.00 – 06.00) e, entro novembre 2020 al completo rientro dell'aeroporto entro i limiti acustici previsti dalla legge.

Secondo quanto reso noto, le prescrizioni ministeriali, accompagnate da un costante monitoraggio sui risultati via via raggiunti, imporranno ad AdR di rimodulare le azioni di contenimento promesse dal Piano al fine di raggiungere gli obiettivi (ad esempio, se i promessi nuovi aerei più silenziosi non dovessero essere consegnati, sarà necessario ridurre ulteriormente il numero dei voli per raggiungere l'obiettivo).

Un approccio ragionevole che avrebbe dovuto già essere adottato da almeno 20 anni.

Non ci aspettiamo che Enac, AdR e Ryanair, abituati a spadroneggiare in questo campo, accettino passivamente di adeguarsi a queste più ragionevoli decisioni istituzionali.

Ci sarà una battaglia molto dura.

Questo dovrebbe portare il Governo a farsi carico della fine di questa grave asimmetria istituzionale.

Un enorme grumo di poteri è stato concentrato in Enac il quale, in campo aeronautico, ha soppiantato le Istituzioni preposte di molti dei ruoli e dei compiti ai quali devono assolvere in nome dei cittadini.

In base alla sua legge istitutiva Enac negli aeroporti è titolare di un'enorme quantità di poteri: dai compiti di polizia al rilascio delle licenze di volo, passando per quelli relativi alla tutela dei cittadini e dell'ambiente.

È evidente che questa impostazione non ha funzionato e da molti anni ne stiamo pagando il prezzo

