

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

N. 173

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante
l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

(Parere ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 19 maggio 2015)



19 MAG. 2015

*Il Ministro
per le riforme costituzionali
e i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVII/D113/15

Roma, 19 maggio 2015

Sen.
Pietro Grasso
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Caro President,
trasmetto, al fine dell'espressione del parere da part
delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto del
Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di
interesse nazionale ai sensi dell'articolo 698 del Codice della
navigazione, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri
del 30 settembre 2014.

Si trasmette, inoltre, un ulteriore testo predisposto a
fini collaborativi dall'amministrazione proponente.

Cari salut.

Maria Elena Boschi

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica in esame dà attuazione a quanto previsto dall'articolo 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che prevede che con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'agenzia del Demanio, sono individuati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale, e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

In particolare, il provvedimento, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, disegna la rete aeroportuale del Paese articolata in 38 aeroporti di interesse nazionale. Nell'ambito dei predetti aeroporti rivestono particolare rilevanza strategica in relazione ai medesimi criteri stabiliti dall'art 698 del C.d.N. 12 scali (1 per ogni bacino con eccezione per il bacino del Nord Ovest e del Centro Nord).

Tale intervento, inoltre, si innesta nell'attuazione del cosiddetto federalismo demaniale. L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale si pone come necessaria anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che include tra i beni immobili statali e relative pertinenze, da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni, gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione.

Nel predetto contesto normativo, quindi, l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, è necessaria per la programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. In tal modo, lo sviluppo del settore ha luogo all'interno di una governance che contempera le esigenze della domanda di traffico nazionale ed internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale.

Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica in esame consta di un articolo unico suddiviso in 13 commi.

- Comma 1
 Individua 38 aeroporti di interesse nazionale, determinati per ciascuno dei dieci bacini di traffico.
 In particolare, i bacini sono i seguenti: nord ovest con 7 aeroporti di interesse nazionale (Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo); nord est con 4 aeroporti di interesse nazionale (Venezia, Verona, Treviso, Trieste); centro nord con 6 aeroporti di interesse nazionale (Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona); centro Italia con 4 aeroporti di interesse nazionale (Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara); Campania con 2 aeroporti di interesse nazionale (Napoli, Salerno), Mediterraneo Adriatico con 3 aeroporti di interesse nazionale (Bari, Brindisi e Taranto); Calabria con 3 aeroporti di interesse nazionale (Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona); Sicilia orientale con 2 aeroporti di interesse nazionale (Catania e Comiso), Sicilia occidentale con 4 aeroporti di interesse nazionale (Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa); Sardegna con 3 aeroporti di interesse nazionale (Cagliari, Olbia, Alghero).

- Comma 2
 individua, nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, 12 scali che rivestono una particolare rilevanza strategica. In particolare: nord ovest (Milano Malpensa, Torino,); nord est (Venezia,); centro nord (Bologna, Pisa/Firenze); centro Italia (Roma Fiumicino); Campania (Napoli) Mediterraneo Adriatico (Bari); Calabria (Lamezia Terme); Sicilia orientale (Catania); Sicilia occidentale (Palermo); Sardegna (Cagliari).

- Comma 3
 individua nell'ambito degli aeroporti di cui al comma 2, gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia, quali aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali.

- Comma 4
 individua le condizioni richieste per gli aeroporti di interesse nazionale: a) l'aeroporto è in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo ed una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare; b) l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

- Comma 5
 prevede che l'aeroporto di Torino è considerato di particolare rilevanza strategica, a condizione che si realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano un sistema di alleanza con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'interno.

- Comma 6
pone la condizione che gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di rilevanza strategica ove realizzino la gestione unica.
- Comma 7
stabilisce che le condizioni di cui al comma 4, richieste per l'interesse nazionale, nonché le procedure di cui al comma 8, relative alle verifiche e alla realizzazione delle prescritte condizioni, non si applicano agli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, ove non sussistano altre modalità di trasporto (in particolare ferroviario) adeguate a garantire tale continuità. L'assenza di modalità alternative adeguate è verificata dalle strutture ministeriali competenti specificate al comma 8.
- Comma 8
prevede che, nel caso in cui dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulti la mancanza del possesso delle citate condizioni di cui al comma 4, i gestori degli aeroporti di interesse nazionale presentato nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.
- Comma 9
prevede una clausola transitoria in base alla quale, in sede di prima applicazione del decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale, elencati al comma 1, possono presentare tassativamente entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni richieste per l'interesse nazionale (di cui al comma 4) o delle condizioni richieste per la continuità territoriale (di cui al comma 7). Conseguentemente gli aeroporti così individuati, previa verifica della sussistenza di tali condizioni, sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale mediante la stessa procedura di cui all'art. 698 del codice della navigazione.
- Comma 10
stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale.
- Comma 11
stabilisce che gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio civile statale e le relative pertinenze, sono trasferiti alle regioni ai sensi degli artt. 3 e 5 del d. lgs 85/2010, precisando che per le regioni a statuto speciale e per le regioni autonome il medesimo trasferimento viene attuato in conformità alle previsioni degli statuti speciali e delle relative norme di attuazione e specificando

altresi che con i provvedimenti di trasferimento viene disciplinato il regime finanziario dei servizi.

- Comma 12

Stabilisce che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto dal presente decreto e promuovo a tal fine in ordine agli interventi di comune interesse le intese con le altre Amministrazioni e gli Enti competenti.

- Comma 13

Prevede che il Ministro delle infrastrutture e trasporti favorisce azioni a salvaguardia delle regioni nelle quali non esistono aeroporti onde conseguire l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini nonché consentire alle stesse in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle disposizioni transitorie previste dal comma 9 durante tutto il periodo di vigenza del presente decreto.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

SEZIONE 1.

CONTESTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate

Lo schema di decreto in argomento si colloca nel quadro normativo delineato:

➤ **a livello nazionale**

- dall'art. 117 della Costituzione, in base al quale gli aeroporti rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni;
- dall'art. 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che prevede l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da effettuare con le modalità ivi indicate (decreto del Presidente della Repubblica, con preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'Agenzia del demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari) e in base ai criteri specificati dalla stessa norma, ossia: dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale e ruolo strategico, nonché previsioni progetti europei reti TEN. Inoltre, la norma in argomento prevede, allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, l'istituzione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle Regioni e delle Province autonome, del Governo e degli enti aeronautici, senza corresponsione di alcuna indennità o compenso, né rimborsi spese. Al riguardo, si precisa che il suindicato art. 698 del Codice della navigazione, nella parte in cui prevede lo strumento del decreto del Presidente della Repubblica, ai fini dell'individuazione dei predetti aeroporti, non fa riferimento alla disciplina regolamentare generale dettata dall'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, che prevede il parere del Consiglio di Stato. Pertanto, il decreto in esame deve essere inteso come atto di pianificazione volto all'individuazione e organizzazione sul territorio degli aeroporti in questione;
- dall'art. 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che include tra i beni immobili statali e relative pertinenze, da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni, gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da

quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione;

- dal decreto legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito in legge 24 marzo 2012 n. 27 (artt. 71-81) di recepimento della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, in particolare dagli articoli 72 e 74 in materia di reti aeroportuali caratterizzate dall'unicità del gestore;
- dall'articolo 6, comma 19, del decreto legge 31 maggio 2010, n.78, convertito in legge 30 luglio 2012, n. 122, concernente il divieto nei confronti delle pubbliche amministrazioni di aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, rilascio di garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali, salva l'ipotesi di deroga prevista dalla medesima disposizione;

➤ **a livello europeo:**

- dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- dal Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa e modifica il Regolamento (UE) n.913/2010, abrogando i Regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010.
- Nel contesto del predetto quadro normativo, la mancata attuazione delle previsioni contenute nell'art. 698 del Codice della navigazione con l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, ha impedito finora di disporre di un quadro di programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. In tal modo, lo sviluppo del settore ha avuto luogo al di fuori di una governance che contemperasse le esigenze della domanda di traffico nazionale ed internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale.

La mancanza della predetta governance ha determinato situazioni influenzate da localismi territoriali che hanno portato spesso ad investimenti non produttivi, con conseguente dispendio di fondi pubblici e generato difficoltà gestionali che tuttora pesano sui bilanci pubblici, risultando la proprietà azionaria di buona parte delle società di gestione degli aeroporti in capo a Regioni, Camere di commercio, Province e Comuni. Tali difficoltà sono riscontrabili nei bilanci e nelle situazioni patrimoniali delle medesime società.

Peraltro, le criticità e le carenze del settore hanno formato oggetto non solo di vari studi specialistici ma anche di un'approfondita indagine conoscitiva della IX Commissione "Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera approvata il 17 febbraio 2010 finalizzata ad individuare le problematiche del sistema aeroportuale italiano e a definire adeguate linee di intervento per porre rimedio alle stesse.

Ciò premesso, si precisa che il contesto nazionale, europeo ed internazionale in cui va ad impattare l'intervento regolatorio in questione può sintetizzarsi come di seguito specificato.

Nel 2013, gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 144 milioni di passeggeri, con un ritorno sull'economia dei territori stimato in almeno 100 miliardi di euro.

Dopo il calo del 2009, il traffico aereo è tornato a crescere nel nostro Paese con il 7% d'incremento nel 2010 e il 6,5% nel 2011, subendo, invece, una flessione dell'1,3% nel 2012 e dell'1,9% nel 2013. Nonostante detta flessione, l'Italia si è attestata tra i primi posti in Europa per volumi di traffico.

Peraltro, le previsioni aggiornate di crescita a livello europeo indicano il possibile raddoppio del traffico, anche se con uno slittamento al 2035, rispetto al 2030, come in precedenza previsto, per l'insieme dei Paesi dell'Unione, che potrà realizzarsi solo se:

- la capacità aeroportuale esistente sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e gli indispensabili potenziamenti, da attuare in un regime di sostenibilità economica e ambientale;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con le altre modalità di trasporto;
- la qualità dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale sarà implementata e resa rispondente alle accresciute esigenze del mercato.

B) Indicazione degli obiettivi di breve, medio o lungo periodo perseguiti con l'intervento normativo

Gli obiettivi da raggiungere mediante l'intervento regolatorio in argomento sono:

- provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione;
- fornire alle varie componenti istituzionali e operative nell'ambito del settore aeroportuale un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR

Il grado di raggiungimento degli obiettivi è correlato ai diversi interventi e alle molteplici fasi di attuazione degli stessi previsti nel provvedimento.

Con riferimento all'individuazione della rete nazionale aeroportuale, ai fini dello sviluppo integrato della stessa e ai fini di poter disporre di uno strumento di governance del settore, il comma 8 stabilisce che, ove dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risulti la mancanza del possesso delle condizioni previste per il riconoscimento dell'interesse nazionale, di cui al comma 4, i gestori degli aeroporti presentati, nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio. A tal riguardo, i commi 10 e 11 prevedono che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla

realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale. Prevedono altresì, che gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio civile statale e le relative pertinenze, sono trasferiti alle regioni ai sensi degli artt. 3 e 5 del d. lgs 85/2010, precisando che per le regioni a statuto speciale e per le regioni autonome il medesimo trasferimento viene attuato in conformità alle previsioni degli statuti speciali e delle relative norme di attuazione e specificando altresì che con i provvedimenti di trasferimento viene disciplinato il regime finanziario dei servizi.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio in argomento sono:

- le società di gestione aeroportuali che sono società per azioni con capitale o pubblico, detenuto generalmente da Regioni, Comuni, Province, Camere di Commercio, o misto pubblico-privato o privato, chiamate ad attuare percorsi di riorganizzazione aziendale, commerciale e di risanamento economico-finanziario;
- le Regioni di cui, ai sensi dell'art. 698 del Codice della navigazione, occorre acquisire l'intesa ai fini dell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale;
- il Ministero delle infrastrutture competente a vigilare sull'attuazione del provvedimento e a promuovere le intese con le altre Amministrazioni coinvolte per le azioni di comune interesse;
- l'ENAC deputato a collaborare con il MIT in una pluralità di interventi ai fini dell'attuazione del provvedimento.

SEZIONE 2.

PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Nell'elaborazione del provvedimento sono stati coinvolti, a vario titolo, i principali soggetti interessati:

- le Regioni hanno partecipato ad un Tavolo istituito presso il Ministero, nell'ambito del quale sono state affrontate le principali problematiche del settore aeroportuale;
- l'ENAC ha partecipato con le strutture del MIT ai lavori preparatori;
- le associazioni di categoria rappresentative dei gestori aeroportuali (Assoaeroporti) e dei lavoratori (Associazioni Confederate: Assaereo, Assocontrol, Assohandlers, Assocatering, Confetra, Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl T.A.; Associazioni non Confederate: Anpac, Avia, Anpav, ATM-PP, Cub Trasporti, USB lavoro privato, Fast Confsal) hanno partecipato ad un Tavolo di confronto presso il Ministero sulle varie questioni del settore.

SEZIONE 3

VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE (OPZIONE ZERO)

L'adozione dell'opzione zero comporterebbe la mancata attuazione delle previsioni contenute nell'art. 698 del Codice della navigazione circa l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. Ciò comporterebbe l'impossibilità di disporre di un quadro di programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. La permanenza dell'assenza di uno strumento di governance del settore rivolto ad orientare le scelte degli operatori per affrontare le sfide sopra specificate derivanti dai principali mutamenti in atto in ambito internazionale ed europeo lascerebbe le strutture aeroportuali del Paese prive dei necessari interventi di sviluppo e razionalizzazione in un quadro programmatico d'insieme per essere in grado di affrontare gli scenari prefigurati per i prossimi anni, che comporteranno l'esigenza di soddisfare un notevole incremento della domanda di traffico, soprattutto internazionale, e di risolvere carenze di capacità degli aeroporti e qualità dei servizi connessi che, se permanessero, si risolverebbero in danni ingenti per l'intera economia del Paese, per il rischio, a causa delle stesse, di rimanere fuori dalle nuove rotte di traffico mondiali. A ciò è da aggiungersi che la mancanza della predetta governance determinerebbe situazioni influenzate da localismi territoriali che hanno portato spesso ad investimenti non produttivi, con conseguente dispendio di fondi pubblici e generato difficoltà gestionali che tuttora pesano sui bilanci pubblici, risultando la proprietà azionaria di buona parte delle società di gestione degli aeroporti in capo a Regioni, Camere di commercio, Province e Comuni. Tali difficoltà sono riscontrabili nei bilanci e nelle situazioni patrimoniali delle medesime società.

SEZIONE 4

OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Ai fini dell'elaborazione dell'intervento regolatorio in esame, sono stati presi in considerazione la proposta presentata in materia dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (marzo 2012) e l'Atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale adottato (dicembre 2012) dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti pro tempore.

Nella sostanza, la proposta ENAC individuava la rete di interesse nazionale e le strategie di sviluppo infrastrutturale della stessa. In particolare, detta rete risultava costituita da n. 42 aeroporti, quali nodi essenziali per le competenze esclusive dello Stato, distinti in aeroporti principali (n. 24 di cui n. 16 strategici e n. 8 primari) e aeroporti di servizio (n. 18). Per gli aeroporti di interesse regionale o locale, non identificati in tale rete, la proposta prevedeva la possibilità di trasferimento ai sensi del decreto legislativo n. 85/2010 sul federalismo demaniale. In ordine alle strategie di sviluppo infrastrutturale, la medesima proposta contemplava la realizzazione di 2 nuovi aeroporti (Grazzanise come principale scalo del bacino campano in cui trasferire a medio termine il traffico dello scalo di Napoli Capodichino), e l'aeroporto di Viterbo come terzo scalo del sistema Laziale in cui era previsto e medio termine il trasferimento del traffico dello scalo di Ciampino. Per quanto concerne, poi, le opere prioritarie di potenziamento e miglioramento degli aeroporti, la proposta in parola conteneva indirizzi per l'orientamento degli investimenti prioritariamente verso gli aeroporti principali con funzione strategica, ed in particolare per la realizzazione dei collegamenti rivolti ad assicurare l'accessibilità ai 3 gate intercontinentali (Milano, Roma e Venezia) sia viari che ferroviari ad alta velocità.

Relativamente, poi, al predetto Atto di indirizzo, si evidenzia che detto Atto prevedeva:

1. l'individuazione di n. 31 aeroporti di interesse nazionale (ivi compreso l'aeroporto di Salerno, qualora utilizzato per la delocalizzazione dell'aeroporto di Napoli);
2. la sottrazione al traffico commerciale dei restanti aeroporti, salvo l'inserimento in una rete aeroportuale con ruolo di specializzazione o l'interesse delle Regioni di pertinenza a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico;
3. l'esclusione della realizzazione di nuovi aeroporti, laddove fosse possibile utilizzare strutture già esistenti con capacità da potenziare;
4. la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale, nonché misure di risanamento economico-gestionale e misure di semplificazione delle procedure.

L'intervento in esame presenta alcuni elementi di comunanza con la suindicata proposta ENAC e con il precedente Atto di indirizzo, differenziandosi però da entrambi. Infatti, essa si fonda su un diverso impianto nell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.

Partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale (Nord Ovest, Nord Est, Centro Nord, Centro Italia, Campania, Mediterraneo/Adriatico, Calabria, Sicilia orientale, Sicilia occidentale e Sardegna), la nuova proposta giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in n. 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 12 di particolare rilevanza strategica.

Detti aeroporti, ad esclusione degli 12 di particolare rilevanza strategica, saranno considerati di interesse nazionale purché realizzino contestualmente due condizioni chiave:

1. specializzazione di ruolo funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
2. raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, in un arco temporale ragionevole (almeno su un triennio), nonché adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Tale impianto è strumentale ad un efficientamento dell'intero sistema, in quanto per far parte della rete nazionale gli aeroporti dovranno intraprendere un percorso di strategie di alleanze di sistema e di rete con specializzazione di ruolo, nonché di risanamento aziendale, in un'ottica di gestione imprenditoriale.

SEZIONE 5

Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) Vantaggi e svantaggi dell'opzione prescelta per i destinatari diretti e indiretti a breve e a medio-lungo termine adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazioni

Non si ravvisano svantaggi nell'adozione dell'intervento regolatorio in questione. I vantaggi, invece, sono molteplici.

I gestori aeroportuali potranno intraprendere azioni di riorganizzazione strutturale e aziendale, nonché di risanamento economico-finanziario, con il beneficio di vedersi riconosciuto l'interesse nazionale nella rete aeroportuale del Paese e di essere in grado di

rispondere al previsto aumento della domanda di traffico, con risparmio di spesa ed eliminazione di sprechi e diseconomie.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese

Le PMI nell'ambito delle gestioni aeroportuali potranno beneficiare del riconoscimento dell'interesse nazionale purché realizzino le condizioni di specializzazione di ruolo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, nonché di adeguati indici di solvibilità patrimoniale. In tal senso, il rilievo dato alle stesse è pari a quello degli aeroporti di maggiori dimensioni, nell'ottica di una visione integrata della rete aeroportuale nazionale, in cui ciascun aeroporto dovrà rivestire un ruolo funzionale al sistema di bacino territoriale in cui risulta inserito. Particolare attenzione è stata posta anche alle esigenze delle gestioni che, pur di ridotte dimensioni, garantiscono la continuità territoriale per l'interesse nazionale delle quali non sono richieste le predette condizioni per il riconoscimento dell'interesse nazionale.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese

Nessun onere è previsto a carico dei cittadini che, invece, beneficeranno degli effetti positivi derivanti dalla riorganizzazione delle strutture e dei servizi.

Oneri informativi, invece, sono previsti a carico dei gestori aeroportuali che, in base a quanto previsto dall'articolo 1 comma 8 dello schema di DPR in esame, nel caso in cui dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulti la mancanza del possesso delle condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale, di cui al comma 4, dovranno, appunto, presentare nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.)

Gli effetti dell'intervento regolatorio in esame sono condizionati:

- > dalle prospettive di crescita del traffico aereo sia passeggeri che merci;
- > dalla necessità di sviluppo territoriale e di incremento dell'accessibilità e intermodalità;
- > dall'efficienza degli investimenti pubblici nel settore;
- * dagli specifici bisogni delle aree insulari e periferiche per le quali occorre, comunque, garantire la continuità territoriale.

Per gli aspetti connessi alle misure di politica economica e finanziaria, saranno presi a riferimento i contenuti del documento di economia e finanze 2014-2016 e i successivi aggiornamenti.

SEZIONE 6

INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E DELLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

L'intervento in parola è in linea con la normativa e gli orientamenti europei in materia di concorrenza del mercato.

In particolare, detto intervento muove dal presupposto che le gestioni aeroportuali sono attività economiche rivolte a fornire beni e servizi e che, in quanto tali, devono essere realizzate in un'ottica imprenditoriale, in linea con quanto previsto dai nuovi Orientamenti europei in materia di aeroporti e compagnie aeree.

SEZIONE 7

MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio

I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio sono:

- Il Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti chiamato a vigilare su tale attuazione e a promuovere le intese con le altre Amministrazioni per le azioni di comune interesse;
- le Regioni competenti ad esprimere l'intesa sui contenuti del provvedimento;
- i gestori aeroportuali tenuti a realizzare percorsi di riorganizzazione strutturale, aziendale ed economico finanziario;
- L'ENAC competente, insieme con le strutture ministeriali, alla verifica della mancanza delle condizioni richieste, ai sensi del comma 4, ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti.

B) Azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento

L'intervento sarà pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in modo da darne ampia diffusione ed accessibilità a tutti gli interessati.

C) Strumenti e modalità per il controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio

Il controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio è affidato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti competente a vigilare sull'attuazione del provvedimento e a promuovere le intese a ciò finalizzate con le altre Amministrazioni interessate. In particolare, le strutture del MIT sono competenti a verificare, insieme con l'ENAC, alla verifica della mancanza delle condizioni richieste, ai sensi del comma 4, ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede, ai sensi del comma 10, alla verifica relative

alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale. Al comma 9 è, altresì, prevista una clausola transitoria in base alla quale, in sede di prima applicazione del decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale, elencati al comma 1, possono presentare tassativamente entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni richieste per l'interesse nazionale (di cui al comma 4) o delle condizioni richieste per la continuità territoriale (di cui al comma 7). Conseguentemente gli aeroporti così individuati, previa verifica della sussistenza di tali condizioni, sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale mediante la stessa procedura di cui all'art. 698 del codice della navigazione.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

Come previsto dall'art. 1, comma 10, dello schema di dPR in esame, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale. Ai sensi del comma 11, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto dal presente decreto e promuove a tal fine in ordine agli interventi di comune interesse le intese con le altre Amministrazioni e gli Enti competenti.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR

Gli aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio riguarderanno la realizzazione delle condizioni previste nel provvedimento per il riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti.

ANALISI TECNICO NORMATIVA (ATN)

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Referente ATN

Ministero dell'Infrastrutture e dei trasporti – Ufficio di Gabinetto

PARTE I – ASPETTI TECNICO NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo - Coerenza con il programma di Governo

Gli obiettivi da raggiungere mediante l'intervento regolatorio in argomento sono:

- provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione;
- fornire alle varie componenti istituzionali e operative nell'ambito del settore aeroportuale un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Gli aeroporti, in base all'art. 117 della Costituzione formano oggetto di legislazione concorrente; pertanto spetta allo Stato la disciplina dei principi fondamentali in materia e alle Regioni l'emanazione delle norme di attuazione e regolamentari.

Nell'ambito di tale quadro costituzionale, l'articolo 698 del Codice della navigazione, nel distinguere gli aeroporti in aeroporti di interesse nazionale e regionale e nel fissare i criteri per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale e ruolo strategico, nonché previsioni progetti europei reti TEN) disciplina la procedura da seguire ai fini di tale individuazione: adozione di un decreto del Presidente della Repubblica, con preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome, sentita l'Agenzia del Demanio e previo parere delle commissioni parlamentare competenti.

Fondamentale in tale procedura di individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale è l'intesa con la Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome, a conferma dell'importante ruolo delle Regioni nelle decisioni strategiche sulla rete aeroportuale nazionale. Da tali scelte, peraltro, sarà influenzato anche il trasferimento alle medesime Regioni degli aeroporti di interesse regionale. Infatti, l'art. 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, concernente il federalismo demaniale, include tra i beni immobili e le relative pertinenze da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni anche gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione.

In conformità a tale norma, lo schema di DPR proposto prevede, all'art. 1, commi 10 e 11, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale. Stabilisce, altresì, che gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio civile statale e le relative pertinenze, sono trasferiti alle regioni ai sensi degli artt. 3 e 5 del d. lgs 85/2010, precisando che per le regioni a statuto speciale e per le regioni autonome il medesimo trasferimento viene attuato in conformità alle previsioni degli statuti speciali e delle relative norme di attuazione e specificando altresì che con i provvedimenti di trasferimento viene disciplinato il regime finanziario dei servizi.

Il percorso di risanamento economico degli aeroporti in parola appare indispensabile in considerazione delle esigenze di contenimento della spesa pubblica e dei connessi limiti di intervento nelle società partecipate da amministrazioni pubbliche. In proposito, si rammenta la norma dell'articolo 6, comma 19, del decreto legge 31 maggio 2010, n.78, convertito in legge 30 luglio 2012, n. 122, concernente il divieto nei confronti delle pubbliche amministrazioni di aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, rilascio di garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali, salva l'ipotesi di deroga prevista dalla medesima disposizione. Tale deroga concerne le ipotesi in cui risultino stipulati contratti di programma ma, anche in tal caso, secondo l'interpretazione del MEF, affinché non operi il predetto divieto è comunque necessaria la copertura della spesa e l'indispensabilità del medesimo intervento.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

L'intervento proposto, come già detto, è attuativo dell'art. 698 del Codice della navigazione.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali

L'intervento è compatibile con l'attuale assetto costituzionale e non presenta profili di incompatibilità. In particolare, esso è coerente con l'art.117 della Costituzione, in base al quale gli aeroporti formano oggetto di legislazione concorrente.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali

L'intervento è coerente con le competenze e le funzioni delle Regioni e degli Enti locali in quanto, come specificato al precedente punto, richiede l'intesa con le Regioni e le Province autonome in coerenza con l'art. 117 della Costituzione.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione

Le norme in esame rispettano i principi di cui all'articolo 118 della Costituzione, non prevedendo, né determinando, sia pure in via indiretta, nuovi o più onerosi adempimenti a carico degli enti locali.

- 7) **Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa**
Le materie oggetto dell'intervento non formano oggetto di provvedimenti di rilegificazione.
- 8) **Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter**
Non risulta che siano sottoposti all'esame del Parlamento progetti di legge specifici relativi alle materie oggetto dell'intervento regolatorio.
- 9) **Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.**
Le disposizioni contenute nell'intervento sono coerenti con i principi fissati in materia dalla giurisprudenza e non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

- 10) **Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario**
La normativa recata dall'intervento non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.
- 11) **Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto**
Non risulta che vi siano in atto procedure d'infrazione comunitarie nelle materie oggetto dell'intervento in esame.
- 12) **Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.**
Le previsioni dell'intervento sono compatibili con gli obblighi internazionali.
- 13) **Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinnanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.**
Non risultano indicazioni giurisprudenziali, né giudizi pendenti sul medesimo oggetto.
- 14) **Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinnanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto**
Non risulta che vi siano dinnanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo giudizi pendenti nelle medesime o analoghe materie.
- 15) **Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea**

Il carattere specifico degli interventi previsti dallo schema di DPR non consente di fornire indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sulla medesima materia a livello europeo.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

- 1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso**

L'intervento non reca nuove definizioni normative.

- 2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi**

E' stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo.

- 3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti**

Nel testo non si fa ricorso alla tecnica della novellazione.

- 4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo**

L'intervento non prevede effetti abrogativi né impliciti, né espliciti.

- 5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di riviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente**

Le previsioni dell'intervento regolatorio non prevedono effetti retroattivi, non determinano la riviviscenza di norme precedentemente abrogate, né effetti di interpretazione autentica o di deroga alla normativa vigente.

- 6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo**

Non vi sono nella materie oggetto delle disposizioni del regolamento deleghe legislative da esercitare.

- 7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**

Non sono previsti atti normativi successivi di attuazione.

- 8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati o riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

Per la predisposizione del provvedimento in esame sono stati utilizzati i dati statistici disponibili a livello nazionale.

RELAZIONE TECNICA

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica in esame dà attuazione a quanto previsto dall'articolo 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che prevede l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da effettuare con le modalità ivi indicate (decreto del Presidente della Repubblica, con preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'Agenzia del demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari) e in base ai criteri specificati dalla stessa norma, ossia: dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale e ruolo strategico, nonché previsioni progetti europei reti TEN.

Più specificatamente, il provvedimento, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, disegna la rete aeroportuale del Paese articolata in 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui 12 riconosciuti di particolare rilevanza strategica. Inoltre, il provvedimento sancisce le condizioni necessarie affinché gli aeroporti di interesse nazionale siano considerati tali, ad esclusione dei predetti 12 scali di particolare rilevanza strategica. Dette condizioni sono così fissate:

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento l'equilibrio economico finanziario anche tendenziale e adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Con riferimento agli scali di particolare rilevanza strategica, il provvedimento fissa per gli aeroporti di Pisa e Firenze la condizione per il riconoscimento della medesima rilevanza nella realizzazione da parte degli stessi della gestione unica. Per lo scalo di Torino prevede invece che l'aeroporto è considerato tale a condizione che si realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano un sistema di alleanza con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'interno.

Tale intervento, inoltre, si innesta nell'attuazione del cosiddetto federalismo demaniale. L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale si pone come necessaria anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che include tra i beni immobili statali e relative pertinenze, da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni, gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione.

Per quanto concerne, poi, l'aspetto economico, nessun maggiore onere è previsto a carico della finanza pubblica né centrale né regionale.

Sono previsti, invece, notevoli risparmi di spesa derivanti non solo dai predetti processi di riorganizzazione gestionale, ma anche dalle azioni di razionalizzazione dei servizi correlati al sistema aeroportuale. I cittadini potranno, così, beneficiare degli effetti positivi derivanti dalla riorganizzazione delle strutture e dei servizi.

Oneri informativi, invece, sono previsti a carico dei gestori aeroportuali che, in base a quanto previsto dall'articolo 1 comma 8 dello schema di DPR in esame, nel caso in cui dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulti la mancanza del possesso delle condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale, di cui al comma 4, dovranno, appunto, presentare nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

Per quanto sopra, gli obiettivi da raggiungere mediante l'intervento in argomento sono:

- provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione;
- fornire alle varie componenti istituzionali e operative nell'ambito del settore aeroportuale un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa;
- attivare un processo di efficientamento dell'intero settore, da sottoporre a revisione periodica triennale per allineare le azioni di Piano agli obiettivi strategici sottesi allo stesso, al fine di perseguire lo sviluppo integrato del settore contestualmente alla razionalizzazione della spesa connessa;
- disporre di uno strumento di governance per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo.

L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, consente di implementare una programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. In tal modo, lo sviluppo del settore ha luogo all'interno di una governance che contempera le esigenze della domanda di traffico nazionale ed internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale.

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE
L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI
DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 117 della Costituzione, in base al quale gli aeroporti rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni;

Visto il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e modifica il Regolamento (UE) n.913/2010, abrogando i Regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Visto l'articolo 698 del codice della navigazione che, nell'operare la distinzione tra aeroporti di interesse nazionale e regionale, detta i criteri e le modalità di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato;

Visto l'articolo 5, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che prevede il trasferimento, a titolo non oneroso, a Regioni e Enti locali degli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del codice della navigazione;

Visto il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27, con il quale è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali ed, in particolare, l'articolo 72 del medesimo decreto concernente la definizione di rete aeroportuale;

Visto l'articolo 6, comma 19, del decreto legge 31 maggio 2010, n.78, convertito in legge 30 luglio 2012, n. 122, nella parte in cui prevede che le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 non possono effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, rilascio di garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali, salva l'ipotesi di deroga prevista dalla medesima disposizione;

Visti gli indirizzi dell'11° Allegato "Infrastrutture" al DEF 2014-2016 in materia di Piano Nazionale degli Aeroporti;

Vista la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti presentata nel 2012 dall'Ente nazionale dell'aviazione civile;

Visto l'Atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale n. 45695 del 31 dicembre 2012, assunto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore;

Visto l'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 25 settembre 2014;

Considerato che il suddetto Atto di pianificazione propone di individuare, ai sensi dell'art. 698 del codice della navigazione, gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, in relazione ai bacini di traffico di riferimento;

Tenuto conto che, per l'identificazione dei predetti bacini è stata assunta come base la ripartizione territoriale dell'Italia nelle aree sovraregionali dello schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole;

Tenuto altresì conto che, in ciascuna delle predette aree sovraregionali, sono stati individuati i bacini di traffico omogeneo con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica per complessivi n. 10 : 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania 6) Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna;

Rilevato che, per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del codice della navigazione: ruolo strategico, ubicazione territoriale, dimensioni e tipologia di traffico, previsioni progetti europei TEN;

Rilevato, inoltre, che nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale è stato individuato, in base ai medesimi criteri di cui all'art. 698 del codice della navigazione, un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica per ciascun bacino, con un'unica eccezione per il bacino del Centro Nord;

Constatato che, per l'identificazione degli aeroporti di particolare rilevanza strategica di ciascun bacino, sono stati presi in considerazione, innanzitutto, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, in primis, i gate intercontinentali (Milano Malpensa, Venezia, Roma Fiumicino) e che, pertanto, laddove, sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale;

Constatato altresì che, nel caso in cui – nel bacino individuato – non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica quello inserito nella comprehensive network con maggiori dati di traffico;

Atteso che, in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali, si è prevista un'unica eccezione alla regola di un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica per ciascun bacino, per il bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti di particolare

rilevanza strategica individuati sono due, ovvero Bologna e Pisa/Firenze, a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che per gli stessi si realizzi la gestione unica;

Considerato che gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, sono considerati di interesse nazionale purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale;

Ritenuto necessario, in definitiva, provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione, nonché delle necessarie misure di efficientamento in un'ottica integrata sotto i profili territoriale, infrastrutturale, gestionale e finanziario, affidando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza circa la realizzazione delle azioni programmate e la promozione delle intese con le altre Amministrazioni interessate, in particolare con il Ministero della Difesa per i profili di competenza;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del...;

Acquisita l'intesa espressa dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del...;

Sentita l'Agenzia del demanio;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ...;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

DECRETA

Art. 1

Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale

1. In applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del codice della navigazione, sono individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, per ciascuno dei dieci bacini di traffico individuati nella rete territoriale nazionale, come di seguito specificati e purché si realizzino le condizioni di cui ai commi 3 e 4:

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste
Centro Nord	Bologna, Pisa /Firenze, Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli, Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona
Sicilia orientale	Catania, Comiso
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero.

2. Nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai medesimi criteri stabiliti dall'art. 698 del codice della navigazione, i seguenti scali:

Bacini di traffico	Aeroporti di particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa
Nord Est	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa /Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino
Campania	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari
Calabria	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania
Sicilia occidentale	Palermo
Sardegna	Cagliari.

3. Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica individuati dal presente decreto, sono considerati tali purché si realizzino due condizioni:
 - a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
 - b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.
4. Gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica.
5. Le condizioni di cui al comma 3 non sono richieste, altresì, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale.
6. Le gestioni degli aeroporti di interesse nazionale, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, presentano, entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente provvedimento, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'ENAC, la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni di cui al comma 3. Ove risulti la mancanza di tali condizioni, le medesime gestioni sono tenute a presentare, nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.
7. A seguito di verifica positiva, da parte delle strutture di cui al comma 6, in ordine alla sussistenza delle prescritte condizioni o alla fondatezza dei menzionati piani, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali coinvolti nel processo sono definitivamente riconosciuti di interesse nazionale.
8. Allo scadere del triennio dagli adempimenti di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dell'ENAC, verifica, per le gestioni che hanno presentato i piani di cui al comma 6, la realizzazione delle prescritte condizioni, anche ai fini della revisione, con successivo provvedimento, della rete d'interesse nazionale, vagliando, in caso di mancata realizzazione, se la stessa è dipesa o meno da cause imprevedibili e non imputabili a responsabilità dei gestori. In assenza di tali cause, gli aeroporti sono considerati di interesse regionale, anche ai sensi del decreto legislativo n. 85 del 2010.
9. L'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali d'interesse nazionale è correlata al complesso delle azioni previste nell'apposito atto di pianificazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'efficientamento progressivo e dello sviluppo integrato della rete aeroportuale nazionale, nonché dei servizi ad essa collegati.
10. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto nel presente decreto, promuovendo, a tal fine, le intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti in ordine agli interventi di comune interesse.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, addì

NAPOLITANO

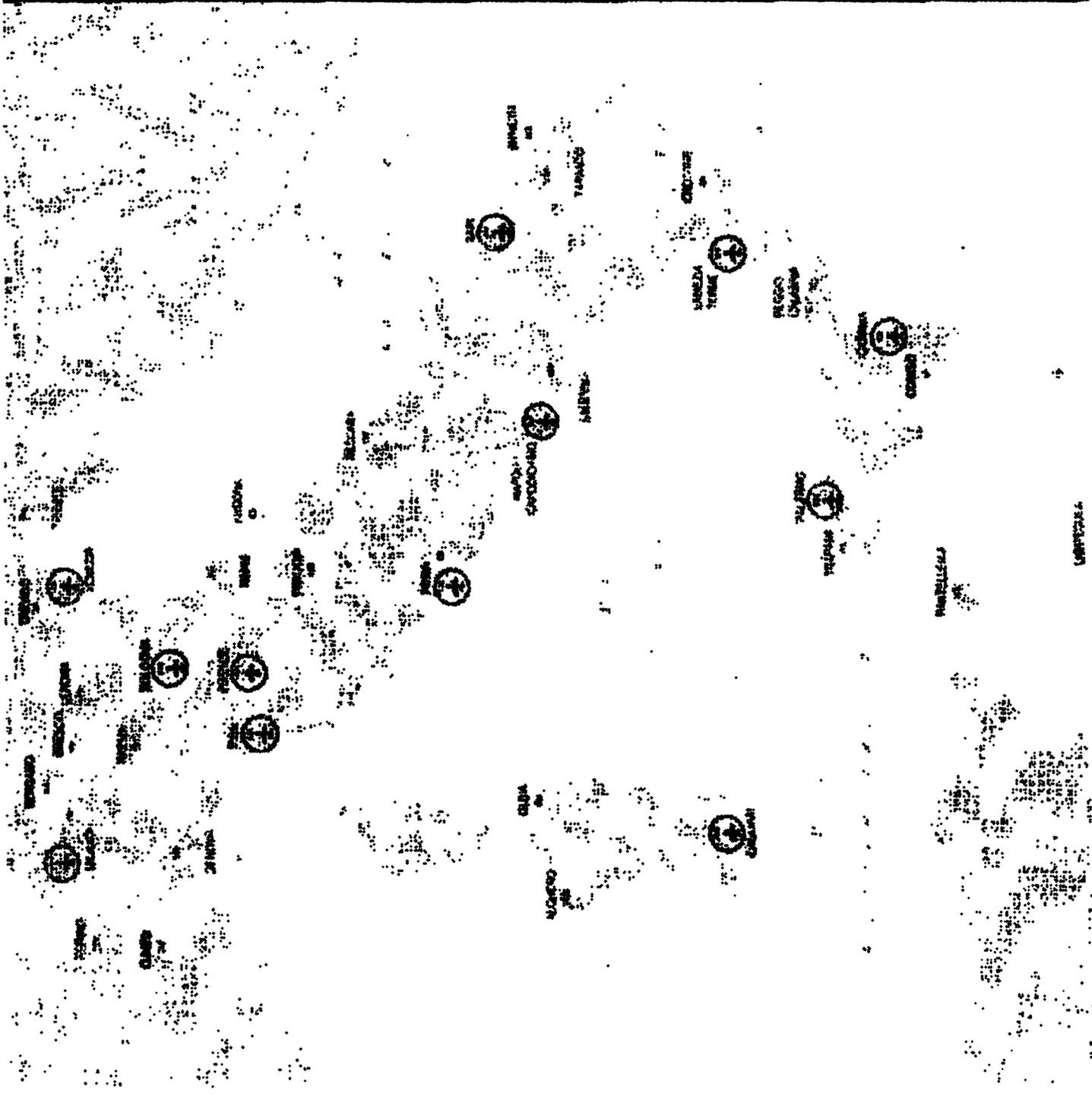
RENZI, *Presidente del Consiglio
del Consiglio dei Ministri*

LUPI, *Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti*



Piano Nazionale degli Aeroporti

2014





Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ATTO DI PIANIFICAZIONE CONCERNENTE LA RETE AEROPORTUALE DI INTERESSE NAZIONALE E LE AZIONI DI RAZIONALIZZAZIONE E DI EFFICIENTAMENTO DEL SETTORE E DEI RELATIVI SERVIZI QUALE PROPOSTA AI FINI DELL'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI E DEI SISTEMI AEROPORTUALI DI INTERESSE NAZIONALE DA SOTTOPORRE ALL'INTESA DELLA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO, AI SENSI DELL'ART. 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.

M. INF-GABINETTO
Ufficio Diretto Collaborazione Ministro
SEGRMIN
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0037359-25/09/2014-USCITA

Matteo Lupi

Indice

Sommario.....	6
1 Introduzione.....	10
1.1 Nuovo contesto internazionale ed europeo.....	10
1.2 Nuovo contesto nazionale.....	12
1.3 Dall’impianto “Hub and spoke” all’impianto della rete aeroportuale nazionale.....	12
1.4 Potenzialità di sviluppo ed esigenze di programmazione.....	13
1.5 Finalità e direttrici del Piano Nazionale.....	15
2 Orientamenti europei e normativa nazionale.....	18
2.1 Riferimenti europei.....	18
2.2 Riferimenti nazionali.....	28
3 Il Trasporto Aereo Italiano.....	33
3.1 Aeroporti e ricadute economiche.....	33
3.2 La crescita del traffico aereo nell’ultimo decennio.....	33
3.3 Le caratteristiche della rete aeroportuale e del traffico aereo.....	36
3.4 I limiti per la crescita.....	36
3.5 Accessibilità aeroportuale e intermodalità.....	37
3.6 Trasporto aereo e Alta Velocità.....	38
4 Sviluppo degli Aeroporti e Territorio.....	40
4.1 Tutela delle aree a rischio di impatto.....	41
4.2 Vincoli aeronautici.....	41
5 Il Trasporto Merci.....	42

5.1	Il traffico cargo in Italia	42
5.2	Natura della domanda air cargo	46
5.3	Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo	46
5.4	Specializzazione di ruolo nel cargo	49
5.5	Strategie di intervento	50
6	Sostenibilità Ambientale	52
6.1	Il rapporto aeroporto – ambiente	52
6.2	Le strategie europee	53
6.3	Il contributo degli aeroporti alle strategie nazionali	53
6.4	La Valutazione ambientale strategica	54
7	La rete aeroportuale nazionale	56
7.1	Le caratterizzazioni della rete	56
7.2	La struttura della rete degli aeroporti di interesse nazionale	58
8	Gli aeroporti di aviazione generale	64
9	Strategie di intervento e razionalizzazione	66
9.1	Strategie	66
9.2	Razionalizzazione	67
10	Action Plan di sviluppo della rete	74
10.1	Strategie di sviluppo della rete aeroportuale, dell'accessibilità e intermodalità	74
11	Profili funzionali degli scali della rete	76
11.1	Aeroporti di interesse nazionale	76
11.2	Aeroporti di particolare rilevanza strategica	76
11.3	Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio	76

12 Interventi prioritari.....	78
12.1 Priorità infrastrutturali.....	78
12.2 Schede degli interventi.....	80
13 Bacino di traffico Nord Ovest.....	82
13.1 Quadro di riferimento.....	82
13.2 Strategie di sviluppo.....	83
13.3 Interventi prioritari.....	85
14 Bacino di traffico Nord Est.....	96
14.1 Quadro di riferimento.....	96
14.2 Strategie di sviluppo.....	97
14.3 Interventi prioritari.....	98
15 Bacino di traffico Centro Nord.....	107
15.1 Quadro di riferimento.....	107
15.2 Strategie di sviluppo.....	108
15.3 Interventi prioritari.....	110
16 Bacino di traffico Centro.....	117
16.1 Quadro di riferimento.....	117
16.2 Strategie di sviluppo.....	118
16.3 Interventi prioritari.....	119
17 Bacino di traffico Campania.....	128
17.1 Quadro di riferimento.....	128
17.2 Strategie di sviluppo.....	128
17.3 Interventi prioritari.....	129
18 Bacino di Traffico Mediterraneo Adriatico.....	132

18.1	Quadro di riferimento.....	132
18.2	Strategie di sviluppo	133
18.3	Interventi prioritari	133
19	Bacino di Traffico Calabria.....	138
19.1	Quadro di riferimento.....	138
19.2	Strategie di sviluppo	139
19.3	Interventi prioritari.....	139
20	Bacino di traffico Sicilia Occidentale	143
20.1	Quadro di riferimento.....	143
20.2	Strategie di sviluppo	144
20.3	Interventi prioritari.....	145
21	Bacino di traffico Sicilia Orientale.....	150
21.1	Quadro di riferimento.....	150
21.2	Strategie di sviluppo	151
21.3	Interventi prioritari.....	152
22	Bacino di traffico Sardegna.....	155
22.1	Quadro di riferimento.....	155
22.2	Strategie di sviluppo	156
22.3	Interventi prioritari.....	157

Sommario

Nel 2013, gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 144 milioni di passeggeri, con un ritorno sull'economia dei territori stimato in almeno 100 miliardi di euro.

Dopo il calo del 2009, il traffico aereo è tornato a crescere nel nostro Paese con il 7% d'incremento nel 2010 e il 6,5% nel 2011, subendo, invece, una flessione dell'1,3% nel 2012 e dell'1,9% nel 2013. Nonostante detta flessione, l'Italia si è attestata tra i primi posti in Europa per volumi di traffico.

Peraltro, le previsioni aggiornate di crescita a livello europeo indicano il possibile raddoppio del traffico, anche se con uno slittamento al 2035, rispetto al 2030, come in precedenza previsto, per l'insieme dei Paesi dell'Unione, che potrà realizzarsi solo se:

- la capacità aeroportuale esistente sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e gli indispensabili potenziamenti, da attuare in un regime di sostenibilità economica e ambientale;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con le altre modalità di trasporto;
- la qualità dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale sarà implementata e resa rispondente alle accresciute esigenze del mercato.

Al fine di far fronte ai rinnovamenti che si impongono nel settore, il Piano Nazionale degli Aeroporti mira a fornire ai soggetti istituzionali e agli operatori del settore un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

Con esso, pertanto, si intende fornire uno strumento di governance per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso negli scenari di riferimento internazionale ed europeo, che vedono sempre di più uno spostamento della crescita verso l'Asia e il Medio Oriente, destinati a rivestire un ruolo centrale nei flussi mondiali di traffico aereo, una sempre maggiore concorrenza dei vettori non UE, una crescita nel mercato europeo dei vettori low cost nel medio e breve raggio, un consistente congestionamento della maggior parte degli aeroporti europei a causa dell'aumento della domanda di traffico.

In tale contesto, il Piano si propone di ottimizzare l'offerta trasportistica nazionale nel settore aereo, in connessione con le altre modalità di trasporto e di individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili, nonché di delineare gli interventi di razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale. In particolare, esso individua, tra le direzioni su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario, la realizzazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità imprenditoriale degli aeroporti stessi.

La specializzazione del ruolo dei singoli aeroporti e la costituzione di reti o sistemi aeroportuali viene assunta dal Piano quale strumento fondamentale per superare situazioni di inefficienza e di conflittualità tra scali situati a breve distanza, nonché per ridurre i costi e consentire una crescita integrata dei medesimi scali.

In tale ottica, il Piano individua, in coerenza con i nuovi Orientamenti europei in materia di reti TEN-T e con i criteri fissati dall'art. 698 del Codice della navigazione, gli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. Tale individuazione si fonda su un impianto che, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giunge a designare la rete aeroportuale del Paese articolata in complessivi n. 37 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 11 di particolare rilevanza strategica. Questi ultimi (1 per ogni bacino con la sola eccezione per il bacino del Centro Nord) risultano individuati dando priorità agli aeroporti inseriti nella rete centrale transeuropea ("Core Network") e, tra questi, innanzitutto, ai gate intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia e agli aeroporti inseriti nella rete globale transeuropea ("Comprehensive Network") con maggiori dati di traffico.

Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica e di quelli che garantiscono la continuità territoriale, sono considerati tali purché venga verificata la sussistenza di due condizioni chiave:

1. specializzazione di ruolo (prevalente trasporto merci, city airport, traffico tipicamente leisure, ecc.) funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare, con particolare considerazione di forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti;
2. raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, in un arco temporale ragionevole.

Tale impianto è strumentale ad un efficientamento dell'intero sistema, in quanto per far parte della rete nazionale gli aeroporti potranno intraprendere un percorso virtuoso di strategie industriali e di risanamento aziendale in un'ottica di gestione imprenditoriale e di razionalizzazione delle gestioni.

La predetta rete nazionale è stata individuata nella prospettiva di un sistema aeroportuale integrato, che contestualmente soddisfi le esigenze di mobilità dei cittadini, di coesione dei territori e pari opportunità nell'accesso alla rete, di facilitazione dei flussi turistici nelle diverse aree del Paese, di supporto allo sviluppo economico ed accesso ai mercati per le piccole e medie imprese, anche in considerazione della loro diffusione sul territorio nazionale, di garantire la continuità territoriale con le isole e con le aree difficilmente raggiungibili con altre modalità di trasporto. A quest'ultimo riguardo, si evidenzia che dette condizioni non sono richieste per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale, tenuto conto dell'esigenza prioritaria per la comunità nazionale di garantire i collegamenti con le altre zone del Paese dei territori insulari e delle aree ultraperiferiche difficilmente raggiungibili con altre modalità di trasporto.

Gli aeroporti appartenenti al demanio aeronautico, non identificati nella predetta rete di interesse nazionale, sono considerati di interesse regionale, anche ai sensi del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85.

Contestualmente all'individuazione della rete di interesse nazionale, il Piano focalizza alcune aree di intervento di particolare rilievo ai fini dello sviluppo integrato della medesima rete, quali:

- ✓ Strategie di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità ed intermodalità, attraverso un "Action Plan" articolato per bacini di traffico, che definisce per gli aeroporti interessati gli interventi mirati allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio e distinti per tipologia, con indicazione dei costi stimati, dei tempi di attuazione e delle relative fonti di finanziamento privato e pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;
- ✓ Misure di razionalizzazione dei servizi aeroportuali e dei relativi costi

Il Piano, in coerenza con gli indirizzi europei, intende incentivare un utilizzo corretto delle risorse pubbliche per politiche orientate alla crescita e insieme a limitare distorsioni di concorrenza e il proliferare di scali non redditizi.

In coerenza con i nuovi Orientamenti in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, viene affermato il principio che gli aeroporti devono perseguire la copertura dei costi di funzionamento e che gli investimenti pubblici devono essere utilizzati per la costruzione e il mantenimento di aeroporti efficienti, nel presupposto che la gestione degli aeroporti e quella delle compagnie aeree costituiscono attività economiche rivolte alla produzione di beni e servizi, a prescindere dalla natura pubblica o privata della proprietà. In tale ottica, sono previste importanti misure di razionalizzazione, quali:

 - l'individuazione di servizi e costi standard, mediante appositi tavoli tecnici con la partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, dell'ENAC e delle Regioni;
 - la revisione degli orari di apertura degli aeroporti, in particolare nelle ore notturne, laddove il traffico sia estremamente esiguo e non ricorrano esigenze peculiari, come, ad esempio, di tutela della salute per la vicinanza di poli ospedalieri o di sussistenza di convenzioni con il servizio postale nazionale;
 - l'incentivazione a costituire una rete di più aeroporti gestiti da un unico soggetto o in sistemi qualora siano a servizio della medesima conurbazione urbana, con le economie di spesa correlate;
 - la riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea, in linea con le previsioni europee riguardanti il Cielo Unico ed, in particolare, il programma SESAR, l'applicazione di tariffe di terminale differenziate, la revisione della tipologia di fornitura dei servizi in questione (Torre o AFIS) in base alla tipologia di aeroporti e di traffico.
- ✓ Trasporto merci

L'insufficienza in Italia di infrastrutture logistiche e dedicate ostacola il decollo del traffico cargo a vantaggio degli aeroporti siti in altri Paesi europei (Monaco, Francoforte, Parigi, Zurigo, Amsterdam, Madrid), con conseguente aumento del costo totale del trasporto a carico delle aziende italiane. Peraltro, nonostante le flessioni degli ultimi anni, le previsioni sono di un consistente aumento del traffico cargo, anche in ragione delle strategie che il Piano si prefigge ai fini del recupero del gap del nostro Paese nel benchmark internazionale.

Il Piano, pertanto, intende favorire la specializzazione degli aeroporti per il trasporto cargo, sia a supporto delle esigenze delle imprese sul territorio, sia per offrire nuove possibilità di sviluppo alle attività degli aeroporti stessi. Allo scopo, la realizzazione di detta specializzazione, unitamente al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, viene considerata strumentale all'acquisizione del ruolo di aeroporto di interesse nazionale e per facilitarne il verificarsi sono previste linee di azione finalizzate in tal senso, quali l'orientamento degli investimenti al potenziamento dei livelli di accessibilità ed intermodalità, nonché dei poli logistici, la promozione di studi per l'individuazione dei settori merceologici che possono trarre vantaggi dal trasporto con la modalità area, l'attivazione di una campagna pubblicitaria insieme con le Regioni e le Camere di commercio per far conoscere tra gli operatori le potenzialità del trasporto cargo.

✓ Nuovo assetto aviazione generale

Le infrastrutture utilizzate per i voli di lavoro, protezione civile, aviazione business, aerotaxi, attività sportive e turistiche ecc. sono numerose (54 aeroporti non aperti al traffico commerciale, oltre 250 aviosuperfici, 460 elisuperfici e 3 idrosuperfici) e destinate ad assumere un ruolo economico a livello locale sempre più rilevante. Il Piano prevede per tali infrastrutture, che possono essere più efficacemente promosse a livello locale, l'attivazione con le Regioni di opportune iniziative per il loro eventuale trasferimento alle stesse, oltre alla costituzione di reti eliportuali su scala regionale e possibili integrazioni con gli aeroporti commerciali.

L'intendimento ultimo sotteso al Piano è di farne uno strumento agevole di pianificazione del settore per allineare periodicamente le politiche di governance ai mutamenti rapidi a cui esso è soggetto. Conseguentemente, in linea con il ciclo del bilancio pluriennale, si è previsto un aggiornamento triennale del Piano per vagliare i mutamenti in atto e definire le misure necessarie per far fronte agli stessi, nonché per porre in essere le verifiche previste per la revisione della rete di interesse nazionale in coerenza con i criteri indicati nel medesimo Piano.

Inizia, pertanto, un lavoro in progress di collaborazione tra istituzioni centrali e territoriali ed operatori del settore per sviluppare sinergie a servizio della crescita di un comparto destinato a diventare sempre più rilevante per l'economia globale del Paese. I risultati dipenderanno dall'impegno e dalla responsabilità di quanti, soggetti pubblici e privati, sono chiamati ad operare affinché alle previsioni seguano le azioni di competenza di ciascuno.

1 Introduzione

1.1 Nuovo contesto Internazionale ed europeo

Il mondo del trasporto aereo è sempre più soggetto a rapide e profonde trasformazioni che richiedono scelte decisionali strategiche in grado di orientare gli operatori e di garantire loro un quadro di regole chiare e trasparenti in uno scenario internazionale ed europeo caratterizzato da processi evolutivi che possono così sintetizzarsi:

- Spostamento della crescita verso l'Asia e il Medio Oriente, che costituiranno il nuovo fulcro dei flussi mondiali di traffico aereo

Secondo le previsioni degli esperti del settore, il trasporto aereo mondiale dovrebbe crescere a ritmi sostenuti per la domanda proveniente dalle nuove economie emergenti e per la crescita delle classi abbienti all'interno di dette economie. In base a tali previsioni, nel 2030, a livello mondiale, la classe media dovrebbe quasi triplicare (da 1,8 miliardi nel 2010 a 4,9 miliardi nel 2030), mentre nella Regione Asia-Pacifico addirittura aumentare di circa sei volte, con conseguente forte incremento della domanda di volo. In particolare, la Regione Asia-Pacifico, secondo le previsioni degli esperti, entro il 2030, conquisterà il 38% del traffico aereo mondiale, superando gli USA, che continueranno, però, a detenere una posizione di rilievo.

- Forte concorrenza internazionale da parte dei vettori non UE

Tale concorrenza cresce in misura esponenziale soprattutto nei Paesi del Golfo che stanno perseguendo una politica di forti investimenti nelle infrastrutture aeroportuali e negli aeromobili, al fine di promuovere l'ascesa a livello mondiale della Regione. Le compagnie di questa Regione nel 2030 costituiranno una quota dell'11% del traffico aereo mondiale.

Attualmente le compagnie aeree mondiali di maggior peso sono ancora quelle americane: American Airlines e US Airways fondendosi hanno raggiunto 190 milioni di passeggeri; seconda Delta con 164 milioni. Seguono: United Continental con 140 milioni, Southwest con 135 milioni; Lufthansa con 103 milioni. In ascesa le compagnie cinesi, in particolare: China Southern Airlines con 86,5 milioni; Air China con 72,4 milioni, China Eastern Airlines con 73,1 milioni. Le compagnie europee sono state quelle più colpite dalla recessione mondiale, registrando, negli ultimi anni, secondo i dati forniti dall'International Air Transport Association (IATA) che rappresenta 240 compagnie aeree (84% circa del traffico mondiale) perdite rilevanti a fronte dei notevoli profitti realizzati dalle compagnie aeree commerciali mondiali.

➤ Tenuta su scala mondiale dei vettori di linea tradizionali

Detti vettori dovrebbero continuare a svolgere un ruolo fondamentale nel traffico aereo internazionale, con una quota di mercato del 74% nel 2030. Nel collegamento dell'Europa con il resto del mondo, pertanto, i vettori in parola occuperanno ancora una posizione di preminenza, mentre i vettori low cost, pur in crescita in tale settore, prevalentemente opereranno nel breve-medio raggio.

➤ Cambiamento significativo del mercato interno UE, che vede i vettori di linea tradizionali sottoposti a un'agguerrita concorrenza da parte dei vettori low-cost nel settore del breve-medio raggio.

Nel 2011, nel mercato europeo, per la prima volta, le compagnie "low cost" (42,4%) hanno superato la quota di mercato delle compagnie aeree tradizionali (42,2%). Tale tendenza è continuata nel 2012 (44,8% compagnie "low cost" e 42,44% compagnie tradizionali) e le previsioni indicano che dovrebbe ancora crescere in modo significativo. Eventuali anomalie incentivazioni alle compagnie low cost potrebbero, però, determinare fenomeni di distorsione della concorrenza e di dipendenza eccessiva dell'operatività di taluni aeroporti da detti vettori.

➤ Congestionamento degli aeroporti europei

Qualora le previsioni di imponente crescita della domanda di traffico aereo nei prossimi anni dovessero realizzarsi, molti aeroporti europei, potrebbero raggiungere un livello di saturazione.

In particolare, come previsto nella Comunicazione "La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile" del 1° dicembre 2011, COM (2011) 823, secondo le stime degli esperti, entro il 2030 (da ultimo riviste al 2035):

- Il traffico aereo, pur crescendo più lentamente in Europa rispetto alle economie emergenti, sarà pressoché raddoppiato;
- nonostante il potenziamento delle infrastrutture in volo e a terra, non saranno assorbiti circa 2 milioni di voli (pari al 10% della domanda prevista) a causa di carenze di capacità;
- non meno di 19 aeroporti europei opereranno a piena capacità per otto ore al giorno, ogni giorno dell'anno (mentre nel 2007 solo 5 aeroporti operavano per il 10% del tempo a piena capacità o quasi). Ciò avrà un impatto importante sull'intera rete aerea, poiché per la congestione in argomento in questi aeroporti, il 50% della totalità dei voli subirà ritardi alla partenza o all'arrivo o in entrambi i casi (contro il 17% nel 2007).

1.2 Nuovo contesto nazionale

Per il periodo 2014-2030, le previsioni di traffico aggiornate al 2013, indicano una crescita media annua del volume di passeggeri in Italia del 3,3% che dovrebbe raggiungere al 2030 un valore in termini assoluti pari a circa 250 milioni.

Differenziando il traffico passeggeri nazionale da quello internazionale, si prevede una maggiore crescita di quello internazionale con un tasso medio di circa il 4% rispetto a quello nazionale, che dovrebbe attestarsi a circa il 2%. In termini assoluti, si stima che il traffico nazionale crescerà di circa 23 milioni di passeggeri: da 56,4 milioni del 2013 a circa 79 milioni nel 2030, mentre quello internazionale dovrebbe aumentare di circa 84 milioni, passando da 87 milioni nel 2013 a circa 171 milioni nel 2030.

Calando i predetti dati a livello regionale, al 2030, si attesteranno ai primi tre posti, rispettivamente, il Lazio con circa 70 milioni di passeggeri annui, la Lombardia con oltre 59 milioni e la Sicilia con circa 26,5 milioni. Nel loro insieme, le predette tre Regioni registreranno il 56% del traffico italiano.

Relativamente al traffico cargo, attualmente Malpensa risulta il principale aeroporto per i traffici extra UE, seguito da Roma Fiumicino, mentre Bergamo è al primo posto per le relazioni UE e per il traffico nazionale. Nel suo complesso, il traffico cargo che ha origine e destinazione in Italia risulta pari al 25% per l'import e al 75% per l'export, con un netto sbilanciamento verso l'export del Nord-Ovest (70%), a cui si contrappone il Nord-Est con un flusso predominante in entrata.

Le previsioni per il settore, che, come noto, presenta una fragilità strutturale per carenza di infrastrutture e servizi di rete, che non consentono di beneficiare dei vantaggi derivanti dalla posizione geografica di baricentro rispetto al bacino mediterraneo e dall'alto valore aggiunto delle merci made in Italy, sono comunque di un raddoppio entro il 2030, passando dalle attuali 907,5 mila tonnellate a 1.400 tonnellate, al disotto, però dei valori previsti per i principali Paesi europei.

1.3 Dall'impianto "Hub and spoke" all'impianto della rete aeroportuale nazionale

A partire dagli stanziamenti di fondi pubblici disposti con la legge 22 agosto 1985, n. 449, la storia dei venti anni successivi ha visto una concentrazione di risorse sui due aeroporti cardine del Paese, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, riconoscendo a questi la centralità di poli aeroportuali per il Centro e Nord Italia.

Di conseguenza, negli anni '90, l'assetto della rete aeroportuale italiana si è configurata sul cosiddetto impianto "Hub and spoke", in cui gli altri aeroporti hanno rivestito il ruolo di conferimento del traffico sui nodi primari di Roma e Milano.

Successivamente, la crisi persistente del vettore nazionale, il diffondersi delle liberalizzazioni nel trasporto aereo, l'affermarsi del modello low cost, la crescita della domanda del trasporto aereo e lo sviluppo, al contempo, delle altre componenti modali del trasporto hanno comportato, nel

nostro Paese, una realtà di distribuzione del traffico che, a differenza degli altri Paesi europei, non ha una concentrazione prevalente sugli aeroporti "Hub", ma vede una ripartizione quasi paritetica tra gli scali di Roma e Milano e gli altri aeroporti nazionali. Parallelamente, si è assistito, negli ultimi anni, ad un consolidamento degli investimenti pubblici sugli aeroporti minori più consistente che su i due principali aeroporti del Paese.

Tale diversa articolazione del traffico sul territorio nazionale è altresì dovuta alla particolare configurazione geografica del Paese, che presenta diverse aree difficilmente raggiungibili da altre modalità di trasporto e per le quali il trasporto aereo risulta strumentale a garantire la continuità territoriale. Partendo proprio dall'esigenza di garantire la mobilità e lo sviluppo economico in tutte le aree del Paese ed, in particolare, quella del trasporto aereo nelle aree difficilmente raggiungibili con altre modalità, il presente Piano ha disegnato un'articolazione della rete aeroportuale nazionale distribuita sull'intero territorio e imperniata, in coerenza con il quadro delle nuove reti TEN-T e con la normativa di riferimento nazionale (art. 698 Codice della navigazione), su bacini di traffico omogeneo, con l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, nel cui ambito sono stati identificati alcuni scali di particolare rilevanza strategica.

In particolare, questi ultimi rispondono alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e risultano caratterizzati da un elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali, tra i quali un ruolo preminente è rivestito soprattutto dai tre gate intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia.

Gli altri aeroporti di interesse nazionale rispondono ad una domanda di traffico incentrata prevalentemente su scala nazionale o europea con collegamenti point-to point o su scala regionale o locale di zone remote e non adeguatamente servite da altre modalità di trasporto. Tali aeroporti sono considerati di interesse nazionale purché realizzino condizioni di specializzazione di ruolo e di raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario anche a tendere. In tale ambito, sono considerate prioritarie, ai fini dell'interesse nazionale, forme di alleanze di sistema o rete di cui si tratterà più approfonditamente nel capitolo 7 dedicato alla rete aeroportuale nazionale.

La predetta rete nazionale mira a supportare sia la mobilità generale, sia lo sviluppo economico del Paese nel suo insieme, soddisfacendo contestualmente le esigenze derivanti sia dalla complessità e specificità del territorio nazionale, sia dall'emergenza della situazione economica che impone un utilizzo efficiente delle risorse.

1.4 Potenzialità di sviluppo ed esigenze di programmazione

Il trasporto aereo contribuisce in modo significativo al sistema economico nazionale per il suo impatto diretto sull'economia, rivestendo un ruolo rilevante nel settore produttivo, in quanto consente le connessioni a lunga distanza, facilita l'accesso ai mercati, gli investimenti, le esportazioni, il turismo e favorisce, in generale, una più rapida mobilità.

Le strategie di sviluppo del trasporto aereo possono giocare, pertanto, un ruolo importante nel processo di rilancio dell'economia e devono essere considerate prioritarie ed integrate nel contesto delle più ampie strategie di sviluppo economico ed infrastrutturale del Paese.

Per valutare la rilevanza del settore, è sufficiente considerare che, nonostante la congiuntura economica globale, il traffico aereo nazionale, dopo la flessione del 2009, è tornato a crescere, nel 2010 e 2011, rispettivamente del 7% e del 6,5% e, nonostante i ribassi degli ultimi due anni (-1,3% nel 2012, -1,9% nel 2013), con 144 milioni di passeggeri circa nel 2013, l'Italia continua a confermarsi tra i primi posti in Europa per volumi di traffico.

Peraltro, le previsioni di crescita del traffico passeggeri per il Paese indicano un aumento estremamente consistente al 2030, pari a circa 250 milioni di passeggeri. Rilevano particolarmente a questo proposito, come suindicato, le potenzialità dovute agli effetti dell'impetuosa crescita dei mercati e dei flussi di passeggeri e merci nel Middle East e Far East che cominciano a farsi sentire con un incremento del traffico e con la rafforzata presenza di operatori provenienti da quelle aree.

A fronte delle previsioni di crescita del traffico, i programmi per l'adeguamento sia della capacità e dei livelli di servizio degli scali, che delle infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità e le connessioni intermodali, evidenziano carenze e mancati sviluppi, così come risulta sensibilmente ridotta la disponibilità di risorse allocate sui progetti di interesse pubblico e limitato il contributo di capitale privato a supporto degli investimenti infrastrutturali.

Il quadro dello sviluppo delle infrastrutture in Italia registra fra le maggiori difficoltà nella programmazione: la mancanza di criteri rigorosi per la scelta di opere prioritarie; l'ampia sovrapposizione di ruoli tra i diversi livelli di governo; l'incertezza e inadeguatezza del quadro economico e finanziario; il precario funzionamento dei sistemi di monitoraggio sui tempi e costi delle opere.

Alcune peculiari caratteristiche della rete aeroportuale italiana, quali la morfologia del territorio e la sensibilità ambientale, la struttura del sistema di mobilità, la distribuzione della popolazione e l'articolazione dell'economia possono costituire fattori critici rilevanti rispetto allo sviluppo e alla competitività del settore. Inoltre, il deficit di pianificazione delle necessarie aree di salvaguardia per le future espansioni, di sviluppo armonico di infrastrutture e territorio, di adeguata accessibilità e intermodalità, induce una complessiva fragilità del sistema aeroportuale rispetto alle opportunità di sviluppo del settore.

Riconoscendo la strategicità dello sviluppo del trasporto aereo per la crescita economica dei territori, il Piano Nazionale degli Aeroporti mira a cogliere nel più breve tempo possibile la sfida del superamento dei fattori critici, raccogliendo le opportunità di sviluppo, sia in termini di quantità dei flussi di traffico, sia in termini di qualità delle trasformazioni territoriali.

In tale quadro, la sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente sono per il Piano le direttrici di azione su cui poggiano interventi di potenziamento della capacità infrastrutturale e commerciale, nonché di miglioramento dei livelli di servizio per gli utenti, che utilizzano il trasporto aereo come parte del sistema complessivo della mobilità.

Tra le finalità del Piano assume carattere prioritario il contributo alla modernizzazione della mobilità nel Paese attraverso un presidio di qualità degli accessi dalle lunghe distanze e delle interconnessioni con le modalità di trasporto su gomma, ferro ed acqua che assicurano la distribuzione dei flussi sul territorio.

La rete nazionale degli aeroporti rappresentata nel Piano costituisce la base per l'articolazione dell'Action Plan che, coniugando le esigenze di scala europea e nazionale con la dimensione territoriale, definisce gli interventi infrastrutturali necessari, con costi e competenze, con orizzonte 2030.

Il recupero del deficit di pianificazione potrà avvenire solo con una visione integrata e prospettica dello sviluppo sulla quale fondare, con istituzioni centrali e locali, un programma di interventi capace di grandi opere, come il potenziamento dei gate intercontinentali (poli di Roma, Milano e Venezia), attento alla scala della soluzione puntuale, come i miglioramenti dell'accessibilità dell'“ultimo miglio” e delle interconnessioni fra le diverse modalità di trasporto.

Le azioni in grado di incentivare lo sviluppo della rete aeroportuale e creare le condizioni perché il mercato realizzi lo sviluppo, sono così individuabili:

- a) migliorare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, prima di favorire l'offerta di capacità aggiuntiva, per contenere gli impatti sull'ambiente ed il paesaggio dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture;
- b) garantire, qualora sussistano ostacoli di carattere fisico, ambientale o di sicurezza allo sviluppo dell'aeroporto, che la capacità richiesta per la crescita economico- territoriale sia assicurata mediante la prescrizione dei necessari vincoli o delocalizzazione funzionale;
- c) generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua in un quadro di sviluppo compatibile con l'ambiente;
- d) promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e le interconnessioni fra le diverse modalità di trasporto negli ambiti aeroportuali;
- e) favorire l'ottica di sistemi e delle reti che ottimizzino la capacità aeronautica e infrastrutturale e la gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti;
- f) integrare l'evoluzione della rete aeroportuale con le strategie di sviluppo dei territori;
- g) assegnare le risorse disponibili in base ad esigenze di priorità strategica e contestualmente a percorsi di risanamento economico-finanziario del settore;
- h) fornire punti di riferimento e maggiori certezze a tutti i portatori di interesse nello sviluppo aeroportuale e allo stesso tempo delineare un approccio flessibile per adattare le previsioni a lungo termine con la pianificazione di breve e medio periodo.

1.5 Finalità e direttrici del Piano Nazionale

Il Piano Nazionale costituisce, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, un atto di pianificazione con il quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone l'individuazione, con successivo decreto del Presidente della Repubblica, degli aeroporti e dei sistemi

aeroportuali di interesse nazionale e individua, su base tecnica ed economica, gli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese e per l'accessibilità ed intermodalità programmate su scala nazionale e regionale.

L'adozione del Piano è finalizzata a:

- fornire alle varie componenti istituzionali e operative un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa;
- disporre di uno strumento di governance per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo;
- ottimizzare l'offerta trasportistica, anche mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore del trasporto aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto;
- individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili, attivando altresì capitali privati.

Le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario sono così individuate:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi Orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi; anche al fine di promuovere il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale;
- promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

In particolare, l'esplicazione del valore strategico del documento si fonda sulla definizione:

- della rete nazionale, attraverso l'individuazione della valenza e ruolo di ciascun aeroporto in relazione a parametri di performance oggettivi;
- del quadro di sviluppo del settore aeroportuali in grado di favorire la crescita economica e la mobilità del cittadino;
- della coerente pianificazione infrastrutturale con il quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- di rapporti coordinati fra aeroporti e territori, preservando le aree per lo sviluppo e armonizzando la pianificazione delle infrastrutture e delle

funzioni urbane;

- di un quadro di sostenibilità ambientale della rete sul lungo periodo;
- di un Action Plan che fornisce le indicazioni tematiche per bacini, in forma di strumento mirato a perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della navigazione.

Lo stesso modello delineato dal Piano Nazionale costituisce, quindi, il riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, per i gestori degli impianti e i vari soggetti pubblici e privati, portatori di interessi rispetto allo sviluppo del trasporto aereo, chiamati, conseguentemente, ad orientare, nell'ambito di tale modello, le scelte infrastrutturali, gli investimenti, le politiche di sviluppo economico-territoriali e i propri impegni, per promuovere rapporti sinergici tra flussi di traffico passeggeri e merci, aeroporti, territorio ed investimenti nel settore.

2 Orientamenti europei e normativa nazionale

Al fini delle scelte programmatico-strategiche che si impongono per affrontare le sfide che deriveranno dal mutato scenario internazionale, europeo e nazionale, non si può prescindere dal quadro di riferimento degli orientamenti e della normativa europea e nazionale rilevanti in materia.

2.1 Riferimenti europei

Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 28 marzo 2011

In tale documento, nell'evidenziare che le scelte attuali segneranno il futuro del settore, l'Unione europea fornisce le linee direttrici della politica che intende seguire per lo sviluppo del settore del trasporto aereo:

- realizzazione di una maggiore integrazione degli aeroporti con le altre modalità di trasporto, in particolare con il trasporto ferroviario ad alta velocità;
- miglioramento delle operazioni di gestione degli aeromobili e del traffico aereo per garantire, oltre alla riduzione delle emissioni inquinanti, una maggiore competitività;
- aumento della capacità degli aeroporti per fare fronte alla domanda crescente di spostamenti per e da Paesi terzi e zone europee altrimenti poco collegate;
- operatività, entro il 2020, dell'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e dello Spazio aereo comune europeo che riunisce 58 Paesi e un miliardo di abitanti;
- perfezionamento di meccanismi normativi e di misure di prevenzione della conflittualità per una più efficace tutela sociale dei lavoratori del settore;
- completamento del sistema di sicurezza unico per il trasporto aereo di merci;

→ incremento dei livelli di sicurezza per i passeggeri, mediante la revisione della legislazione in materia, lo sviluppo della tecnologia SESAR e il miglioramento della raccolta, della qualità, dello scambio e dell'analisi dei dati, relativa alla segnalazione di taluni eventi rischiosi nel settore.

Comunicazione "La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile", del 1° dicembre 2011, COM (2011) 823

Nella predetta Comunicazione, la Commissione ha evidenziato le due principali problematiche che investiranno, nei prossimi anni, gli aeroporti europei:

→ la crisi di capacità dovuta all'aumento del traffico aereo, a causa del quale i maggiori aeroporti dell'UE, nei prossimi anni, non saranno in grado di assorbire circa 2 milioni di voli, pari al 10% della domanda prevista;

→ la caduta della qualità: per la congestione che si verificherà in detti aeroporti, il 50% della totalità dei voli subirà ritardi alla partenza o all'arrivo o in entrambi i casi.

Per ottimizzare lo sfruttamento della capacità aeroportuale esistente e aumentare la stessa, la Commissione propone di:

→ allineare la capacità a terra e in volo fissando, nell'ambito del Cielo Unico Europeo (Single European Sky) e con l'obiettivo di ottimizzare e integrare tutte le fasi di un volo, da aeroporto ad aeroporto (gate-to gate), obiettivi di miglioramento nei settori della sicurezza, dell'ambiente, della capacità/ritardi e dell'efficienza economica, sia per i servizi di navigazione aerea di rotta (primo periodo di riferimento 2012-2014), sia per i servizi di navigazione aerea di terminale, ossia negli aeroporti e nelle aree limitrofe (inizio del secondo periodo di riferimento 2015-2019). Il miglioramento della prestazione di questi ultimi servizi non dovrebbe, però, limitarsi a quelli connessi alla torre di controllo ma andrebbe esteso anche ai servizi a terra, coinvolgendo tutti gli operatori interessati (compagnie aeree, enti di gestione aeroportuale, prestatori di servizi di assistenza a terra, di servizi di sicurezza e doganali). A questo obiettivo dovrebbe concorrere la revisione delle normative per l'assegnazione delle bande orarie aeroportuali e per l'accesso ai servizi di assistenza a terra;

→ assicurare un sistema di assegnazione delle bande orarie più efficiente sul piano delle risorse, modificando il Regolamento in vigore in materia, con l'introduzione di misure tese a tutelare la trasparenza e concorrenza priva di distorsioni, compresa una maggiore indipendenza dei coordinatori delle bande orarie, per assicurare che le medesime bande siano destinate ai vettori in grado di utilizzarle al meglio. Secondo le previsioni degli esperti, rivedendo il sistema di assegnazione in vigore, si potrebbero registrare notevoli benefici, quali: l'aumento fino a 24 milioni di passeggeri in più ogni anno negli aeroporti europei e vantaggi economici per oltre 5 miliardi di euro e fino a 62.000 posti di lavoro entro il 2025, in conseguenza di un più efficiente sistema di allocazione delle risorse;

→ bilanciare il livello auspicabile di protezione antifonica con le esigenze di trasporto e mobilità, in linea con i principi contemplati dall'approccio equilibrato dell'ICAO sulla gestione del rumore;

→ favorire gli investimenti pubblici e privati volti al finanziamento dell'infrastruttura aeroportuale a livello dell'UE, per il cui reperimento, l'Europa

ha previsto una serie di strumenti finalizzati alla realizzazione dei due livelli delle reti TEN-T, la rete globale ("Comprehensive Network") da realizzare entro il 2050 e la rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030. I progetti aeroportuali ammissibili al finanziamento europeo riguarderanno: il collegamento degli aeroporti alle linee ferroviarie, l'ottimizzazione dell'infrastruttura esistente, l'aumento della capacità aeroportuale, il sostegno all'attuazione del Cielo Unico Europeo, in particolare lo sviluppo del programma SESAR (Single European Sky ATM Research). Nel quadro delle predette reti TEN-T, contribuiranno allo sviluppo degli aeroporti i seguenti strumenti finanziari:

- il "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility, CEF), che sosterrà i progetti di collegamento aria-ferrovia per gli aeroporti della rete centrale, nonché il sistema SESAR e il Cielo Unico Europeo;
- il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale FESR, che gestiranno gli stanziamenti a favore degli aeroporti inseriti nella rete globale;
- lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT) amministrato dalla Banca europea;
- il fondo denominato "Marguerite", che consiste in un fondo comune in titoli azionari paneuropeo, che si propone di agire da catalizzatore per gli investimenti in infrastrutture, ivi comprese quelle del settore aeroportuale.

Data la natura concorrenziale del mercato dell'aviazione, i finanziamenti pubblici per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali dovranno, comunque, avvenire nel rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.

Per accrescere la qualità degli aeroporti, in particolare, la Commissione propone di :

- promuovere l'accessibilità e l'efficienza degli aeroporti attraverso collegamenti ferroviari; molteplici sono gli strumenti individuati a tal fine, tra i quali: il sostegno finanziario per infrastrutture intermodali (entro il 2050 i principali aeroporti dell'UE dovranno essere collegati alla TEN-T ferroviaria e stradale), lo sviluppo di norme di interoperabilità per le informazioni, l'emissione di biglietti integrati, la costituzione di gruppi di lavoro tra tutte le parti interessate per la soluzione delle problematiche che ostacolano l'integrazione in argomento. Prioritario è ritenuto, soprattutto, il collegamento con linee ferroviarie ad alta velocità che fungano da servizio di raccordo e possano sostituire alcuni costosi voli a corto raggio, liberando così bande orarie da poter impiegare in mercati attualmente non serviti;
- migliorare i servizi di assistenza a terra, la cui qualità (ricezione adeguata dei passeggeri all'aeroporto, corretta preparazione dell'aeromobile ecc.) risulta determinante per garantire voli sicuri ed economicamente vantaggiosi. Nonostante i numerosi progressi registrati con l'apertura graduale dell'accesso al mercato di tali servizi, il livello di concorrenza nel settore varia ancora notevolmente tra gli Stati membri e ancora molteplici risultano i problemi da affrontare sia sotto il profilo della liberalizzazione, sia delle questioni sociali connesse alla protezione dei lavoratori, nel caso di gare vinte da nuovi operatori, e alla carenza di formazione del personale adibito a tali servizi in tempo di crisi economica e di conseguente risparmio sui costi del lavoro. L'esigenza di assegnare obiettivi di miglioramento prestazionali anche al settore dei servizi in parola e di vedere accresciuto il coordinamento delle operazioni a terra da parte degli enti gestori aeroportuali, soprattutto nei grandi aeroporti, per garantire livelli qualitativi minimi e un'efficiente assistenza ai passeggeri, è particolarmente avvertita a livello europeo, in

particolare in casi di emergenza di sospensione dei voli;

- rafforzare la trasparenza e la correlazione con i costi dei diritti aeroportuali e per la sicurezza (security), dando applicazione alla direttiva sui diritti aeroportuali del 2009, riguardante norme minime comuni per la fissazione dei diritti a carico delle compagnie aeree, che ha segnato una tappa importante per assicurare la parità di accesso all'infrastruttura aeroportuale a un prezzo equo per le compagnie aeree e per l'efficienza complessiva del sistema dell'aviazione. La sua attuazione nei vari Paesi membri sarà monitorata con attenzione dalla Commissione, che dovrà riferire in proposito al Consiglio e al Parlamento europeo. Per quanto concerne, invece, i diritti di sicurezza, il recupero dei costi è disciplinato a livello nazionale, con scarse informazioni per i passeggeri e inadeguate consultazioni con le compagnie aeree. L'intendimento della Commissione è di giungere alla fissazione di regole comuni minime al fine di assicurare che anche i diritti di sicurezza siano commisurati ai costi;
- rivedere gli attuali controlli di sicurezza (security) negli aeroporti europei e sviluppare un programma per il futuro; l'attuale quadro giuridico dell'Unione europea sulla sicurezza (security) dell'aviazione assicura un solido sistema di protezione. Tuttavia, i controlli di sicurezza sono spesso percepiti come eccessivamente onerosi dai passeggeri, dal settore dell'aviazione e dagli aeroporti. È necessario, pertanto, un equilibrio tra il potenziamento della sicurezza e l'agevolazione dei viaggi. In quest'ottica, si sta lavorando, in vista di un'impostazione maggiormente "basata sui rischi", per stabilire misure correlate alle situazioni di rischio reale;
- accrescere la sicurezza delle attività aeroportuali; l'UE è intervenuta con decisione in questo ambito adottando il Regolamento n. 1108/2009, che estende le attività normative di standardizzazione e di analisi della sicurezza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) alla sicurezza degli aeroporti. Ciò significa che gli aeroporti saranno presto soggetti a requisiti di sicurezza comuni. Un migliore coordinamento delle attività aeroportuali fornirà altresì un contributo utile al miglioramento della sicurezza;
- rivedere il mandato dell'Osservatorio comunitario sulla capacità aeroportuale, istituito nel 2008, con il compito, tra l'altro, di sviluppare una metodologia per la valutazione della capacità aeroportuale, nonché di effettuare un inventario delle infrastrutture aeroportuali europee, degli aeroporti con l'impostazione "gate-to-gate" e dell'intermodalità aria-ferrovia. L'intendimento è di ampliare le funzioni di detto Osservatorio per includervi anche questioni di qualità e prestazioni ed avvalersi dei risultati delle indagini di tale Osservatorio per chiedere agli Stati membri di sviluppare e fornire strategie nazionali sulla capacità aeroportuale, considerando tutte le implicazioni per la rete e, in particolare, l'esigenza di assicurare il successo del Cielo Unico Europeo.

Alla Comunicazione in argomento risulta correlato il c.d. " Pacchetto aeroporti", di seguito illustrato.

Pacchetto aeroporti concernente la proposta di Regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio relativi a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie, per i servizi di assistenza a terra e per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione europea del 1.12.2011

Come hanno sottolineato Eurocontrol e ACI Europe, una delle principali sfide che l'Europa deve affrontare nei prossimi anni è la congestione di molti aeroporti a causa di un'insufficiente capacità rispetto ad un aumento della domanda.

Alla luce della mancanza di capacità negli aeroporti più importanti e delle ripercussioni che ciò avrà sulla mobilità dei cittadini europei, la soluzione che sembra imporsi è di costruire nuove piste e infrastrutture aeroportuali. Tuttavia, l'impatto delle infrastrutture sull'ambiente e il riassetto del territorio costituiscono una preoccupazione sempre crescente. Inoltre, l'attuale crisi economica conferma l'importanza di una sostenibilità nel lungo termine dei bilanci. È opportuno, quindi, trovare anche altre soluzioni più efficienti ed economiche dell'incremento delle infrastrutture materiali per porre rimedio al problema della congestione.

Pertanto, l'Unione europea si propone di rivedere il vigente Regolamento sulle bande orarie per stabilire in che misura siano possibili miglioramenti al fine di arrivare ad un equilibrio tra capacità e domanda di trasporto aereo in tutti i settori (voli di lungo raggio, collegamenti regionali, trasporto merci, ecc.).

La relativa proposta contenuta nel Pacchetto ha proprio l'obiettivo di garantire l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie aeroportuali negli aeroporti congestionati, favorendo una concorrenza leale e promuovendo la competitività tra gli operatori.

Relativamente, poi, ai servizi di assistenza a terra, l'obiettivo generale della nuova proposta è quello di migliorare l'efficienza e la qualità complessiva dei medesimi servizi a beneficio degli utenti (compagnie aeree, passeggeri e spedizionieri), garantendo una maggiore liberalizzazione del settore e un maggior coordinamento tra i vari prestatori di detti servizi.

Infine, in ordine alle restrizioni operative per contenere il rumore, la Commissione ha proposto di seguire il c.d. "approccio equilibrato" adottato dall'ICAO, incoraggiando gli Stati a mitigare il rumore generato dal traffico aereo mediante la combinazione delle misure più idonee per ogni singolo aeroporto, a scelta tra le seguenti:

- 1) riduzione del rumore alla fonte (uso di velivoli più silenziosi);
- 2) uso migliore del territorio (pianificazione e gestione del territorio intorno agli aeroporti);
- 3) introduzione di procedure operative di riduzione del rumore (utilizzo di piste, rotte e procedure specifiche);
- 4) imposizione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore (come ad esempio, divieto di voli notturni o ritiro graduale dei velivoli più rumorosi).

La portata del Pacchetto in argomento si è notevolmente affievolita, a seguito della "bocciatura" parziale da parte del Parlamento della proposta relativa ai servizi di assistenza a terra e della decisione di rimettere all'ICAO l'adozione delle misure ritenute più opportune in materia di

restrizione del rumore. Risulta tuttora in corso l'iter per il nuovo Regolamento in materia di assegnazione delle bande orarie.

Risoluzione del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE

In tale Risoluzione si afferma che "non esiste al momento una definizione universalmente accettata dell'espressione aeroporto regionale". Di tale tipologia di aeroporti viene però data, nel medesimo documento, una definizione in negativo: "aeroporti non hub", proponendo che gli stessi siano suddivisi in principali e minori in base ai tipi di collegamenti da essi forniti, al volume dei passeggeri e ai collegamenti con le principali città e gli aeroporti principali, ed esortando la Commissione a fissare criteri comuni al fine di facilitare una corretta definizione di detta tipologia che tenga conto di tutti i predetti elementi. Al riguardo si evidenzia che nei nuovi Orientamenti in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, la Commissione ha individuato detti aeroporti regionali con quelli aventi un traffico passeggeri inferiore a tre milioni. In proposito, si rende necessario precisare che la terminologia ("regionale") usata dalla Commissione, riferita alle aree geografiche europee, non coincide con quella nazionale.

In ordine ai medesimi aeroporti, tra l'altro, tale Risoluzione:

- ritiene auspicabile evitare una loro proliferazione, onde evitare la creazione di infrastrutture aeroportuali poi inutilizzate o utilizzate in modo inefficiente;
- sottolinea che i finanziamenti pubblici agli stessi devono essere compatibili con gli articoli 106 e 107 del Trattato in materia di aiuti di Stato;
- ritiene che detti aeroporti, a causa del loro impatto ambientale ed economico debbano essere adeguatamente sostenuti dalle autorità nazionali e regionali, essere oggetto di consultazione locale e regionale e, sulla base di analisi costi-benefici, essere considerati ammissibili alla domanda di finanziamento nel quadro dei fondi dell'UE, così come di altri strumenti di ingegneria finanziaria sovvenzionati dall'UE nell'ambito del nuovo quadro di programmazione, raccomandando che la Commissione tenga conto delle opportunità offerte dagli aeroporti regionali come parte della rete europea di trasporto centrale;
- evidenzia che gli aeroporti regionali non dovrebbero favorire un aumento del debito pubblico ma dovrebbero essere economicamente sostenibili nel medio periodo;
- invita la Commissione ad elaborare una strategia per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti regionali in grado di attirare nuove compagnie aeree, promuovere la concorrenza, la decongestione dei principali aeroporti e lo sviluppo degli aeroporti regionali;
- invita gli Stati membri a investire nei collegamenti intermodali per favorire l'interconnessione degli aeroporti in parola con le altre parti della rete di trasporto, compresi gli altri aeroporti, in particolare quando gli aeroporti snodo soffrono di strozzature di capacità;
- ritiene indispensabile integrare la specializzazione del trasporto merci quale elemento essenziale per contribuire alla razionalizzazione della mappa degli aeroporti e ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture disponibili;

- chiede che la politica in materia di reti transeuropee di trasporto tenga in maggior conto detti aeroporti regionali per il ruolo vitale degli stessi ai fini della ripresa economica dei territori coinvolti.

Regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 e n.1316/2013 dell'11 dicembre 2013 sui nuovi Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e sul Meccanismo per collegare l'Europa("CEF")

I nuovi Orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, contenuti nel Regolamento n. 1315/2013, approvato a fine anno 2013, sulla base della proposta della Commissione in materia, prevedono una revisione di tale rete, con l'obiettivo di creare uno Spazio unico europeo dei trasporti in grado di offrire migliori servizi e una rete di trasporti pienamente integrata e di raggiungere, altresì, una riduzione delle emissioni dei gas serra provocate dai trasporti del 60% entro il 2050. La revisione si fonda su un'articolazione di detta rete in due livelli:

- 1) una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050, che comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate a livello nazionale e regionale che soddisfino i requisiti dei medesimi Orientamenti. Tale rete sarà essenzialmente di competenza dei singoli Stati membri ed è destinata a rafforzare la coesione territoriale, economica e sociale;
- 2) una rete centrale ("Core Network") a livello UE, da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto, in quanto comprenderà quelle parti della rete globale a maggiore valore strategico per il conseguimento degli obiettivi TEN-T, nonché i progetti a maggiore valore aggiunto europeo, quali i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali strozzature e i nodi multimodali, necessari per garantire la libera circolazione di merci e passeggeri all'interno dell'UE. La rete centrale permetterà collegamenti con le reti infrastrutturali di trasporto dei Paesi vicini e dovrà rispecchiare l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale;

A seguito delle modifiche intervenute rispetto alla proposta originaria della Commissione in materia di nuovi Orientamenti sulle reti TEN-T, la rete centrale interesserà:

- 94 principali porti europei con collegamenti ferroviari e stradali;
- 38 aeroporti principali con collegamenti ferroviari nelle principali città;
- 15.000 km di linea ferroviaria ad alta velocità;
- 35 progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature.

Per la realizzazione coordinata di detta rete centrale è stato adottato un "approccio per corridoi", che costituiscono lo strumento quadro per tale realizzazione:

- ogni corridoio dovrà, di norma, includere tre modalità di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere;
- ogni Stato dovrà partecipare ad almeno un corridoio;

→ per ogni corridoio dovrà essere istituita una "piattaforma" quale struttura di governance responsabile dell'elaborazione e attuazione dei "piani di sviluppo di corridoio", volti a coordinare efficacemente i lavori da effettuare lungo il corridoio in Stati diversi e nelle diverse fasi dei progetti. Dette piattaforme dei corridoi principali della rete centrale saranno presiedute da coordinatori europei.

I corridoi necessari per la realizzazione della rete centrale sono nove, di cui quattro di diretto interesse per l'Italia:

- il corridoio "Baltico-Adriatico", che è uno dei più importanti assi stradali e ferroviari transeuropei, rivolto a collegare il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alle Regioni delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale;
- il corridoio Mediterraneo, che collega la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino, costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro fiume nel Nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia - Lubiana;
- il corridoio Scandinavo – Mediterraneo, che è un asse Nord-Sud cruciale per l'economia europea: attraverso il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando per la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Nord Italia e ai porti italiani e de La Valletta. Il corridoio raggiunge via mare Malta, passando dall'Italia meridionale e dalla Sicilia. I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso;
- il corridoio Reno – Alpi, che costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il mare Mediterraneo a Genova, attraverso la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le Regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. Si tratta di un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.

La selezione dei progetti riconducibili ai predetti corridoi è effettuata dalla Commissione europea utilizzando una metodologia (SEC(2011)101) comunemente riconosciuta e basata su una serie di criteri volti ad individuare i nodi urbani ed i loro collegamenti.

Ciò premesso, si precisa che per i progetti nel settore dei trasporti, il piano di investimento, nell'ambito del "Meccanismo per collegare l'Europa", anch'esso approvato in forma di Regolamento nel mese di dicembre 2013, prevede, per il prossimo quadro finanziario relativo al periodo 2014-2020, uno stanziamento di circa euro 26,3 miliardi (prezzi correnti) di cui circa 11, 3 saranno destinati solo ai Fondi di coesione, ai quali ultimi, però, l'Italia non partecipa.

Aeroporti italiani inseriti nella CORE e nella COMPREHENSIVE NETWORK TENT-T

Nel nuovi Orientamenti sulle reti TEN-T risultano inseriti:

- nella "Core Network" i seguenti n. 11 aeroporti: Bergamo - Orio al Serio, Bologna, Cagliari, Genova, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Roma Fiumicino, Torino, Venezia;
- nella "Comprehensive Network" i seguenti n. 22 aeroporti: Alghero, Ancona, Bari, Bolzano, Brescia, Brindisi, Catania- Comiso emergency runway, Firenze, Foggia, Forlì, Lamezia Terme, Lampedusa, Olbia, Pantelleria, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Trieste, Verona.

Cielo Unico Europeo (Single European Sky)

L'iniziativa Cielo Unico Europeo (Single European Sky - SES) è stata lanciata dall'Unione europea nel 2004 con un triplice obiettivo:

- rafforzare il livello di sicurezza del traffico aereo;
- contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo;
- migliorare l'efficienza globale del sistema di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea.

L'impegno per la realizzazione di questi obiettivi è stato inoltre potenziato con la formulazione di obiettivi ambiziosi da conseguire entro il 2020, quali un incremento di capacità, un miglioramento della sicurezza, una riduzione del 10% dell'impatto ambientale dei voli e una riduzione pari ad almeno il 50% del costo dei servizi di gestione del traffico aereo per gli utenti dello spazio aereo.

Successivamente:

- nel 2007 è stato lanciato un grande progetto per modernizzare la tecnologia alla base del sistema europeo di gestione del traffico aereo (progetto SESAR);
- nel 2009, con il Regolamento (CE) n. 1070 del 21 ottobre 2009 sono stati aggiunti ulteriori strumenti concreti per migliorare le prestazioni e guidare la riforma del sistema europeo di gestione del traffico aereo: una nuova strategia per incentivare la fornitura di servizi integrati, un processo di definizione degli obiettivi prestazionali e l'istituzione del gestore della rete per coordinare l'azione a livello di rete europea. Inoltre, è stato individuato un approccio a cinque livelli che tratta i vari aspetti del Cielo Unico Europeo: sicurezza, prestazioni, tecnologia, aeroporti e fattore umano.

Al fine di accelerare l'attuazione del Cielo Unico Europeo, a metà anno 2013, la Commissione europea ha proposto un pacchetto di misure (noto come SES II +) volto ad aggiornare i precedenti quattro Regolamenti istitutivi dello stesso e a modificare le norme che disciplinano l'Agenzia

europea per la sicurezza aerea (AESA). In particolare, detto pacchetto consta di:

- una comunicazione "Accelerare l'attuazione del Cielo Unico Europeo", COM (2013) 408;
- una proposta di Regolamento recante modifica del Regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea, COM (2013) 409;
- una proposta di Regolamento relativa all'istituzione del Cielo Unico Europeo (rifusione), COM (2013) 410 per la revisione dei seguenti quattro Regolamenti del 10 marzo 2004: il Regolamento quadro (CE) n. 549/2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo Unico Europeo; il Regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel Cielo Unico Europeo ("Regolamento sulla fornitura dei servizi"); il Regolamento (CE) n. 551/2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo Unico Europeo ("Regolamento sullo spazio aereo"); il Regolamento (CE) n. 552/2004 relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("Regolamento sulla interoperabilità"). Tali Regolamenti sono stati già modificati nel 2009 dal Regolamento (CE) n. 1070/2009, che ha introdotto, inter alia, i concetti di "sistema di prestazioni" e "gestore della rete".

Con il pacchetto di misure suindicate, la Commissione si propone di affrontare un duplice ordine di problematiche:

- l'esigenza di una maggiore efficienza nella fornitura di servizi di navigazione aerea, che presentano carenze in termini di costi, assistenza ai voli e capacità offerta.
- la frammentazione del sistema di gestione del traffico aereo (ATM), che si compone di 28 Autorità nazionali che vigilano su più di un centinaio di prestatori di servizi di navigazione aerea.

Al riguardo, si evidenzia che, in ordine alle nuove proposte della Commissione, è in atto un confronto a livello europeo che vede diversi Stati membri, pur nella condivisione degli obiettivi di efficienza del Cielo Unico, porre in discussione gli strumenti e i tempi in cui giungere alla loro realizzazione. In particolare al fine di non determinare un aumento dei costi per gli stessi Stati e di non penalizzare i rilevanti investimenti già attuati dai provider nazionali dei servizi di navigazione aerea. Anche il nostro Paese ha manifestato la necessità di una revisione delle nuove proposte normative europee che tenga conto dell'effettiva implementazione del Cielo Unico Europeo, garantendo, al contempo, la necessità di integrazione con gli assetti nazionali in essere, nel rispetto del principio della sussidiarietà.

Comunicazione C(2014) 963 del 20 febbraio 2014 della Commissione europea concernente i nuovi "Orientamenti UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree"

Gli indirizzi contenuti nei nuovi Orientamenti suindicati prevedono interventi nel settore finalizzati a promuovere un utilizzo corretto delle risorse pubbliche per politiche orientate:

- alla crescita e nel contempo;

- a limitare le distorsioni di concorrenza che pregiudicherebbero la parità di condizioni degli operatori del settore nel mercato interno;
 - e ad evitare, soprattutto, la duplicazione di aeroporti non redditizi e la creazione di eccessi di capacità.
- La Commissione propone di adottare in materia un approccio equilibrato, che sia neutro nei confronti dei vari modelli aziendali di aeroporti e compagnie aeree e tenga conto contestualmente:
- delle prospettive di crescita del traffico aereo;
 - delle necessità di sviluppo territoriale e di accessibilità;
 - del contributo positivo dato dal modello di business di vettore low cost per lo sviluppo di alcuni aeroporti di piccole e medie dimensioni;
 - della necessità di un passaggio graduale al mercato, per cui, tranne in casi limitati e debitamente giustificati, (ad es. aeroporti che garantiscono la continuità territoriale) gli aeroporti devono essere in grado di coprire i propri costi di funzionamento e gli investimenti pubblici devono essere utilizzati per finanziare la costruzione o gli interventi infrastrutturali di aeroporti efficienti sotto il profilo economico, evitando distorsioni di concorrenza e proliferazione di aeroporti economicamente non efficienti.

L'ottica in cui muoversi, per l'Unione europea, anche nel settore degli aeroporti, come delle compagnie aeree, è quella di considerare la gestione aeroportuale e quella delle compagnie quali attività economiche rivolte alla fornitura di beni e servizi, a prescindere dallo status giuridico o tipo di proprietà (privata o pubblica) degli operatori del settore e dalle loro modalità di finanziamento. In coerenza con tale ottica, nel decreto legge 23 dicembre 2013 n.145 ("Destinazione Italia"), convertito in legge 21 febbraio 2014, n. 9, è stata inserita apposita previsione, all'art. 13, commi 14 e 15, rivolta a garantire la massima trasparenza delle procedure di erogazione dei contributi o altra forma di agevolazione economica da parte dei gestori ai vettori, al fine di garantire la più ampia partecipazione dei vettori interessati ai medesimi contributi.

2.2 Riferimenti nazionali

Art. 117 della Costituzione, in base al quale gli aeroporti rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni; ciò implica che nella materia spetta allo Stato la disciplina dei principi fondamentali, mentre rientra nella competenza delle Regioni la normativa di attuazione di detti principi, nonché la normativa regolamentare.

Art. 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che prevede l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da effettuare con le modalità ivi indicate (d.P.R. con la complessa procedura che richiede preventivamente la proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, l'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome, il parere dell'Agenzia del demanio e delle Commissioni parlamentari) e in base ai criteri

specificati dalla stessa norma, ossia:

- a) dimensioni e tipologia di traffico;
- b) ubicazione territoriale;
- c) ruolo strategico;
- d) previsioni progetti europei TEN;

Per gli aeroporti di interesse regionale, la norma si limita a prevedere l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle Regioni e delle province autonome, del Governo e degli enti aeronautici allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo dei medesimi aeroporti.

Art. 704 del Codice della navigazione che disciplina il rilascio della concessione di gestione aeroportuale, da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta dell'ENAC, all'esito di selezione effettuata tramite procedura di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria.

Art. 11-undecies del decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito in legge 2 dicembre 2005, n. 248, in base al quale la programmazione degli interventi infrastrutturali per il settore dell'aviazione civile, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, soddisfa, in via prioritaria, le esigenze dei collegamenti con gli aeroporti d'interesse nazionale e, in particolare, con gli hub aeroportuali di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa. Ai sensi alla stessa norma, i piani d'intervento infrastrutturale dell'ENAC e dell'ENAV sono redatti in coerenza con le linee d'indirizzo contenute nella programmazione ministeriale, consultate le associazioni rappresentative dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali.

Artt. 71 - 81 decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012 n. 27

Con il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Titolo III - Capo II - artt. 71-82), convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27 è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali. La nuova normativa prevede che, nella determinazione di tali diritti, siano applicati i principi di:

- a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
- b) consultazione degli utenti aeroportuali;
- c) non discriminazione;

d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.

Inoltre, l'art. 72 del medesimo decreto legge prevede la definizione di rete aeroportuale quale "gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale", mentre l'art. 74, comma 1, dispone che "Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere della Conferenza Unificata, sono designate le reti aeroportuali sul territorio italiano". Il medesimo art. 74 statuisce, altresì, al comma 2, che l'Autorità di vigilanza può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete, fermi restando i principi di cui all'articolo 80 del medesimo decreto legge.

Art. 6, comma 19, del decreto legge 78/2010, convertito in legge n. 122/2010 – divieto di trasferimenti a società partecipate in perdita

Il disposto dell'art. 6, comma 19, del decreto legge 78/2010, convertito in legge n. 122/2010, non consente alle amministrazioni pubbliche di "effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali". Tale divieto non si applica in presenza di contratti di programma e di servizio, anche se, sulla base dell'interpretazione fornita dal MEF, occorre valutare, pur in presenza di detti contratti, la ricorrenza dell'interesse pubblico a effettuare ricapitalizzazioni o trasferimenti di fondi e accertare l'esistenza delle necessarie coperture finanziarie.

Programma infrastrutture strategico - 11° Allegato Infrastrutture DEF 2014-2016

Nell'11° Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2014-2016, redatto ai sensi della legge 7 aprile 2011, n. 39, sono fissate le linee strategiche del Governo e della vigente Legislatura in materia di infrastrutture per i prossimi anni.

Nell'ambito del cap. II, tra i processi pianificatori da realizzare, è previsto il Piano degli aeroporti. Al riguardo, nell'evidenziare che il settore dell'aviazione costituisce, a livello mondiale, l'unica rete di trasporto veloce che consente la connettività tra le nazioni, supportando la crescita dell'economia globale e del turismo ed agevolando gli scambi commerciali, si afferma che lo sviluppo del trasporto aereo in Italia si potrà realizzare solo se:

- la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e potenziamenti laddove compatibili con le condizioni ambientali;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con gli altri modi di trasporto.

In tale ottica, è fondamentale la definizione della rete aeroportuale nazionale che individui sia i profili funzionali che le prospettive di sviluppo degli

aeroporti ricompresi nella rete stessa; tale definizione deve tenere in considerazione le opportunità per il Paese di raccogliere la sfida dello sviluppo, evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti, le soluzioni possibili, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali, e basandosi su scelte di potenziamento della capacità aeroportuale e della qualità dei servizi.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in considerazione del quadro normativo di riferimento e degli orientamenti comunitari, di concerto con le altre Amministrazioni dello Stato competenti, porrà in essere tutte le azioni tese ad individuare nell'ambito del Piano Nazionale degli Aeroporti adeguate strategie di intervento fondate sui seguenti fattori di input:

1. la rete aeroportuale nazionale è costituita dagli aeroporti delle reti Core Network e Comprehensive Network della Rete Transeuropea dei trasporti; oltre la rete TEN-T, basata su logiche di corridoi intercontinentali, la rete nazionale deve essere completata da quegli aeroporti in grado di garantire la copertura delle esigenze di sviluppo socio-economico del territorio, garantendo ai cittadini parità di accesso al diritto di mobilità, e da quegli aeroporti che assicurano il soddisfacimento della continuità territoriale;
2. la classificazione funzionale degli scali che rappresenta strumento di indirizzo e definizione del ruolo in grado di orientare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili, sulla base di priorità di intervento;
3. dare attuazione ai Regolamenti europei sul cielo unico SES II che richiedono un importante sviluppo della capacità degli aeroporti secondo standard di servizio coerenti con lo scenario operativo europeo, requisiti prestazionali degli scali secondo una gerarchia funzionale ed operativa;
4. la definizione di sistemi aeroportuali nell'ambito di stessi bacini di traffico per supportare la classificazione funzionale degli scali e la diversificazione del ruolo per migliorare le economie di scala, anche attraverso l'unicità di gestione degli stessi;
5. la definizione di una rete cargo che, recuperando il ritardo accumulato nel settore rispetto ai livelli europei, svolga ruolo di strumento di supporto allo sviluppo economico del Paese attraverso l'aumento degli scambi commerciali con l'estero, a tal fine è necessario che la rete sia basata su asset strategici differenziati tra piattaforme logistiche e nodi di connessione intercontinentale;
6. principi di sostenibilità ambientale correlati con la verifica delle strategie adottate per definizione della rete nazionale a supporto della crescita;
7. necessità di connettere i nodi puntuali della rete aeroportuale con la rete multimodale del trasporto, dando attuazione al Piano della logistica e della mobilità; tale azione non richiede investimenti rilevanti in quanto sfrutta connessioni già programmate per il potenziamento infrastrutturale delle altre modalità ma è in grado di garantire considerevoli benefici per la mobilità dei cittadini. Nelle tavole riportate nel Capitolo IV del medesimo Allegato Infrastrutture sono inclusi una serie di interventi che già contemplano opere mirate all'accesso di impianti aeroportuali del Paese quali in particolare quelli di Milano Malpensa, Linate, Venezia, Bologna, Pisa/Firenze, Fiumicino, Napoli Capodichino, Bari, Lamezia, Catania, Palermo, Cagliari ed, inoltre, nella Tabella 3 sono indicati gli inserimenti in Legge Obiettivo di alcune opere che prevedono l'accesso agli impianti aeroportuali.

In aggiunta a quanto sopra, il Piano dovrà pervenire all'individuazione di nuovi modelli gestionali più efficienti degli attuali per ottenere una misurabile ottimizzazione sia dei costi di gestione in capo allo Stato sia dei costi sostenuti dagli utenti. In tale ottica, risulta anche rilevante la necessità di individuare modalità di riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi aeroportuali con contenimento dei costi per lo Stato e per l'utenza.

Delle suindicate previsioni dell'Allegato "Infrastrutture" si è tenuto debito conto in sede di elaborazione del Piano degli aeroporti.

3 Il Trasporto Aereo Italiano

3.1 Aeroporti e ricadute economiche

Gli aeroporti rivestono una grande importanza economica sia a livello locale che nazionale; in Italia le ricadute economiche sul territorio derivanti dai flussi di passeggeri registrati sono stimabili in circa 100 miliardi di euro all'anno.

I gestori dei principali aeroporti italiani hanno impiegato direttamente, nel 2010, oltre 9.000 dipendenti, per servire un traffico di circa 140 Milioni di passeggeri, mentre, in termini occupazionali, il settore del trasporto aereo genera complessivamente circa 500 mila addetti tra diretti, indiretti e indotti per un valore aggiunto di circa 15 Miliardi di euro/annui.

Negli anni dal 2005 al 2011, si sono registrati investimenti nel settore aeroportuale, complessivamente, per oltre 2.600 milioni di euro, con una media di circa 376 milioni di euro all'anno. Sul totale degli investimenti il 28% circa è stato finanziato con fondi pubblici, il restante 72% circa con fondi propri dei gestori. Per il quinquennio 2012-2016 è stata prevista la realizzazione di investimenti per un totale di circa 3.543 milioni di euro, per una media di circa 709 milioni di euro annui pari a quasi il doppio di quanto investito mediamente in un anno nel predetto quinquennio 2005-2011.¹

3.2 La crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio

Il traffico passeggeri in Italia è passato da 91 milioni del 2000 a circa 144 milioni del 2013, registrando un tasso annuo medio di crescita pari al 3,6%. Nel medesimo periodo di riferimento, il numero di movimenti è passato da circa 1,2 milioni del 2000 a circa 1,4 milioni del 2013, con un tasso annuo medio di crescita pari a 1,6%.

In costante crescita anche il numero medio di passeggeri per movimento, che è passato da 75 pax/mov del 2000 a 101 pax/mov nel 2013. Il traffico è cresciuto con un tasso maggiore rispetto al traffico mondiale ed invece in linea con il tasso di crescita registrato in Europa.

Gli aspetti più significativi della crescita registrata nell'ultimo decennio, che hanno influenzato lo sviluppo infrastrutturale dei terminali della rete aeroportuale sono identificabili:

¹ "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", elaborato da One Work, KPMG, Nomisma per ENAC (aggiornamento 2013)

→ nella componente di traffico internazionale che è cresciuta in modo prevalente e diffuso su tutti gli aeroporti;

→ nella componente di traffico low cost, con una crescita che in taluni scali ha riguardato la totalità dei flussi, ed un valore in alcuni anni a due cifre (Trapani con +44%, Roma Ciampino +25,5%, Treviso +23,8 e Pisa +15,8%). L'incremento su questi aeroporti ha limitato la concentrazione del traffico negli scali limitrofi più grandi, rispetto al 2000, in cui circa il 60% del traffico era concentrato nei 3 aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, nel 2011 il 63% del traffico è concentrato in 6 aeroporti, evidenziando quindi una diffusione del traffico particolarmente rilevante, se confrontato con Francia, Germania e Regno Unito;

→ nei flussi intercontinentali, la cui crescita ha creato nuove aperture verso i mercati del Far East e Middle East.

La rete aeroportuale italiana ha risposto con capacità adeguata anche grazie all'ingresso, nella fascia degli scali di media dimensione, di aeroporti precedentemente caratterizzati da ridotta attività commerciale.

Il tasso medio di crescita annua è stimato nel 3,3% nel periodo 2014-2030, inferiore rispetto a quello registrato negli anni passati, sia per il rallentamento previsto nel breve periodo che per le basse potenzialità di crescita comunque previste per l'area Europa.

La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale (+4%circa) che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, si prevede un contenuto tasso di crescita (+ 2% circa).

Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica (Sicilia e Sardegna); per il traffico nazionale, invece, la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.

Lo sviluppo registratosi, soprattutto nel 2010 e nel 2011, delle connessioni con il Middle East e Far East testimonia come l'ampia offerta già disponibile e che si sta predisponendo nei mercati emergenti possa avere effetti rilevanti anche sul nostro Paese, localizzato in posizione baricentrica nell'area mediterranea.

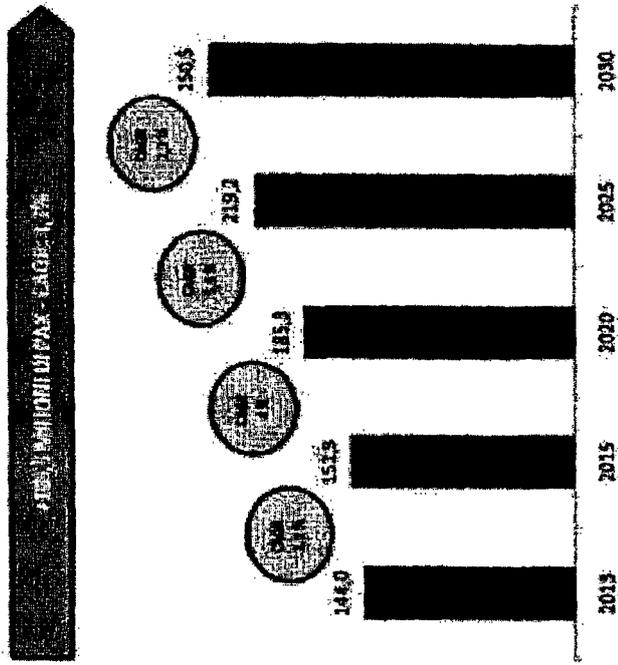


Figura 3.1 - Previsioni di traffico al 2030 (milioni)

Le previsioni potranno avere scostamenti anche rilevanti in funzione dell'andamento dell'economia globale e conseguentemente dei flussi turistici; inoltre l'intensità con cui evolveranno i processi di liberalizzazione delle rotte internazionali ed intercontinentali potrà ridurre o amplificare la crescita del traffico internazionale.

Tali effetti non sono solo di carattere quantitativo ma anche qualitativo, sia per la tipologia dell'offerta (vedi la diffusione di aerei di maggiore dimensione tra cui l'A380) con impatti su strutture e infrastrutture degli scali, sia per le possibili riconfigurazioni dell'architettura delle alleanze fra i vettori, con conseguenti effetti sull'assetto dei principali aeroporti (in particolare i gate intercontinentali).

² Fonte "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio" One Work, KPMG Nomisma (aggiornamento 2013)

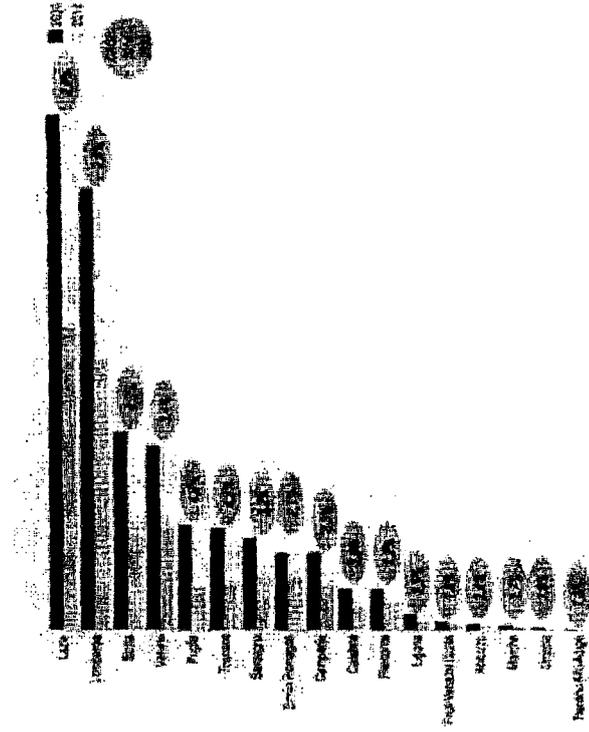


Figura 3.2 - Previsioni di traffico al 2030 per Regioni²

3.3 Le caratteristiche della rete aeroportuale e del traffico aereo

Al contrario di quello che avviene nella maggior parte dei principali Paesi europei, dove il traffico è concentrato in pochi scali strategici, in Italia il traffico risulta più distribuito negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri.

La particolare conformazione geografica della penisola favorisce, infatti, la distribuzione del traffico aereo articolata in più scali in grado di raggiungere un più ampio bacino di utenza e garantire un'accessibilità in tempi accettabili.

In termini di dotazione di aeroporti commerciali, in relazione alla popolazione e all'estensione territoriale, la rete aeroportuale italiana presenta un'offerta di 1 aeroporto ogni 1,27 Mil. di residenti e ogni 6400 Km².

Rispetto ai livelli complessivi di popolazione e alle caratteristiche insediative e di sviluppo economico, il traffico aereo appare non omogeneamente distribuito nel Paese. In alcune aree, infatti, a fronte di sostenuti valori di popolazione e PIL, o di flussi turistici, non corrisponde un adeguato livello di traffico aereo.

In Italia, nel 2008, l'indice di propensione al volo si attestava su 2,2 pax/ab, rispetto alla media dei principali Paesi dell'Europa occidentale di 2,8 pax/ab. Nel 2011 l'indice è cresciuto fino ad arrivare a 2,4 pax/ab evidenziando un progressivo allineamento ai livelli di mobilità di Paesi come la Germania e la Francia.³

Il livello del mercato del trasporto aereo in Italia, rispetto a popolazione e indici economici, è quindi ancora modesto ed il traffico internazionale è il segmento in cui l'Italia ha maggiori potenzialità di crescita. Il principale limite del mercato italiano è, infatti, ancora rappresentato dal basso livello di collegamenti diretti intercontinentali.

3.4 I limiti per la crescita

Il sistema aeroportuale italiano non mostra allo stato attuale, salvo poche eccezioni, sostanziali criticità di capacità rispetto ai volumi di traffico e ai movimenti che li generano.

Tuttavia, in relazione ai traffici attesi, se gli attuali livelli di capacità non fossero adeguatamente incrementati, entro il 2030, alcuni dei principali aeroporti italiani potrebbero essere congestionati, con conseguente decadimento dei livelli di servizio e ripercussioni sull'economia e la competitività nazionale.

Per Roma Fiumicino, in particolare, il differimento di immediati interventi sostanziali sul sistema piste, piazzali e aerostazioni, porta al verificarsi di fenomeni diffusi di congestione sempre più ampi nell'arco della giornata, con importanti ripercussioni sulla capacità commerciale dello scalo,

³ Censimento ISTAT 2011

ovvero sulla possibilità di offerta di nuovi movimenti nelle fasce orarie più richieste.

Situazione analoga per gli aeroporti di Linate, Catania, Bologna, Firenze e Pisa, che presentano già oggi un livello di saturazione delle aerostazioni nelle ore di picco. Inoltre, alcuni aeroporti sono soggetti ad una forte pressione insediativa e risultano essere già compromessi rispetto alla futura crescita di traffico.

Peraltro, la nuova disciplina emergente sulla gestione degli slot, derivante dal Single Sky 2, imporrà il preciso rispetto degli stessi, pena la cancellazione del volo, per evitare che inefficienze o scarsa capacità di un aeroporto possa determinare un effetto domino sul sistema aeroportuale europeo.

L'aumento della capacità aeroportuale è pertanto assunto come uno degli obiettivi principali del Piano Nazionale, con la finalità di rispondere efficacemente alla crescita potenziale della domanda e garantire livelli di servizio e sicurezza adeguati agli standard europei.

In coerenza con gli indirizzi assunti dalla Commissione europea, la pianificazione dei potenziamenti è basata su:

- razionalizzazione e ottimizzazione della capacità esistente, anche per contenere, per quanto possibile, gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture air side e land side;
- utilizzo della capacità disponibile in aeroporti esistenti che costituiscono oggi "riserva di rete".

3.5 Accessibilità aeroportuale e intermodalità

L'accessibilità agli aeroporti e i collegamenti territoriali, rispetto ai livelli di traffico attuali, rappresentano già un aspetto critico, anche per gli scali posti a breve distanza dai centri urbani di riferimento, in quanto in molti casi i tempi di accessibilità risultano rallentati dal traffico locale o da una viabilità inadeguata.

Nei casi degli aeroporti più distanti dai centri urbani, come Roma Fiumicino e Palermo, l'accessibilità risente del traffico generato dalla conurbazione metropolitana e da nuovi poli di attrazione urbana posti lungo la viabilità di accesso.

Per alcuni aeroporti, Roma Fiumicino è il caso più emblematico, le infrastrutture che assicurano le connessioni con i bacini di traffico non sono coerenti, in termini di capacità e livello di servizio, con il posizionamento e il ruolo degli scali.

I livelli di intermodalità risultano complessivamente inadeguati sia al livello di rete locale che regionale e certamente non strutturati rispetto a standard ormai diffusi in Europa; risultano, infatti, accessibili su ferro soltanto gli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino ed Ancona.

In tutti i casi, i tempi di percorrenza, le frequenze, nonché le caratteristiche dei treni scoraggiano l'utenza e non rendono competitivo il collegamento ferroviario con quello su gomma.

Il Piano assume, pertanto, come obiettivo prioritario quello del potenziamento dell'accessibilità agli aeroporti e dell'integrazione ferro-aria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il Paese.

A tal fine definisce un quadro di pianificazione unitario ed organico del sistema delle connessioni e delle interconnessioni delle infrastrutture aria-ferro-acqua-gomma, che indirizzi lo sviluppo di progetti ed opere da parte degli Enti territoriali, efficienti, adeguati e coerenti con i futuri sviluppi degli aeroporti.

In coerenza con quanto sopra detto e con i nuovi Orientamenti per la revisione della rete delle connessioni trans-europee e con le indicazioni del Single Sky 2, il Piano Nazionale prevede quali prioritari:

- a) i collegamenti con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia, sia viari che su ferro, nella programmazione e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese;
- b) la realizzazione delle connessioni intermodali in corso per gli aeroporti di Bologna (People Mover), Cagliari (treno), Milano Linate (metro) e Napoli (metro);
- c) la realizzazione dei collegamenti su ferro per gli scali aeroportuali di Bergamo Orio al Serio, Brescia, Catania, Genova, Lamezia Terme e Trieste;
- d) la pianificazione delle connessioni necessarie per gli aeroporti di Brindisi, Firenze, Trapani e Verona.

3.6 Trasporto aereo e Alta Velocità

Il recente sviluppo della ferrovia Alta Velocità sta profondamente modificando le scelte di trasporto dei viaggiatori specialmente a livello nazionale; ciò pone l'esigenza di valutare sia le opportunità integrative con la modalità aerea che gli aspetti competitivi.

In passato, in Europa i collegamenti ferroviari AV erano di fatto solamente una modalità concorrente del trasporto aereo. In tempi più recenti, due nuovi fattori hanno modificato la situazione del trasporto aereo interno in Europa: da una parte, l'aumento della sensibilità ambientale e le misure fiscali proposte per il trasporto aereo intracomunitario, dall'altra, la crescente congestione dei grandi aeroporti comunitari, come Francoforte, Parigi, Amsterdam, Londra. In tale contesto, la rete ferroviaria AV ha iniziato a ricoprire il ruolo di fattore complementare al trasporto aereo, inducendo le compagnie aeree presenti nei diversi hub europei ad avvalersi della presenza di servizi AV per alimentare il proprio traffico.

L'esperienza italiana dell'introduzione dell'Alta Velocità ha permesso al trasporto ferroviario di acquisire sulla tratta Roma-Milano, dalla data della sua introduzione nel dicembre 2008, una significativa quota del traffico aereo della rotta Roma Fiumicino-Milano Linate.

L'erosione del traffico aereo, con trasferimento di flussi di passeggeri sulle linee ferroviarie AV continuerà, considerando l'ulteriore riduzione del tempo di percorrenza per la tratta Roma-Milano e la costruzione di stazioni Alta Velocità fuori centro-città che permettono di ridurre ulteriormente i

tempi di percorrenza. Nuovi vantaggi deriveranno altresì dall'aumento e dal miglioramento dell'offerta, anche a seguito dell'ingresso di nuovi operatori. Per poter sfruttare l'integrazione modale tra treno ed aereo, coerentemente con l'esperienza europea, è necessario valutare la scelta di collegamento tra aeroporti e linee Alta Velocità.

L'Alta Velocità è un elemento primario di competitività per il Paese e vanno ricercate tutte le opportunità per far dialogare le due reti. L'espansione dei bacini di traffico e la fruibilità degli scali è un fattore essenziale per gli aeroporti con rilevante traffico, in particolare per quelli in grado di raccoglierlo oltre confine, anche in considerazione che questi nodi appartengono sia alla rete "Core" TEN-T ferroviaria, che a quella aeroportuale.

E' prioritario, quindi, per il sistema nazionale che per gli scali con un ruolo di gate intercontinentale (Fiumicino, Malpensa, Venezia) sia garantito il collegamento diretto tra aeroporto e rete AV.

Il pieno sviluppo della rete aeroportuale e della rete ferroviaria e di AV/AC e l'integrazione delle destinazioni, oltre a fornire un'alternativa di viaggio ai cittadini, costituisce anche una risorsa strategica del Paese nel caso in cui una delle due reti dovesse subire default temporanei.

4 Sviluppo degli Aeroporti e Territorio

Il disegno della rete aeroportuale nazionale individua gli scali che saranno chiamati ad assorbire la maggior parte dell'aumento di traffico; questi aeroporti dovranno, altresì, sostenere la crescita economica del Paese associata al trasporto aereo e ad essi vanno assicurate le condizioni di sviluppo necessarie allo scopo. Infatti, "lo Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio"⁴ ha rilevato che la quasi totalità degli scali italiani, dove si concentra un traffico di 140 Mil. di passeggeri (94% del traffico aereo italiano) non dispongono, all'interno dei sedimi aeroportuali, di spazi per futuri sviluppi, che dovranno essere dunque reperiti attraverso l'acquisizione di aree esterne.

Occorre, quindi, salvaguardare con urgenza, attraverso adeguati strumenti di vincolo, le aree necessarie per l'espansione dei sedimi nei limiti in cui dovessero risultare funzionali alla realizzazione di nuove infrastrutture sia in "air side" che in "land side". Tale obiettivo deve essere perseguito con il pieno coinvolgimento delle Regioni che, attraverso i propri strumenti di pianificazione e di coordinamento, meglio possono attuare vincoli ed indirizzi nel governo del territorio. Dalla valutazione delle necessità e degli impatti, dovrà derivare il quadro degli indirizzi pianificatori all'interno dei quali dovrà essere costruita la coerenza con i Master Plan.

In tale quadro, avranno particolare rilevanza, al fine del raggiungimento di migliori risultati della pianificazione complessiva, i processi di comunicazione fra le Autorità centrali quali l'ENAC e gli Enti territoriali competenti e la concertazione nella fase di pianificazione, che vede il gestore aeroportuale nella funzione attiva di studio delle soluzioni tecniche più adeguate, anche attraverso l'analisi, laddove necessario, di quadri comparativi fra opzioni diverse.

Deve quindi essere promossa l'integrazione delle strategie di sviluppo aeroportuale nelle politiche di pianificazione del territorio, armonizzando il processo di crescita e trasformazione urbana con quello di sviluppo dell'aeroporto, che non dovrà essere considerato, come spesso accaduto in passato, come un'entità isolata ed autonoma, ma viceversa riconosciuto quale elemento pienamente inserito nel territorio, con un ruolo fondamentale di volano di sviluppo socio-economico, coerente con gli obiettivi e le esigenze del territorio.

Se da un lato, lo sviluppo degli aeroporti deve essere sensibile alle richieste e alle necessità del contesto circostante, dall'altro, le strategie di trasformazione urbana devono avere grande attenzione a non compromettere lo sviluppo degli scali e a non condizionarne l'operatività, in un

⁴ Studio elaborato da OneWorks KPMG, Nomisma per ENAC (2010 e successivi aggiornamenti)

processo tendente ad una convergenza tra le strategie nazionali e quelle aeroportuali locali.

Risulta necessario, pertanto, che le strategie aeroportuali siano integrate nelle prospettive locali, in un processo di concertazione della pianificazione dello sviluppo del territorio di riferimento, che deve essere perseguito già dalle prime fasi di elaborazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, con le debite attenzioni ai fenomeni di interazioni tra territorio ed aeroporto come le emissioni inquinanti, il rumore, il pericolo per la sicurezza della navigazione aerea che alcune attività sul territorio generano per l'attività di volo.

4.1 Tutela delle aree a rischio di impatto

L'esigenza di salvaguardare l'esposizione al rischio nelle vicinanze delle infrastrutture aeroportuali ha indotto l'Enac, in ottemperanza alle previsioni normative, ad imporre dei vincoli allo sviluppo del territorio limitrofo agli aeroporti, con riferimento alla densità edilizia e alle attività compatibili, al fine di mitigare le conseguenze di un eventuale incidente.

Il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 707 del Codice della navigazione e delle norme di attuazione emanate dall'ENAC, a tutela delle persone che risiedono o svolgono la propria attività nelle aree limitrofe agli aeroporti, è un passo fondamentale per assicurare i livelli di sicurezza attesi. Fermo restando quanto sopra affermato, è opportuno trasformare un vincolo necessario in un'opportunità di sviluppo che porti vantaggio al territorio, sia sul piano dell'impatto ambientale, che sul piano delle iniziative economiche ed industriali che possono ricevere beneficio dalla presenza di infrastrutture aeroportuali.

E' quindi necessario che gli Enti territoriali diano luogo ad un'attenta pianificazione urbanistica delle funzioni da sviluppare nelle aree limitrofe agli aeroporti, che siano coerenti con essi e tendano ad integrare anche attività a servizio dell'aeroporto, a beneficio delle comunità residenti.

4.2 Vincoli aeronautici

Di converso, nel rapporto tra territorio e aeroporto, è altrettanto importante il tema dei rischi che il territorio genera all'attività di navigazione aerea in termini di sicurezza. In tal senso, è indispensabile che i Comuni recepiscano nei propri strumenti di pianificazione i limiti di altezza di edifici e manufatti derivanti dai "piani di limitazione ostacoli" degli aeroporti, al fine di evitare la realizzazione di opere che costituiscano ostacolo alla navigazione aerea, sia in relazione alle attuali infrastrutture di volo che a quelle programmate, al fine di non compromettere gli sviluppi futuri degli scali.

Tali vincoli edificatori dovranno essere recepiti dagli strumenti urbanistici comunali al fine di rendere più efficiente ed efficace l'azione della Pubblica Amministrazione, a vantaggio delle singole iniziative dei cittadini e delle imprese.

5 Il Trasporto Merci

5.1 Il traffico cargo in Italia

Sebbene il trasporto cargo in Italia rappresenti una piccolissima parte del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%), riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40%⁵ del valore totale delle merci trasportate. Rispetto ai principali Paesi europei concorrenti, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate, la quota relativa generata dai nostri aeroporti è di circa il 7%, quella tedesca il 37% e quella francese il 15%.

Il traffico cargo in Italia, dopo la forte diminuzione del 2009, dovuta anche alla dismissione da parte di Alitalia della flotta "all cargo", ha ripreso quota nel corso del 2010, con una crescita del 18%; nel 2012 si è registrata una flessione di circa il 3% rispetto al 2011, mentre nel 2013 un incremento del 1,5%, assestandosi a 907,5 mila tonnellate. In Italia il traffico cargo continua ad essere concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia 64% e Lazio 20%) dove viene smistato circa l'84% del totale delle merci via aerea.

Il traffico è sostanzialmente concentrato per il 76% in tre aeroporti principali: Milano Malpensa (47%), Roma Fiumicino (16%) e Bergamo Orio al Serio (13%). Tutti gli altri scali sono stati interessati da quote inferiori al 6% del totale.

⁵ Fonte ISTAT

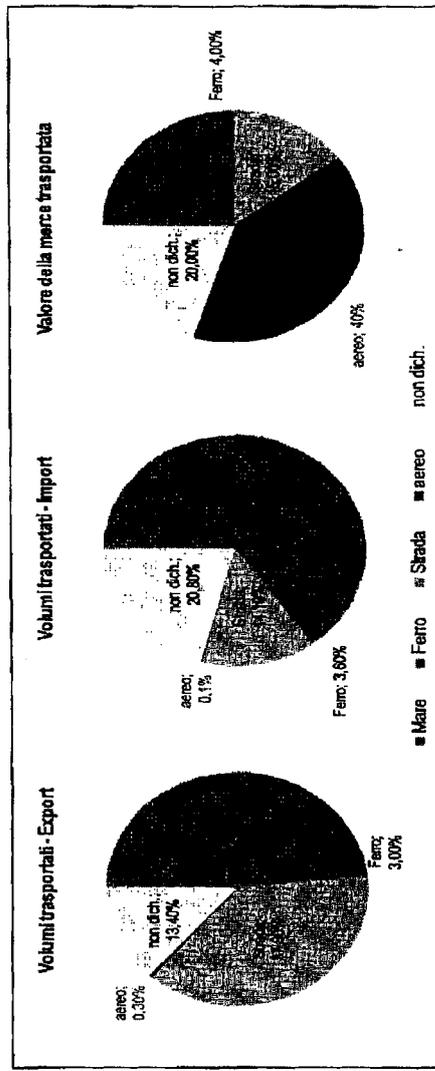


Fig. 5.1 – Il trasporto merci per modalità di trasporto, volumi e valore della merce trasportata.¹

Il 63% delle merci trasportate ha destinazione extra UE, (31% Asia; 18% Nord America; 8% Middle Est) il 32% invece è destinato ai mercati europei, mentre solo il 5% è destinato al mercato nazionale.

Malpensa è il principale aeroporto per i traffici extra Ue, seguito da Roma Fiumicino, mentre lo scalo di Bergamo è al primo posto per le relazioni intra UE.

Il traffico nazionale è concentrato principalmente sullo scalo di Bergamo Orio Al Serio e Roma Fiumicino, seguiti da Malpensa, a vocazione più internazionale, Pisa e Catania.

Il traffico cargo complessivo, che ha come origine e destinazione l'Italia, è pari al 25% per l'import e al 75% per l'export, diversamente distribuito nei bacini. Infatti, ad un netto sbilanciamento verso l'export dell'Italia Nord-occidentale (70%), si contrappone il Nord-Est con un flusso predominante in entrata.

I dati complessivi del trasporto cargo in Italia, relativi all'anno 2013, negli aeroporti che si sono attestati ai primi dieci posti per numero di tonnellate movimentate, sono esposti nella tabella di seguito riportata.

1	Milano MXP	430.343,00	3,9	47,42
2	Roma FCO	141.911,00	-0,9	15,64
3	Bergamo	116.112,00	-0,8	12,79
4	Venezia	45.662,19	11,7	5,03
5	Bologna	44.149,62	8,6	4,87
6	Brescia	39.915,00	2,0	4,40
7	Milano LIN	19.614,00	-1,0	2,16
8	Roma CIA	16.436,00	-3	1,81
9	Torino	9.689,45	-8,1	1,07
10	Napoli	7.514,58	42,3	0,83
	TOTALE	871.346,84		96,02

Fig. 5.2 – Distribuzione del traffico merci negli scali italiani nel 2013-Fonte Assoaeroporti

Nel 2012, il 92% delle merci trasportate ha avuto destinazione europea ed extra UE, (31% Asia; 18% Nord America; 8% Middle Est), mentre solo l'8% è stato destinato al mercato nazionale.

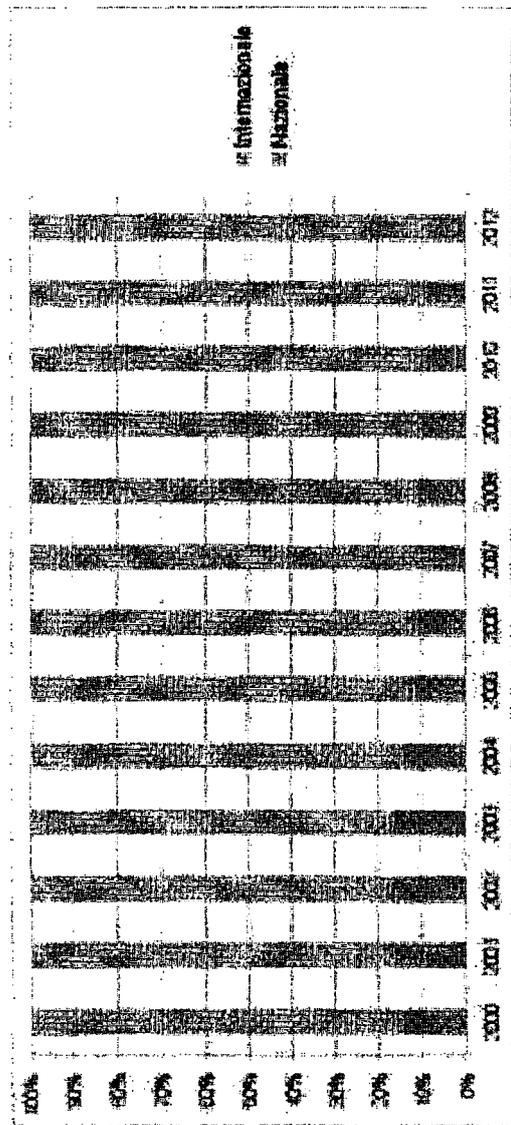
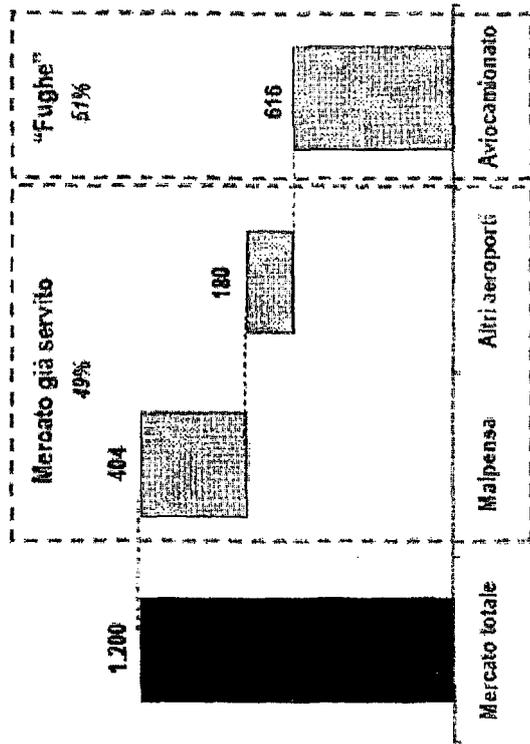


Fig. 5.3 Ripartizione percentuale delle merci trasportate 2000-2012 nazionali e internazionali (cfr. nota 5)

Le previsioni di crescita indicano che, nel periodo 2013-2030, il traffico cargo italiano aumenterà in misura consistente ma, in ogni caso, ben al di sotto dei valori previsti per i principali Paesi europei.

Lo scenario attuale evidenzia una debolezza strutturale del sistema Paese sul traffico merci; i vantaggi italiani in termini di posizione geografica, baricentrica rispetto al bacino mediterraneo, e soprattutto di alto valore aggiunto delle merci made in Italy, non appare sufficientemente supportato da servizi ed infrastrutture di rete efficienti.

Per gli elevati standard qualitativi e di efficienza, il mercato cargo movimentata su pochi aeroporti la gran parte del traffico. In alcuni scali, infatti, la mancanza di dogane, di magazzini specializzati e servizi di base minimi per un'efficiente catena logistica aerea, unita alla scarsità dei collegamenti diretti tra l'Italia e alcuni territori a più forte crescita economica nel mondo, spinge numerosi operatori a preferire aeroporti anche molto distanti rispetto al punto d'origine del carico.



1) i volumi si riferiscono esclusivamente alle merci, i volumi relativi alla posta non sono inclusi

Fig. 5.4 – La distribuzione della domanda di air cargo (escluso traffico posta)

Fonte: Sea-analisi Roland Berger 2009

Tale differenza di servizio rispetto agli hub continentali determina una fuga delle merci su altri scali europei; infatti su un mercato complessivo stimato di 1,2 M di tonnellate, circa il 51% del traffico gestito dai vettori aerei raggiunge via terra altri importanti aeroporti europei, (Monaco, Francoforte, Parigi, Zurigo, Amsterdam e Madrid), mediante le reti di Road feeder service con un conseguente aumento del costo totale del trasporto a carico delle aziende italiane ed un beneficio, in termini di traffico ed indotto logistico, di cui giovano altri Paesi europei.

Questi flussi sono essenzialmente diretti verso e da il Nord America e l'Asia e includono capi di moda, cibi di alta qualità, beni elettronici e utensili.

A tale fuga delle merci si aggiunge poi una quota del totale del traffico merci, non gestito dai vettori, ma direttamente dagli spedizionieri, movimentata come "superficie", e non considerata come merce aerea.

5.2 Natura della domanda air cargo

La globalizzazione dei mercati spinge le aziende a disporre di impianti industriali e di centri di distribuzione diffusi in tutti i continenti, rendendo strategica l'attività di trasporto. La convenienza della delocalizzazione e dell'internazionalizzazione ha reso l'air cargo una componente decisiva e generatrice di valore nella filiera produttiva e distributiva.

Il tendenziale abbreviarsi del ciclo di vita dei prodotti, specie di quelli che utilizzano proprio per questa motivazione il trasporto aereo, ha reso il "time to market" fattore chiave di successo, garantendo una relativa più lunga presenza sul mercato ed una migliore remunerazione del capitale investito, gravato di minori oneri per il più rapido "cash in".

L'alto costo del magazzino, a causa dell'immobilizzazione di capitale conseguente, ha favorito la produzione "just in time", quella legata all'ordine. Il fenomeno implica che la "velocità" sia il fattore chiave di successo, rendendo perciò competitivo il ricorso al trasporto aereo per molte commodity.

Come già evidenziato, la quota che transita per via aerea rappresenta il 40% del valore economico totale scambiato tra tutte le modalità di trasporto, connotando, pertanto, il settore per bassi volumi in termini di tonnellate ma per alto valore aggiunto se riferito alle tipologie di merce trasportata. Il servizio di trasporto aereo delle merci è infatti fondamentale per la commercializzazione dei prodotti di alta gamma, ad alto valore aggiunto o prodotti che richiedono elevata sicurezza e velocità di consegna, come:

- merce pregiata, per valore merceologico (es. prodotti ad elevato contenuto tecnologico, gioielleria) o per valore di bisogno (es. ricambistica);
- merce deperibile, in senso merceologico (es. agroalimentare, animali vivi, fiori) o in valore (es. prontomoda).

La particolare natura dei beni trasportati richiede la soluzione di complessi problemi di logistica intermodale, elevati standard logistici, sia in termini di servizi di supporto al trasferimento del bene, qualora si tratti, ad esempio, di beni deperibili, sia in termini di puntualità e regolarità dei servizi di consegna, quali la posta/corrieri espressi o i beni strategici di una catena just-in-time.

Strategica risulta in tal senso l'offerta di strutture aeroportuali di supporto e di infrastrutture adeguate per l'accessibilità.

5.3 Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo

La capacità di attrarre attività di logistica e di trasporti nei pressi degli aeroporti dipende essenzialmente dalla combinazione di molteplici fattori:

- abilità dello scalo di attivare elevati volumi di traffico aeromercanti grazie al network di collegamenti aerei disponibili;
- buona connettività dello scalo con i territori circostanti mediante la rete stradale e ferroviaria principale;

- vicinanza geografica dell'aeroporto al mercato di destinazione finale dei beni;
- disponibilità di aree attrezzate alle operazioni di logistica presso lo scalo o nelle immediate vicinanze;
- operatività notturna.

Nel trasporto air-cargo, le economie di scala e le sinergie con altre attività quali magazzini specializzati e operatori che utilizzano tecnologie avanzate sono necessarie per innescare meccanismi di incentivazione allo sviluppo di attività economiche dirette, indirette e indotte.

Si riportano a seguire, a titolo di esempio, i risultati di un sondaggio ai vettori general cargo in merito ai fattori che influenzano la scelta di un aeroporto.

Fattori	Punteggio (0-5)
Operatività notturna	4,26
Minimizzazione dei costi complessivi	4,15
Reputazione dell'aeroporto nel settore cargo	4,10
Attrattività dell'area come origine e destinazione dei traffici	4,00
Presenza di spedizionieri internazionali nell'area	3,95
Accessibilità stradale all'aeroporto	3,87
Tempi di operazioni doganali	3,87
Incentivi finanziari da parte dell'aeroporto	3,85
Tempi di raggiungimento via camion dei principali mercati	3,79

Fig. 5.5 – Fattori che influenzano la scelta di un aeroporto da parte dei vettori general cargo

Fonte: J. Gardiner, S. Ison, I. Humphrey – Loughborough University

Nel caso del traffico cargo, a differenza di quello passeggeri, l'obiettivo principale del Piano non è quello di adeguare le infrastrutture alla domanda, ma viceversa quello di potenziare le infrastrutture aeroportuali e logistiche, di supporto alle attività cargo, e i collegamenti intermodali per:

1. trattenere le quote di merce italiana già vettoriata con cargo aereo ma inoltrata attraverso altri aeroporti europei; il recupero dell'avioacuminato può essere una grande opportunità di crescita, soprattutto per gli aeroporti del Nord Italia, di cui ne beneficerebbe l'intero territorio, in termini di crescita economica ed incremento occupazionale;
2. recuperare la quota di merci non vettoriata che viaggia in superficie;
3. attrarre nuova merce che attualmente non utilizza il cargo aereo, per carenza di infrastrutture, soprattutto nel Sud del Paese;
4. creare le condizioni per cogliere le opportunità derivanti dall'orientamento verso una liberalizzazione del trasporto merci su gomma.

Il traffico cargo andrà polarizzato su un numero contenuto di scali che possano svolgere le funzioni di:

- piattaforme logistiche integrate;
- piattaforme per traffici specializzati anche a supporto di catene logistiche produttive e/o per la ricerca e lo sviluppo industriale
- porte di accesso al trasporto aereo da parte della domanda locale, attraverso un'attività di feederaggio degli hub operata con aeromobili di piccole dimensioni che rendano remunerativo il trasporto anche con carichi modesti, che possano alimentare gli hub o fornire servizi punto-punto per traffici meno consistenti o regolari;
- piattaforme logistiche integrate, in scala ridotta a supporto di traffici specializzati, su una direttrice fissa a supporto della catena logistica di una singola industria o di un distretto industriale.

Il ruolo assegnato agli scali cargo implica la presenza di dotazioni infrastrutturali e servizi operativi adeguati per rispondere alle esigenze del mercato.

Particolare rilievo riveste il tema dell'accessibilità e della connessione intermodale, che può costituire una grande opportunità per il settore cargo, anche per i possibili collegamenti dedicati attraverso i cosiddetti treni piattaforma, già preconfigurati per la gestione del container cargo aerei.

In quest'ottica, sono stati identificati gli aeroporti in possesso dei requisiti suddetti o con potenzialità di acquisirli nel tempo, distribuiti nei bacini di riferimento, corrispondenti alle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica.

Al fine dell'ottimizzazione delle dotazioni già disponibili, gli interventi andranno orientati prioritariamente per il miglioramento ed il potenziamento delle infrastrutture esistenti, al fine di consolidare il traffico già esistente.

Le azioni di sostegno al trasporto aereo merci oltre agli interventi infrastrutturali dovranno inoltre comprendere interventi di carattere normativo ed

amministrativo, relativi alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di handling, alla flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione dei Regolamenti di sicurezza con quelli doganali, all'uniformità delle prassi applicative.

La polarizzazione del traffico tra gli aeroporti dipenderà molto anche dalle scelte di posizionamento e dalla rete di distribuzione terrestre dei vettori logistici.

5.4 Specializzazione di ruolo nel cargo

Come specificato nel capitolo 7, una delle due condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti ivi indicati è quella della specializzazione di ruolo. Al riguardo, si evidenzia l'opportunità per i predetti aeroporti di realizzare una specializzazione di ruolo nel trasporto cargo, che è intendimento del Governo promuovere, d'intesa con le Regioni e i gestori interessati, al fine di soddisfare le esigenze dei bacini produttivi e, in particolare, delle piccole e medie imprese, e di recuperare il gap del nostro Paese nel benchmark internazionale.

Detta specializzazione risulta correlata alle reali potenzialità di sviluppo degli scali in grado di rispondere alle esigenze di mercato e di copertura del territorio in termini di:

- infrastrutture e servizi dedicati (piste e piazzali);
- possibilità di apertura notturna;
- disponibilità di aree per attività di logistica;
- posizione geografica, in termini di prossimità sia rispetto ai mercati di sbocco delle merci, sia rispetto a un tessuto economico-produttivo di rilievo;
- accessibilità veicolare ed intermodale e possibile connessione con altri terminali di trasporto (porti ed interporti).

In tale ottica saranno incentivate, d'intesa con le Regioni, forme di alleanze, anche di rete, tra aeroporti che già rivestono un ruolo strategico nel settore e gli altri scali che potrebbero operare collegamenti di feederaggio verso i primi e/o collegamenti *point to point*.

A tal fine, è da tenere presente la fondamentale distinzione con cui opera la modalità cargo che vede:

- il trasporto merci in stiva che raggiunge molteplici destinazioni, sfruttando le rotte proprie del trasporto passeggeri;
- il trasporto con aeromobili "all cargo" che collegano tipicamente un numero limitato di località, che fungono quindi da poli di aggregazione alle quali è associata una rete di produzione logistica di secondo livello. Tale tipologia di trasporto è caratterizzata da elevati *payload* e necessità di un'adeguata massa critica per alimentarne le operazioni di volo.

La prima modalità di trasporto necessita di aeroporti con ampie reti di destinazioni, servite da aeromobili con importante capacità di stiva.

La seconda modalità necessita di aeroporti con strutture dedicate, anche per quanto riguarda le specifiche procedure di security, servite da aeromobili "all cargo" e con operatività ampia anche notturna. Tali scali devono, inoltre, essere in grado di sviluppare rilevanti connessioni e relazioni con il territorio, costituendo parte integrante della catena logistica associata ai grossi distributori rendendo quindi efficiente l'intera filiera.

Tra gli aeroporti che già rivestono nel trasporto cargo un ruolo strategico, la cui funzione è riferibile sia al soddisfacimento delle esigenze degli scambi merci del territorio e dei distretti produttivi in cui sono inseriti, che alla connessione del Paese con la rete di trasporto globale, occupano una posizione prioritaria gli scali di Milano Malpensa e Roma Fiumicino. Detti aeroporti, in considerazione della propria dotazione infrastrutturale, dell'ampia rete di destinazione e della consolidata presenza nel settore di trasporto merci, oltre ad essere, rispettivamente, a servizio dei bacini del Nord Ovest e del Centro, sono destinati a supportare, in via prevalente, la modalità di trasporto in stiva. Inoltre, l'aeroporto di Malpensa sostiene anche le esigenze di trasporto all cargo a supporto del tessuto produttivo del bacino di riferimento.

Altri aeroporti, in considerazione delle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica e dei distretti produttivi in cui operano realtà imprenditoriali che necessitano di sbocchi nel trasporto cargo, potranno assumere un ruolo strategico nel settore, come ad esempio, l'aeroporto di Brescia Montichiari nel bacino del Nord-Est, prevalentemente ad oggi destinato al trasporto postale e in grado di svolgere una funzione di supporto sia ai settori produttivi, sia al settore della grande distribuzione, in considerazione dell'ampia disponibilità di aree del sedime aeroportuale, o l'aeroporto di Taranto nel bacino Mediterraneo/Adriatico, nel quale sono già presenti o in fase di sviluppo iniziative industriali di rilievo sia nel campo delle realtà aeronautiche, che in quello delle attività di ricerca e sviluppo.

Anche per gli ulteriori scali operanti nei restanti bacini, la specializzazione nel settore cargo può rappresentare una scelta premiante ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi e della funzione di leva che potrebbero svolgere per lo sviluppo del settore, elevando il livello di scambio import/export dei bacini di riferimento.

Le Regioni interessate potranno svolgere un importante ruolo di promozione della specializzazione cargo dei vari scali, incentivando, altresì, possibili alleanze di sistema o rete.

5.5 Strategie di intervento

Allo scopo di sostenere la catena del valore generata dal cargo aereo e promuovere lo sviluppo delle attività di settore vanno implementate le seguenti azioni:

- semplificare e velocizzare i controlli delle merci e migliorare il coordinamento delle attività dei diversi soggetti ad essi preposti;
- facilitare la creazione di poli logistici presso gli aeroporti che assumono un ruolo di asset strategico, relativamente al trasporto cargo, nella rete aeroportuale nazionale;
- consolidare le prospettive di ruolo e funzionali al fine di dare certezza agli investimenti privati;
- orientare gli investimenti finalizzati al potenziamento dei livelli di accessibilità ed intermodalità;

- individuare margini di flessibilità per lo svolgimento dei servizi di Stato (Dogana e Finanza) per semplificare e velocizzare i controlli delle merci;
- attivare una campagna di sensibilizzazione con Regioni e Camere di Commercio per diffondere le potenzialità del trasporto cargo; promuovere studi di settore e diffusione dei relativi risultati presso gli operatori economici circa l'individuazione del settore merceologico che possano trarre il miglior costo/beneficio dalla modalità di trasporto aereo.

6 Sostenibilità Ambientale

6.1 Il rapporto aeroporto – ambiente

Il settore dell'aviazione costituisce a livello mondiale l'unica veloce rete di trasporto che consente la connettività tra le nazioni rendendo possibili viaggi anche a lungo raggio, supportando lo sviluppo dell'economia globale e del turismo ed agevolando gli scambi commerciali. Lo sviluppo del trasporto aereo rappresenta, quindi, uno dei fattori chiave per la crescita dell'economia.

Il ruolo vitale che l'aviazione gioca nell'ambito dello sviluppo economico e sociale comporta la necessità che la stessa continui a svilupparsi in maniera sostenibile, limitando e contenendo le proprie emissioni che contribuiscono ai cambiamenti climatici.

In tale contesto assume particolare rilevanza il giusto bilanciamento tra i benefici generati dall'aviazione ed i connessi costi e ricadute a livello economico, sociale ed ambientale. Il bilanciamento va ricercato in un percorso di lungo periodo finalizzato alla sostenibilità ambientale di tale modalità di trasporto.

A livello mondiale, il complesso dell'industria aeronautica produce circa il 2% di tutte le emissioni di CO₂ prodotte dall'uomo; mentre il settore dell'aviazione è responsabile per il 12% delle emissioni complessive di CO₂ generate da tutte le modalità di trasporto, rispetto per esempio al 74% del trasporto su strada.

Nonostante tali dati, al fine di perseguire l'obiettivo della crescita sostenibile, la sfida chiave per il settore dell'aviazione è la riduzione dei suoi impatti ambientali, sia a livello globale che locale.

L'obiettivo è quindi quello di integrare le politiche ambientali di settore con quelle generali dell'Europa e del Paese, al fine di combattere i cambiamenti climatici e proteggere le comunità limitrofe agli aeroporti dagli impatti ambientali generati dall'operatività aeroportuale.

Gli aeroporti, in funzione delle loro diverse dimensioni e della diversa tipologia di operatività, generano differenti livelli di impatto sul territorio circostante; in tale ottica va considerato il coinvolgimento delle Comunità locali nei processi di sviluppo per valutare le diverse possibilità di mitigazione degli impatti.

Come precedentemente detto nel presente documento, diversi aeroporti raggiungeranno nel breve-medio periodo i propri limiti di capacità infrastrutturale, rendendo necessaria l'individuazione e l'adozione di adeguati piani ed azioni di sviluppo.

Nei Master Plan le previsioni di sviluppo degli aeroporti devono, quindi, essere definite valutandone l'effettiva sostenibilità ambientale in termini di ricadute sul territorio e di correlazione con le popolazioni residenti nelle aree prossime al sedime. E' pertanto necessario promuovere politiche di sviluppo degli aeroporti che abbiano la sostenibilità ambientale quale elemento qualificante e trainante.

6.2 Le strategie europee

L'Unione europea, partendo dalla considerazione che il settore dei trasporti rappresenta una fonte significativa e crescente di inquinamento acustico e atmosferico, ha stabilito di ridurre di almeno il 60% le emissioni di gas serra entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Per il 2030 l'obiettivo del settore trasporti è una riduzione delle emissioni del 20% rispetto ai livelli del 2008.

Il White Paper della Commissione europea indica agli Stati Membri 10 obiettivi da perseguire al fine della riduzione del 60% delle emissioni di gas serra. Risultano di particolare rilevanza per il settore del trasporto aereo:

- utilizzare nel settore dell'aviazione civile, entro il 2050, il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio;
- trasferire, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada, sulle percorrenze superiori a 300km, verso altre modalità di trasporto;
- collegare, entro il 2050, tutti i principali aeroporti alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad Alta Velocità;
- rendere operativa in Europa, entro il 2020, l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portare a termine lo spazio aereo comune europeo.

6.3 Il contributo degli aeroporti alle strategie nazionali

Pur evidenziando che l'aeroporto, nel suo funzionamento e nella sua operatività, concorre per una percentuale contenuta all'inquinamento globale, è essenziale che l'infrastruttura evolva verso forme di ampia sostenibilità ambientale, anche in considerazione della sua delicata interazione con il territorio.

A livello nazionale, l'Italia è già impegnata per conseguire il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto e nell'ambito di tali attività il settore aeroportuale ha già visto un impegno dell'aviazione civile mediante la sottoscrizione da parte dell'ENAC del Patto per l'Ambiente con la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dell'Ambiente, nonché del relativo Accordo di Programma.

Si rende, quindi, necessaria l'elaborazione di "policies" per il settore aeroportuale che, nel raggiungere gli obiettivi del citato White Paper europeo, qualificano il contributo del trasporto aereo italiano.

Tali "policies" devono fornire agli aeroporti specifiche indicazioni, target, linee guida, fissando orizzonti temporali per l'elaborazione di programmi finalizzati al miglioramento della sostenibilità ambientale degli stessi.

E' opportuno che le "policies" stimolino il più possibile il perseguimento di "best practices" e comportamenti virtuosi per il risparmio energetico, l'autoefficienza energetica, il contenimento degli impatti ambientali e la produzione di energia da fonti rinnovabili, finalizzando al meglio anche in tal senso gli investimenti e l'impiego di nuove tecnologie.

Nell'azione di regolazione dello sviluppo dei singoli aeroporti, l'ENAC avrà cura di elaborare "policies" attuative di questi orientamenti valutando, per gli aspetti connessi, l'adeguatezza e la coerenza delle previsioni contenute nei Master Plan aeroportuali.

6.4 La Valutazione ambientale strategica

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, configurando il disegno della rete degli aeroporti d'interesse nazionale, non è solo un programma ad indirizzo politico a cura del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma anche un piano di settore ed in tal senso deve trovare compiuta integrazione, seppur in via complementare, con le valutazioni connesse alle relazioni ambientali/territoriali da attuarsi attraverso una procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Quest'ultima è infatti finalizzata alla valutazione di "piani e programmi" ad area vasta per apprezzare le valenze ambientali in termini di precauzione, secondo il principio guida che consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi tipicamente socio-economici.

La norma di riferimento, il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche e integrazioni, stabilisce che i piani e programmi di livello nazionale riguardanti il settore dei trasporti, che possono avere effetti sull'ambiente, devono essere subordinati alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, avviata dall'Autorità procedente, contestualmente al processo di formazione del piano o programma. Al riguardo, si evidenzia che parte delle opere previste nelle schede degli interventi prioritari relative ai vari aeroporti risultano inserite nell'Allegato 11 "Infrastrutture" al DEF 2014-2016, già sottoposto quale Programma delle Infrastrutture strategiche alla procedura di VAS.

Peraltro, si sottolinea che il lavoro svolto in sede comunitaria ha portato ad una chiara identificazione degli aeroporti "core" e "comprehensive". Questa selezione è avvenuta dopo una capillare attività di analisi e di verifica che gli organi competenti della Unione Europea hanno effettuato chiedendo una serie di informazioni e di motivazioni che, a tutti gli effetti, si configura come tessera chiave di un mosaico procedurale senza dubbio coerente alle finalità di una Verifica Ambientale Strategica.

Anche le Regioni sono state coinvolte attraverso specifiche riunioni all'interno di una apposita Cabina di Regia in sedute plenarie e in sedute tecniche coordinate dalla Regione Campania in quanto delegata dalle altre Regioni a definire il quadro programmatico.

Il contesto in cui sono maturate le scelte relative al settore in parola (attuale offerta aeroportuale e possibili evoluzioni legate alla domanda di

trasporto aereo nazionale ed internazionale), è stato sin dal 2010 inserito formalmente nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) che in base al decreto legislativo 190/2002, viene approvato dal Governo, dal CIPE, dalle Commissioni Parlamentari competenti, dalla Conferenza Stato Regioni e registrato dalla Corte dei Conti.

Il percorso già seguito consente un contenimento dei tempi della VAS in quanto, attraverso una verifica dei vari atti e dei vari riscontri già effettuati su scala regionale, nazionale e comunitaria, è possibile accertare l'avvenuta ottemperanza di varie fasi e del coinvolgimento delle parti direttamente ed indirettamente interessate.

Pertanto, collateralmente alla formalizzazione del presente Piano, viene attivata la procedura di VAS, per adempiere in tempi rapidi alle disposizioni in materia di tutela ambientale, nella consapevolezza che dotare la rete aeroportuale di una VAS è elemento che qualifica la stessa nel suo dimensionamento attuale e futuro sotto il profilo della sostenibilità ambientale e della sua integrazione con le prospettive di crescita del territorio nazionale.

Sono, invece, sottoposti alla Valutazioni di Impatto Ambientali (VIA) i Master Plan dei singoli aeroporti, che attengono ad una scala di livello progettuale, anche in accordo con quanto determinato in merito dalla D.G. Ambiente dell'Unione europea.

7 La rete aeroportuale nazionale

7.1 Le caratterizzazioni della rete

La struttura di una rete per la mobilità del trasporto aereo, riconoscibile a valenza "nazionale", deve essere in grado di offrire:

- i riferimenti necessari a guidare, nel nostro Paese, uno sviluppo del settore aeroportuale in linea con gli indirizzi dell'Unione europea;
- una risposta alle esigenze di mobilità espresse dai bacini di utenza sottesi;
- una copertura del territorio nei propri punti di servizio quanto più omogenea possibile, in attuazione del principio di coesione dei territori e per sviluppare la competitività;
- una connettività dei propri scali, rispetto al network globale, che abbia il minor numero di step possibile per il passeggero che deve raggiungere la propria destinazione;
- l'applicazione di questi principi di riferimento nelle specificità del contesto italiano delinea inevitabilmente un quadro complesso, tenuto conto - da un lato - della particolare conformazione geografica e della necessità di supplire anche a carenze strutturali di altre modalità di trasporto, quale quello ferroviario, e - dall'altro - della diffusa presenza su tutto il territorio del Paese di centri di interesse economico e culturale.

Nella metodologia prescelta - centrata sulla valorizzazione sistemica dei bacini di traffico, in vista dell'auspicata creazione dei corrispondenti sistemi aeroportuali - occorre muovere dall'individuazione dei bacini nel cui ambito è possibile promuovere sinergie e alleanze per superare conflittualità dannose e realizzare disegni di reti.

Partendo dalle aree sovraregionali individuate dallo Schema NUTS-livello 1⁶(Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud, isole) e successivamente individuando, in ciascuna delle predette aree, bacini di traffico omogeneo (con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica), sono stati configurati 10 bacini di traffico: 1) Nord Ovest, 2) Nord Est, 3) Centro Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia orientale, 9) Sicilia occidentale, 10) Sardegna.

⁶ NUTS: Nomenclatura delle unità territoriali statistiche istituita dall'Ufficio europeo di statistica Eurostat per offrire uno schema unico e coerente di ripartizione territoriale, in base al quale i Paesi UE sono suddivisi in territori di livello NUTS 1, 2 e 3, corrispondenti per l'Italia, rispettivamente, in aree sovraregionali (Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud, isole) regioni e province.

Per ciascuno di tali bacini, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della navigazione: dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale, ruolo strategico, previsioni progetti europei TEN, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale e, tra questi, un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica (con un'unica eccezione che verrà di seguito indicata e motivata). L'identificazione degli aeroporti di interesse nazionale si avvale di questa previa definizione dei bacini e dell'infrastruttura che è chiamata a svolgere una funzione cardinale nella "rete di bacino" che il Piano intende promuovere. L'intendimento è di realizzare un disegno di alleanze di sistemi o reti tra gli aeroporti del bacino che determini sinergie d'insieme in cui ciascun aeroporto sia valorizzato nelle potenzialità di specializzazione del proprio ruolo, in considerazione delle capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito, della domanda di traffico e delle possibili funzioni di delocalizzazione rispetto a prevedibili saturazioni dell'aeroporto di particolare rilevanza strategica di bacino e alle possibili cooperazioni con gli altri aeroporti del medesimo bacino o di altri bacini.

Si evidenzia, in proposito, che la costituzione di reti aeroportuali nello specifico è stata oggetto di attenzione da parte delle istituzioni europee nella direttiva 2009/12/CE del Parlamento e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, nella quale dette reti sono caratterizzate dall'unicità del soggetto gestore. La definizione di rete, infatti, contenuta nella direttiva, è quella di "un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale". La medesima direttiva prevede, altresì, che gli Stati membri possano autorizzare il gestore di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare all'intera rete.

Nel recepire tale direttiva con il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27, il legislatore nazionale ha disposto che le reti aeroportuali sul territorio italiano sono designate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere della Conferenza Unificata e ha riconosciuto all'Autorità di vigilanza il potere di autorizzare il gestore aeroportuale di una rete ad introdurre un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare all'intera rete.

La predetta nozione di rete differisce da quella di sistema aeroportuale relativa a un raggruppamento di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, senza implicare necessariamente l'unicità di gestione. Riguardo a tale nozione, si sottolinea che il Regolamento comunitario (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, pur non contenendo più la definizione di sistema aeroportuale, presente, invece, nel precedente Regolamento (CEE) 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, dallo stesso abrogato, fa esplicito riferimento, nel disposto dell'art. 19, agli aeroporti che "servono la stessa città o la stessa conurbazione" quale una delle condizioni che devono ricorrere perché uno Stato membro possa intervenire a regolamentare il traffico tra gli aeroporti coinvolti.

Anche la richiamata direttiva 2009/12/CE, all'articolo 5, fa riferimento agli aeroporti che "servono la stessa città o agglomerato urbano", prevedendo che per gli stessi, analogamente a quanto previsto per gli aeroporti in rete, gli Stati membri possano consentire di applicare un sistema di tariffazione comune purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza. In questo caso è però previsto l'obbligo preventivo di informare la Commissione. L'art. 74 del suindicato decreto legge n. 1/2012, di recepimento della direttiva, ha riconosciuto tale potere alla medesima Autorità di vigilanza tenuta ad informare oltre che la Commissione anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.

In tale quadro è intendimento del Governo incentivare ogni possibile forma di alleanze tra gli aeroporti di bacino e tra i vari bacini per superare l'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali e creare una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso sostenibile e competitiva nella specializzazione dei ruoli di ciascun aeroporto rispetto agli strategici.

7.2 La struttura della rete degli aeroporti di interesse nazionale

L'origine militare degli aeroporti del nostro Paese ne ha caratterizzato, al tempo, la dislocazione sul territorio in ragione di motivazioni di carattere strategico per la difesa nazionale. Dagli anni '60 in poi lo sviluppo dell'attività commerciale ha fatto assumere rilievo a quegli scali risultati più funzionali rispetto alla domanda di traffico espressa dalle diverse aree del Paese.

L'esigenza della concreta rappresentazione della rete aeroportuale nazionale comporta l'identificazione chiara degli aeroporti che la costituiscono e che inequivocabilmente hanno insita la prerogativa dell'interesse nazionale; ovvero di "nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato" (art. 698 Codice della navigazione).

Ai fini dell'identificazione degli stessi sono stati presi in considerazione i vari documenti ed atti che, negli ultimi anni, hanno affrontato la problematica in argomento, partendo dallo "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", commissionato da ENAC a One Works, KPMG, Nomisma, edito nel 2010, con successivi aggiornamenti.

Sulla base di tale Studio, l'ENAC ha presentato, nel marzo 2012, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la proposta di "Piano Nazionale degli Aeroporti", che offriva una prima correlazione fra il disegno europeo delle reti TEN-T e il disegno della rete nazionale aeroportuale.

Successivamente, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore ha adottato, a fine anno 2012, un Atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale di sviluppo aeroportuale, quale proposta, ai sensi ai dell'art. 698 del Codice della navigazione e nell'ambito del quadro di riferimento europeo, nonché dei criteri dettati dall'Allegato "Infrastrutture" relativo al DEF 2014-2016, da sottoporre all'intesa della Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome richiesta dal citato art. 698, onde poter dar seguito all'ulteriore iter procedurale ivi previsto.

A seguito del cambio del Governo pro-tempore, il confronto in sede di Conferenza in merito al predetto Atto si è arrestato.

Da qui è ripartito il cammino dell'attuale Governo, che, nell'ambito del quadro di riferimento nazionale ed europeo (quest'ultimo venutosi ormai a consolidare con l'approvazione definitiva, nel mese di dicembre 2013, dei nuovi Orientamenti sulle reti TEN-T) ha ritenuto necessario imprimere una diversa rotta alla problematica in argomento, sulla base di un confronto preventivo con le Regioni in ordine alle questioni del settore, discusse in apposito Tavolo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per giungere all'elaborazione di un documento che contemperasse le discipline comunitarie e nazionali in materia con le esigenze di sviluppo dei territori e di razionalizzazione della spesa. A valle di tale confronto, si è delineata la nuova proposta di Piano, sottoposta all'intesa in sede di Conferenza permanente, nella quale si è proceduto,

all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali d'interesse nazionale ai sensi del richiamato art. 698 del Codice della navigazione, come di seguito specificato.

7.2.1 Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

✓ *Aeroporti di interesse nazionale di particolare rilevanza strategica*

In riferimento ai predetti 10 bacini di traffico omogeneo, sono stati individuati, per ciascuno degli stessi, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della navigazione, gli aeroporti di interesse nazionale, nell'ambito dei quali sono stati identificati alcuni scali di particolare rilevanza strategica inseriti nel "Core Network" a livello europeo, tra cui, in primis, i gate intercontinentali: Milano Malpensa, Venezia, Roma Fiumicino.

Pertanto, laddove, come nel bacino Nord Ovest, sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nel "Core Network," si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale, ossia Milano Malpensa.

Solo nel caso in cui – nel bacino individuato – non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nel "Core Network", si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica quello inserito nel "comprehensive network" con maggiori dati di traffico, rispettivamente: Bari, per il bacino Mediterraneo-Adriatico, Lamezia Terme per il bacino calabrese e Catania per il bacino della Sicilia orientale.

Unica eccezione alla regola di un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica per ciascun bacino, come detto al paragrafo precedente, è quella relativa al bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti individuati come tali sono Bologna e Pisa/Firenze, in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali e a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che tra gli stessi si realizzi l'integrazione societaria e industriale.

✓ *Altri aeroporti di interesse nazionale*

Tutti gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino in ordine agli stessi due condizioni (non richieste anche per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale):

- a. che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare (es. aeroporto focalizzato sul traffico leisure, aeroporto prevalentemente destinato al traffico merci, city airport, ecc.). Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;

- b. che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale, purché in un arco temporale ragionevole, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

✓ *Verifica condizioni interesse nazionale*

Entro tre mesi dall'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 698 del Codice della navigazione, le società di gestione degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale presenteranno al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'ENAC la documentazione dimostrativa della sussistenza delle condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale. Gli aeroporti che, a seguito di apposita verifica, risultino aver già realizzato le suindicate condizioni saranno considerati d'interesse nazionale.

Ove invece risulti la mancanza di tali condizioni, le medesime gestioni sono tenute a presentare alle predette strutture, nel termine di ulteriori tre mesi, un Piano industriale, corredato da un Piano economico-finanziario, finalizzato alla dimostrazione del raggiungimento dei requisiti necessari nel successivo triennio. In particolare:

- a) riguardo alla prima condizione indicata, a seguito della presentazione del Piano industriale, e della conseguente verifica in ordine alla fondatezza dello stesso, da parte delle strutture ministeriali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si farà promotore, d'intesa con l'ENAC, le Regioni e l'Associazione di categoria dei gestori aeroportuali, dell'attuazione delle specializzazioni di ruolo e delle alleanze di sistema o rete ipotizzate nel predetto Piano, anche attraverso gli interventi normativi che dovessero rendersi necessari a tal fine;
- b) riguardo, poi, alla seconda condizione, ciascun aeroporto dovrà programmare, nell'ambito del Piano economico-finanziario correlato al Piano industriale, l'individuazione delle azioni finalizzate alla realizzazione, in un arco temporale triennale, di un percorso per il raggiungimento di una gestione efficiente, in relazione alle dimensioni del traffico.

A seguito di verifica positiva, da parte delle strutture suindicate, in ordine alla fondatezza dei menzionati piani, le infrastrutture aeroportuali gestite dai soggetti proponenti saranno considerate di interesse nazionale.

Le competenti strutture ministeriali, avvalendosi anche dell'ENAC, al compimento del triennio, verificheranno, per le gestioni che hanno presentato i citati Piani, la realizzazione delle predette condizioni, anche ai fini della revisione della rete d'interesse nazionale, vagliando, in caso di mancata realizzazione, se la stessa è dipesa o meno da cause imprevedibili e non imputabili a responsabilità dei gestori. Qualora un aeroporto non inserito nella lista degli aeroporti di interesse nazionale, o per il quale le strutture suindicate non avessero ritenuto fondate le previsioni contenute nei piani presentati, dovesse ritenere in seguito sussistenti le predette condizioni, lo stesso potrà formulare richiesta ai fini del riconoscimento del ruolo d'interesse nazionale.

Gli aeroporti che, allo scadere del triennio, non risultino aver realizzato le due condizioni precedentemente indicate (specializzazione di ruolo e raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale) in assenza di cause imprevedibili e non imputabili a responsabilità dei gestori, saranno considerati di interesse nazionale, anche ai sensi del decreto legislativo 85/2010.

In applicazione dei predetti criteri sono stati individuati n. 37 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 11 di particolare rilevanza strategica (10 + Pisa/Firenze a condizione che realizzino la gestione unica), qualora, con le esclusioni già specificate, venga verificata la sussistenza delle condizioni sopra indicate, come da tabella di seguito riportata.

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale	Aeroporti di particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa/Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
Campania	Napoli, Salerno	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

Fig. 7.1 – La rete aeroportuale nazionale

7 a condizione che si realizzi la gestione unica

8

Gli aeroporti di aviazione generale

Gli aeroporti di aviazione generale sono utilizzati per lo svolgimento di operazioni di aviazione civile non comprese nel trasporto aereo commerciale. Essi rivestono un ruolo di supporto alla rete commerciale. Costituiscono, infatti, la struttura base per rispondere a diverse esigenze del territorio. In tali scali vengono svolte molteplici attività, quali l'aviazione d'affari, quella a carattere sportivo e turistico, ma anche di addestramento, formazione e supporto alla protezione civile, soccorso aereo, aerotaxi e lavoro aereo.

Di grande rilievo sono peraltro le funzioni che tali infrastrutture assolvono, o che potrebbero assolvere, in materia di protezione del territorio e di emergenza, non solo nelle situazioni di calamità naturali, ma soprattutto per la lotta agli incendi, sempre più frequenti nel nostro Paese, e più in generale, a tutte quelle forme di controllo del territorio finalizzate a verificare ed impedire fenomeni di alterazione o aggressione dello stesso. Oltre a ciò gli scali in questione possono essere utilizzati anche per le emergenze sanitarie, per il trasporto rapido di organi da trapianto ecc.

Nel complesso tali aeroporti, all'interno del più generale sistema aeroportuale, svolgono un ruolo importante su scala regionale in quanto rappresentano i punti più capillari di un servizio correlato agli aeroporti della rete. Essi, quali strutture di prossimità, costituiscono un insostituibile accesso alle aree produttive del territorio e quindi un punto di riferimento per le attività economiche, con particolare riferimento alle attività legate al turismo e all'aviazione d'affari.

La dotazione infrastrutturale esclusivamente dedicata alle attività di aviazione generale, si articola su 54 aeroporti non aperti al traffico commerciale, su oltre 250 aviosuperfici, circa 460 elisuperfici e su 3 idrosuperfici.

Le abilitazioni dei piloti di aviazione generale in Italia risultano articolate in:

- oltre 5.500 licenze di pilotaggio per aeroplani;
- oltre 800 le licenze per elicotteri;
- circa 2300 licenze per il pilotaggio di allianti;
- circa 15.000 attestati per il pilotaggio di apparecchi per volo da diporto e sportivo (VDS).

La flotta nazionale riferibile all'aviazione generale è costituita da circa 2.900 aeromobili e 11.000 apparecchi VDS.

In un'ottica di proiezione futura gli aeroporti di aviazione generale potranno svolgere una funzione integrativa e di alleggerimento nei confronti degli aeroporti commerciali ove risulta presente un'attività di aviazione generale.

Già oggi, infatti, in alcuni scali l'attività svolta dall'aviazione generale sottrae capacità e spazi alla funzione commerciale, con impatto negativo sull'efficienza delle operazioni di volo e sullo sviluppo degli aeroporti a vocazione commerciale.

Un migliore utilizzo della dotazione infrastrutturale asservita all'aviazione generale può da un lato promuovere i territori in cui operano e dall'altro liberare spazi utili nel settore degli aeroporti commerciali.

Il segmento dell'aviazione generale alimenta, tra l'altro, rilevanti attività economiche legate alla costruzione, manutenzione aeronautica e servizi offerti alla clientela di settore.

Elemento particolarmente qualificante nel settore dell'aviazione generale è costituito dagli eliporti che, in ragione dell'alto valore aggiunto delle attività operate sugli stessi, quali HEMS (Soccorso sanitario), SAR (Ricerca e soccorso), Elifaxi ecc..., rappresentano infrastrutture importanti per il contributo socio-economico fornito al territorio.

Gli eliporti e gli aeroporti di aviazione generale possono essere ben inseriti in strategie di sviluppo regionale integrato secondo le specificità e le potenzialità dei territori interessati. Essi possono, pertanto essere promossi più efficacemente a livello regionale o, anche, interregionale per incrementare un settore che in altri Paesi europei è molto sviluppato.

Al fine di promuovere le attività di aviazione generale occorre:

- semplificare la normativa e le procedure per lo svolgimento delle attività di volo sugli aeroporti e le aviosuperfici/elisuperfici;
- individuare con le Regioni criteri e modalità per la costituzione di reti eliportuali a scala regionale e le possibili integrazioni con gli aeroporti nazionali;
- definire procedure semplificate per consentire collegamenti efficienti tra eliporti ed aeroporti commerciali;
- sviluppare ed attuare standard tecnologici avanzati per diminuire i costi di esercizio, offrire servizi di qualità uniformi all'utenza e riconfigurare i servizi di navigazione aerea ed antincendio a livelli minimi compatibili;
- attivare con le Regioni opportune iniziative per l'eventuale trasferimento alle stesse degli aeroporti di aviazione generale attualmente assegnati all'Enac.

9

Strategie di intervento e razionalizzazione

9.1 Strategie

Sulla base della rilevazione compiuta sul sistema aeroportuale italiano e ipotizzando che non intervengano eventi di mercato significativamente diversi da quanto previsto, il complesso degli scali esistenti, così come identificati nella rete nazionale, appare in grado di rispondere alla crescita del traffico prospettata entro il 2030, tenuto conto degli interventi di adeguamento e potenziamento in corso, pianificati anche oltre l'orizzonte del Master Plan già elaborati.

L'assetto della rete definito restituisce, infatti, un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale alla scala nazionale che, confrontato con la domanda potenziale, non mostra necessità di ulteriori integrazioni, nei termini di nuovi impianti, ma potenziamenti e sviluppi delle infrastrutture esistenti appartenenti alla rete e, soprattutto, miglioramenti dell'accessibilità e delle connessioni intermodali affinché i territori possano trarre i maggiori benefici.

E' tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030 che, per quanto riguarda il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali:

- vengano redatti, o adeguati, i Master Plan degli aeroporti, con riferimento al quadro dei requisiti di ruolo e relazioni con le altre modalità di trasporto definito dal disegno della rete nazionale;
- siano garantiti i requisiti prestazionali descritti dal Piano per tipologia di aeroporto;
- gli interventi già pianificati dai gestori con i Master Plan approvati o in corso di approvazione siano puntualmente realizzati per tutti gli aeroporti, così come individuati dal Piano;
- attraverso l'adeguamento dei diritti aeroportuali, sia agevolata la sostenibilità economico-finanziaria degli investimenti dei gestori;
- siano salvaguardate le aree di espansione degli aeroporti nell'ambito degli strumenti urbanistici delle Regioni e degli Enti locali;
- siano promosse forme di collaborazione fra gestori aeroportuali e territorio per lo sviluppo di piani di integrazione fra infrastrutture e funzioni urbane, quali, a titolo meramente esemplificativo, eventuali interventi di compensazione e mitigazione ambientale.
- siano garantiti i livelli di servizio attraverso la regolamentazione di standard minimi in relazione alle dimensioni e alla qualità di strutture e

infrastrutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, sostenibilità economica, contenimento di consumi energetici, relazione con l'ambiente e il paesaggio.

Per quanto riguarda il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità degli aeroporti, si ritiene necessario che:

- gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento della rete, nonché dei nodi intermodali di connessione con gli aeroporti siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti a valenza strategica, ferma restando l'esigenza di attuare gli interventi di infrastrutturazione e di interconnessione intermodale programmati in relazione all'intera rete aeroportuale nazionale;
- gli interventi e le relative tempistiche di realizzazione trovino attuazione nell'ambito dei contratti di programma con gli enti interessati;
- i collegamenti che assicurano l'accessibilità ai tre gate intercontinentali (Roma, Milano e Venezia), sia viari che su ferro, siano posti come urgenti e indifferibili nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti. In particolare, si ritiene prioritaria la realizzazione delle connessioni dei gate intercontinentali con le linee ferroviarie ad alta velocità/alta capacità. In tal senso è stato dato mandato ad RFI di redigere un piano di fattibilità per la realizzazione di dette connessioni.
- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate nei tempi previsti e siano avviati processi di pianificazione degli ulteriori collegamenti su ferro indicati dall'Action Plan.

9.2 Razionalizzazione

✓ *Efficientamento economico, servizi e costi standard*

Diverse sono le possibili aree di intervento ai fini di una razionalizzazione del settore. In presenza di difficoltà economiche ancora di rilievo, sia per gli operatori privati che per quelli pubblici, si impone, innanzitutto, il perseguimento di strategie finalizzate all'efficientamento economico del medesimo settore.

Come evidenziato nell'ambito del capitolo 2, nei nuovi "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree", approvati recentemente, è previsto che l'UE intenda promuovere un utilizzo corretto delle risorse pubbliche per politiche orientate alla crescita e, nel contempo, a limitare le distorsioni di concorrenza che pregiudicherebbero la parità di condizioni degli operatori del settore nel mercato interno e ad evitare, in particolare, la moltiplicazione di aeroporti non redditizi.

In particolare, nei medesimi Orientamenti, si sottolinea che gli aeroporti devono essere in grado di coprire i propri costi di funzionamento e gli investimenti pubblici devono essere utilizzati per finanziare la costruzione di aeroporti efficienti sotto il profilo economico, evitando distorsioni di concorrenza e proliferazione di aeroporti economicamente non efficienti.

L'ottica in cui muoversi, in base agli indirizzi europei, sia nel settore degli aeroporti, che delle compagnie aeree, è quella di considerare la

gestione aeroportuale e quella delle compagnie quali attività economiche rivolte alla fornitura di beni e servizi, a prescindere dallo status giuridico o tipo di proprietà (privata o pubblica) degli operatori del settore e dalle loro modalità di finanziamento.

In tale ambito, al fine di valutare se un finanziamento pubblico destinato ad un aeroporto o ad una compagnia aerea, possa essere o meno considerato aiuto di Stato, verrà applicato il cosiddetto test dell'operatore in un'economia di mercato (test MEO), in base al quale sarà verificato se, in circostanze analoghe, un operatore privato, tenendo conto della possibilità di ottenere un utile e astruendo da qualsiasi considerazione di carattere sociale, politico-regionale e settoriale, concederebbe lo stesso finanziamento. Il finanziamento pubblico concesso in circostanze che corrispondono alle normali condizioni di mercato non sarà considerato aiuto di Stato.

L'analisi di conformità al MEO dovrà basarsi su corrette prospettive di redditività ex ante per il soggetto che concede il finanziamento. Tale analisi sarà richiesta sia per i finanziamenti rivolti alla realizzazione di nuove infrastrutture, sia per quelli finalizzati al rinnovo e alla manutenzione di infrastrutture esistenti.

La stessa regola del test MEO sarà adottata anche per valutare la sussistenza o meno degli aiuti di Stato alle compagnie aeree.

Inoltre, ai fini della compatibilità delle misure di aiuto agli aeroporti e alle compagnie aeree con il mercato interno, sono richieste una serie di condizioni correlate alle tipologie dei medesimi aiuti (aiuti al funzionamento, agli investimenti, all'avviamento di nuove rotte o nuovi orari), nonché alle dimensioni degli aeroporti sulla base della media annuale dei passeggeri.

Nei nuovi Orientamenti in argomento è, altresì, previsto che gli Stati membri adottino iniziative di trasparenza per assicurare che gli operatori economici, il pubblico interessato e la Commissione possano accedere facilmente al testo completo di tutti i regimi di aiuto applicabili nel settore del trasporto aereo e alle informazioni pertinenti in merito alle misure di aiuto individuali concesse nell'ambito di tali regimi. In particolare, è prevista la pubblicazione su un sito Internet centrale delle informazioni riguardanti detti regimi da conservare per almeno 10 anni, a disposizione del pubblico senza restrizioni e da trasmettere alla Commissione su sua richiesta.

Anche il legislatore nazionale ha introdotto recentemente una previsione normativa ai fini della trasparenza di uno specifico segmento costituito dalle incentivazioni riconosciute dai gestori aeroportuali ai vettori. Tale previsione è contenuta nell'art. 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9.

In particolare, il comma 14 prevede che i gestori di aeroporti che erogano contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza, devono esperire procedure di scelta del beneficiario trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati, secondo modalità da definirsi con apposite Linee guida adottate dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, sentiti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del suindicato decreto legge.

Il comma 15 dispone, altresì, che i gestori aeroportuali comunicano all'Autorità di regolazione dei trasporti e all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile l'esito delle procedure previste dal comma 14, ai fini della verifica del rispetto delle condizioni di trasparenza e competitività. L'attuazione di

tale norma rappresenterà l'occasione per favorire la trasparenza in materia di incentivazioni e per ottimizzare la partecipazione dei vettori interessati alle stesse, evitando discriminazioni e distorsioni del mercato, ferma restando la normativa europea in materia di aiuti di Stato

In considerazione del quadro suindicato, appare di fondamentale importanza, per la realizzazione di qualsiasi strategia di razionalizzazione delle gestioni economiche in ambito nazionale, la preeliminazione del corretto dimensionamento delle varie tipologie dei servizi necessari in ambito aeroportuale e la fissazione dei relativi costi standard connessi ad una gestione efficiente delle risorse che dovrebbe comportare per qualunque gestore aeroportuale, orientato all'ottimizzazione dei risultati d'impresa, in relazione al traffico passeggeri, la copertura dei costi di funzionamento e di investimento secondo i criteri previsti negli Orientamenti sopra specificati.

In particolare, a tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti costituirà appositi tavoli tecnici con la partecipazione dell'ENAC e delle rappresentanze regionali per l'individuazione dei predetti servizi e costi standard. In tale ambito, sarà fondamentale comparare tipologie di aeroporti similari sotto il profilo dimensionale e di volumi di traffico, per verificare eventuali diversi dimensionamenti dei servizi e dei relativi costi, al fine di pervenire a moduli organizzativi in cui risulti ottimizzato il rapporto tra la quantità e la qualità dei servizi ed i relativi costi. Da analisi e studi effettuati emergono, infatti, diversità di dimensionamento e costi non giustificati dalle dimensioni e tipologia degli aeroporti. Pertanto, si ritiene che sussistano ampie possibilità di razionalizzazioni in un'ottica di ottimale utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie.

Oltre agli indirizzi contenuti nei citati nuovi Orientamenti in materia di aiuti di Stato, possono costituire documenti di riferimento per il lavoro del tavolo, ai fini dell'elaborazione dei servizi e dei costi standard di settore, anche le seguenti fonti:

- 1) Il documento ICAO 9562 - terza edizione 2013 - intitolato "Airport Economics Manual" che applica il criterio del "cost recovery" ai fini di una sana gestione degli aeroporti, in base al quale i costi devono essere efficientati e correlati a servizi veramente necessari e ben dimensionati;
- 2) le prescrizioni del Cielo Unico Europeo, sia per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea di rotta che di terminale, con un particolare focus su tariffe di terminale differenziate per tipologia di aeroporti, razionalizzando i servizi di navigazione aerea, per i quali si ritiene necessario applicare, innanzitutto, il principio di flessibilità in base all'effettiva operatività degli aeroporti, con conseguente riduzione dei medesimi servizi nelle fasce orarie di scarsa operatività o di eliminazione in caso, ad esempio, di chiusura notturna per assenza di voli;
- 3) la direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, e la relativa normativa di recepimento nazionale, che ha sancito il principio di correlazione dei diritti aeroportuali al recupero dei costi derivanti dalla messa a disposizione di infrastrutture e servizi per l'aviazione civile, l'interesse legittimo dei vettori a esigere da un gestore aeroportuale servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità, nonché livelli differenziati di servizi purché siano aperti a tutti su base non discriminatoria ma trasparente ed oggettiva, con possibilità di concludere accordi tra utenti degli aeroporti e gestori sul livello dei servizi concorrentemente la qualità degli stessi in cambio di una modulazione in aumento o in diminuzione della misura dei diritti aeroportuali, secondo logiche di dialettica contrattuale.

✓ *Revisione orari di apertura degli aeroporti*

La revisione degli orari di apertura degli aeroporti può comportare una diminuzione dei costi relativi a:

- 1) tenuta in esercizio delle infrastrutture;
- 2) utilizzo del relativo personale, civile e non, operante all'interno degli scali stessi durante gli orari di apertura.

L'applicazione di criteri mirati alla razionalizzazione degli orari di apertura, ottenibili principalmente attraverso un riscontro oggettivo della situazione del traffico, potrebbe comportare un contenimento dei costi non solo per le risorse pubbliche ma anche per gli utenti del trasporto aereo.

I criteri applicabili dovrebbero basarsi, innanzitutto, sulla media oraria dei movimenti nelle ore notturne, ad esempio, prevedendo la chiusura degli scali nel caso di movimenti inferiori ad uno per ora e, poi, sulle diverse necessità di utilizzo dello scalo, quali, a titolo esemplificativo, quelle relative a voli sanitari notturni a supporto delle attività di importanti poli ospedalieri, a voli postali non riprogrammabili in altri orari, a voli umanitari. Si potrebbe, infatti, rendere necessario salvaguardare alcune tipologie di voli che rappresentano un'importante componente di business per le attività del gestore aeroportuale, quali, ad esempio, convenzioni in essere con il servizio postale nazionale, nonché garantire l'utilizzo di uno scalo per voli sanitari che, come noto, non sono programmati ed hanno carattere di aleatorietà. Considerato, però, che tali voli sono esigui, è necessario studiare una specifica disciplina per limitare al massimo i costi ed utilizzare forme di flessibilità più ampia possibile nell'utilizzo del personale e prevedere, in questi casi, servizi estremamente semplificati.

Tra l'altro, la chiusura di alcuni aeroporti nella fascia notturna 23.00-06.00 è in linea con gli indirizzi europei in materia di riduzione dell'impatto ambientale aeroportuale.

La riduzione dell'orario di apertura può avere effetti positivi sui costi relativi ai:

- 1) servizio di controllo del traffico aereo (controllori di volo per servizio di torre o operatori AFIU per i servizi AFIS),
- 2) personale delle forze dell'ordine, sanitario (medici di guardia e servizio veterinario ASL), doganale, addetto ai servizi antincendio, di security e ai rimanenti servizi aeroportuali, che potrà essere più utilmente riallocato sul territorio.

La predetta attività, finalizzata alla razionalizzazione degli orari di apertura degli aeroporti, dovrà essere coordinata dall'ENAC con il supporto della Direzione generale per il trasporto aereo del Ministero, sentiti tutti gli attori interessati, per sottoporre al parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli esiti finali al fine di consentire, in un quadro complessivo già definito, gli ulteriori interventi di razionalizzazione di sistema.

In ogni caso, tale rivisitazione degli orari di apertura dovrebbe essere accompagnata dalla predisposizione delle necessarie opzioni di flessibilità, pur non perdendo la visione di rete nella quale gli aeroporti si inseriscono e che, nel caso di unico gestore di più aeroporti, consentirebbe più opportunamente la concentrazione dei voli notturni in un unico aeroporto.

La razionalizzazione dell'orario di apertura degli aeroporti, attraverso la chiusura degli stessi nelle ore notturne o, comunque, con una riduzione dell'orario di apertura, rende necessario prevedere la reversibilità del processo, in caso di intervenute opportunità commerciali alle quali lo scalo possa adeguarsi.

Si riporta di seguito la situazione dei movimenti per ora, riferiti al mese settembre 2012, confrontati con l'anno 2007, che indica chiaramente una mancata o limitatissima utilizzazione di molti aeroporti nella fascia notturna 23,00-06,00, con un trend negativo, per gli aeroporti in cui è fornito il servizio di torre da parte di ENAV S.p.A.:

AEROPORTO	MOVIMENTI MEDI GIORNALIERI- DIURNI PER ORA		MOVIMENTI MEDI GIORNALIERI- NOTTURNI PER ORA		VARIAZIONE 2012 VS 2007
	MMG-D/h 2012	MMG-D/h 2007	MMG-N/h 2012	MMG-N/h 2007	
	VARIAZIONE 2012 VS 2007		VARIAZIONE 2012 VS 2007		
	COD ICAO	ATS			
ROMA FIUMICINO	LIRF	TWR	52,3	54,4	-3,9%
MILANO MALPENSA	LIMC	TWR	28,3	43,6	-35,1%
BERGAMO ORIO AL SERIO	LIME	TWR	11,1	8,6	30%
BOLOGNA	LIPE	TWR	10,3	10,4	-0,7%
VENEZIA TESSERA	LIPZ	TWR	13,8	14,9	-7,3%
MILANO LINATE	LIML	TWR	19,7	21,7	-9,1%
CATANIA	LICC	TWR	9,4	9,6	-1,5%
BRESCIA MONTICHIARI	LIPO	TWR	0,4	0,8	-48,9%
BARI	LIBD	TWR	5,7	4,7	20%
CAGLIARI	LIEE	TWR	5,9	5,2	13%
PALERMO	LICJ	TWR	7,5	8,2	-9,3%
TORINO CASELLE	LIMF	TWR	7,7	9,1	-16,0%
NAPOLI	LIRN	TWR	10,6	12,4	-14,5%
FIRENZE	LIRQ	TWR	5,1	5,7	-10,9%
ALGHERO	LIEA	TWR	2,4	2,1	13,1%
OLBIA	LIEO	TWR	5,1	5,8	-12,4%
ANCONA FALCONARA	LIPY	TWR	1,8	2,2	-18,6%
GENOVA	LIMU	TWR	3,8	3,9	-4,4%
LAMETIA TERME	LICA	TWR	3,2	2,3	38%
RONCHI DELLEGIONARI	LIPQ	TWR	2,2	2,4	-9,1%
PESCARA	LIBP	TWR	1,0	1,5	-31,3%
REGGIO CALABRIA*	LICR	TWR	0,9	1,2	-24,0%
PARMA	LIMP	TWR	0,6	1,0	-37,9%
PERUGIA	LIRZ	TWR	0,7	0,7	-2,6%

Fig. 9.1: fonte ENAV

✓ *Reti aeroportuali*

La costituzione in rete di più aeroporti gestiti da un unico soggetto o in sistemi, come specificato al cap. 7, oltre a garantire vantaggi di risparmio sui costi, migliore utilizzazione della capacità aeroportuale, ottimizzazione nell'acquisizione dei servizi e beni, è considerata condizione sufficiente, unitamente al risanamento economico-finanziario delle gestioni, affinché gli aeroporti diversi da quelli strategici siano comunque considerati di interesse nazionale.

Lo Stato e le Regioni promuoveranno azioni incentivanti per la costituzioni delle predette reti.

Si ritiene opportuna, a tal fine, nell'ambito dell'individuazione dei servizi e dei costi standard, l'effettuazione di una comparazione tra gli aeroporti già costituiti in rete e gli aeroporti di tipologia analoga non costituiti in rete per evidenziare i vantaggi delle sinergie industriali.

✓ *Servizi di navigazione aerea*

I servizi di navigazione aerea comprendono non solo i servizi di controllo del traffico aereo ma anche i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica.

I costi di tali servizi sono coperti mediante le tariffe di rotta e di terminale. Varie sono le modalità per comprimere i costi in questo settore.

Inoltre, si può agire contestualmente, come già in parte sta avvenendo, per efficientare tecnicamente le aerovie sia per aumentare la capacità in fase di avvicinamento, sia per ridurre la "lunghezza" delle aerovie stesse. Ad esempio, in fase di avvicinamento, rivedendo le regole nazionali, si potrebbe consentire un minore distanziamento degli aeromobili, aumentando di circa il 15% la capacità teorica, con positive ricadute per gli aeroporti più vicini alla saturazione.

Tale revisione normativa dovrà essere effettuata dall'ENAC, al fine di consentire un adeguamento delle condizioni operative nazionali a quanto già avviene in altri Paesi europei.

Nell'attuale contesto risulta indispensabile procedere alla riorganizzazione dei servizi in parola, innanzitutto, mediante:

- > l'applicazione di tariffe differenziate "per zona di tariffazione di terminale", così come delineate dalla normativa europea;
- > la revisione della tipologia di fornitura dei servizi di navigazione aerea necessaria (Torre od AFIS).

Fermo restando quanto già specificato in relazione alle misure di razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea, da realizzare in attuazione delle previsioni del Cielo Unico Europeo e in coerenza con il programma SESAR, l'applicazione di tariffe differenziate "per zona di tariffazione di terminale" si rende necessaria al fine di rendere competitivi i maggiori aeroporti nei confronti degli altri aeroporti europei dal punto di vista tariffario e di evitare la perdita di ulteriori quote di mercato.

Inoltre, è necessario procedere alla modifica del tipo di servizio di navigazione aerea offerto in taluni aeroporti, passando da un servizio di torre

ad un servizio di AFIS negli aeroporti con traffico prevalente di tipo business o di aviazione generale e traffico commerciale di linea scarso o nullo, previa analisi di fattibilità, per quanto riguarda gli aspetti di operatività e sicurezza, da parte dell'ENAC.

Infine, negli aeroporti senza certificazione aeroportuale dell'ENAC, è auspicabile sia definito, da parte dell'ENAC stesso, un espletamento del servizio secondo modalità le più semplificate e flessibili possibili nel rispetto, ovviamente, dei vincoli di sicurezza.

Le predette misure, unitamente a misure di razionalizzazione interna dell'ENAV, potrebbero favorire l'attenuazione delle conseguenze negative derivanti dall'applicazione del nuovo sistema gestionale basato, nell'ambito del Cielo Unico Europeo, sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche, con l'abbandono del c.d. sistema del *full cost recovery* che impedisce ai *provider* europei, a partire dal 2012, di trasferire automaticamente in tariffa, e quindi a carico dei vettori, gli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici e di traffico prefissati.

Il nuovo quadro normativo dell'Unione europea ha individuato quattro aree di performance più importanti per i gestori dei servizi di navigazione aerea e cioè sicurezza, capacità, ambiente ed efficienza economica, nonché uno o più indicatori chiave, sia a livello UE che a livello nazionale, a cui i *provider* nazionali dovranno attenersi e sulla base dei quali saranno misurate le prestazioni.

Con riferimento, in particolare, agli obiettivi di efficienza economica, si evidenzia che il raggiungimento di detti obiettivi dipende non solo dal controllo sui costi, ma anche dall'andamento del traffico che è da considerarsi, però, una variabile sostanzialmente esogena. Pertanto, tenuto conto degli effetti negativi provocati dalla diminuzione del traffico avvenuto negli ultimi anni, gli obiettivi di efficienza economica dell'ENAV per il primo periodo di riferimento (2012-2014) risultano, comunque, particolarmente significativi.

✓ *Semplificazione procedura art. 698 Cod. nav.*

L'individuazione degli aeroporti che costituiscono la rete aeroportuale nazionale, come detto, sarà soggetta, in coerenza con il ciclo triennale del bilancio dello Stato, a revisione triennale. Allo stato della normativa vigente, poiché l'art. 698 del Codice della navigazione esige per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza Stato- Regioni- Province autonome e parere dell'Agenzia del demanio e delle Commissioni parlamentari, la procedura di revisione in questione deve aver luogo con le stesse modalità di approvazione del DPR in questione. E' intendimento del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti proporre, d'intesa con le Regioni, una semplificazione della procedura in questione al fine di rendere l'atto in parola uno strumento più agevole di pianificazione del settore.

10

Action Plan di sviluppo della rete

10.1 Strategie di sviluppo della rete aeroportuale, dell'accessibilità e intermodalità

Al fine di rendere il sistema aeroportuale italiano in grado di affrontare le sfide che, in base alle previsioni degli esperti, tutti gli aeroporti europei si troveranno a sostenere nei prossimi anni, in particolare per soddisfare il previsto aumento della domanda di traffico e migliorare la qualità dei servizi, si rende necessario adottare strategie di potenziamento del sistema aeroportuale per garantire:

- la realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- l'esigenza che gli aeroporti, in particolare quelli di particolare rilevanza strategica, assicurino, nel tempo, l'offerta di capacità richiesta per sostenere lo sviluppo economico del Paese, tramite l'imposizioni di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete aeroportuale e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti e indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

In tale prospettiva, l'Action Plan si configura come lo strumento di programmazione del Piano Nazionale, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività.

L'obiettivo dell'Action Plan è anche quello di favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione degli scali anche in rapporto ai terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.

L'Action Plan è articolato per bacini di traffico e descritte:

- le azioni mirate allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti e al potenziamento dell'accessibilità e delle interconnessioni modali degli stessi, sia su scala locale che nazionale;
- gli interventi prioritari, divisi per tipologia di azione in relazione alla loro specifica natura e ai diversi livelli di competenza;
- i costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;

- le prestazioni attese dagli aeroporti principali della rete nazionale, attraverso la definizione di requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- gli adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale, al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi;
- la proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale.

11

Profili funzionali degli scali della rete

Ferma restando la classificazione della rete, l'Action Plan riconosce, nel posizionamento degli scali della rete nazionale, le valenze qualitative ad esse attribuite mediante il riconoscimento dell'interesse nazionale e, relativamente ad alcuni, della particolare rilevanza strategica, con il ruolo primario rivestito dagli aeroporti intercontinentali, al fine di determinare la priorità degli interventi, la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare, associato al profilo funzionale.

11.1 Aeroporti di interesse nazionale

Sono gli aeroporti che soddisfano la domanda dei bacini di utenza di riferimento e specifici segmenti di traffico.

11.2 Aeroporti di particolare rilevanza strategica

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

11.3 Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio

Gli aeroporti che costituiscono la rete aeroportuale del Paese dovranno garantire requisiti, prestazioni e livello di servizio adeguati al posizionamento e ruolo assegnato.

In tema di dotazioni tecnico-operative e capacità puntuale sono esplicitati, nel quadro a seguire, gli indicatori che valgono come specifiche funzionali dell'infrastruttura aeroporto e sono quindi requisiti necessari a che gli aeroporti di interesse nazionale possano assicurare lo svolgimento delle attività secondo le proprie prerogative. I requisiti prestazionali rappresentano gli obiettivi da perseguire e devono essere

soddisfatti nell'ambito della vigenza del Piano.

I livelli prestazionali assumono rilevanza sopra i 2 milioni di passeggeri/anno. Si riporta di seguito la tabella con i citati standard prestazionali, differenziati per aeroporto di interesse nazionale con > 2 Mln di passeggeri, di particolare rilevanza strategica e gate intercontinentale

INDICATORE	PARAMETRO	STANDARD MINIMO DA ASSICURARE PER TIPOLOGIA DI SCALO		
		Interesse Nazionale > 2 M.	Particolare rilevanza strategica	Intercontinentale
1 Capacità AIRSIDE	Capacità delle piste (mov./h)	12	30	60
	Presenza di almeno 2 piste indipendenti	no	no	si
	Presenza taxiway parallela completa	no	si	si
	Capacità piazzale aeromobile (stand/mov. ora di picco)	1,1 stand/ mov	1,2 stand/ mov	1,3 stand/ mov
	Regolarità operativa/Coefficiente di utilizzazione pista	95%	≥ 95%	≥ 98%
2 Capacità LANDSIDE	Percentuale di passeggeri serviti attraverso i finger	30%	50%	≥ 70%
	Dotazione terminal - livelli di servizio (rif IATA - 2004)	≥C	C-B	B-A
	Dotazione parcheggi (posti auto/Milione di pax)	≥ 500 p.a	≥ 600 p.a	≥ 700 p.a
3 Livelli di accessibilità	Percentuale di popolazione servita nei 60 minuti sul totale del bacino	50 - 60%	60 - 70%	oltre 70%
4 Grado di multi modalit�	Modi di trasporto collettivo diverso da quello aereo	gomma	gomma-ferro	gomma-ferro/AV
5 Sostenibilit� ambientale	Ripartizione modale di accessibilit� su ferro (%)	-	30%	40%

Fig. 11.1 – Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio degli aeroporti della rete principale secondo indicazioni IATA, European Single SKY ed ENAC

12 Interventi prioritari

12.1 Priorità infrastrutturali

Gli interventi prioritari individuati per la rete principale del Paese, necessari al soddisfacimento della domanda futura di traffico, riguardano sostanzialmente il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, a carico e cura dei gestori, ed il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti territoriali, in relazione alla tipologia di infrastruttura.

- Per i gate intercontinentali, le priorità di sviluppo definite si configurano come elementi chiave del percorso decisionale, in quanto riferito ai "punti" di accesso della domanda internazionale ed alla contestuale capacità di tali "punti" di svolgere il ruolo di immediato interscambio con filiere logistiche efficienti su ferro, su strada e su forme di federaggio garantite dalla stessa modalità di trasporto, con rilevanti ripercussioni sull'intero sistema economico-produttivo del Paese. Per tali scali, l'Action Plan, indica le azioni mirate allo sviluppo delle riserve di capacità infrastrutturale e alla salvaguardia di adeguate aree in posizione opportuna, per la futura realizzazione di nuove infrastrutture e collegate funzioni urbane.
- Per gli ulteriori aeroporti di particolare rilevanza strategica, le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano la crescita (capacità infrastrutturale e commerciale), nel miglioramento del servizio rivolto al bacino di traffico, anche attraverso eventuali relazioni più strutturate con altri scali oltre che attraverso il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità e il migliore rapporto con il territorio.
- Per gli altri aeroporti di interesse nazionale, le priorità sono invece individuate nella realizzazione di condizioni che consentano di cogliere la possibile crescita di segmenti specifici di traffico, anche attraverso più strutturate relazioni con i bacini di utenza e il territorio.

12.1.1 Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali

Per soddisfare la domanda di traffico attesa nel ventennio in corso devono essere potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico e a cura delle società di gestione, la cui attuazione deve essere attentamente monitorata affinché siano garantiti la capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati.

L'attuazione degli ampliamenti di capacità, soprattutto per le opere più rilevanti che necessitano dell'estensione del sedime territoriale e dell'acquisizione di nuove aree, devono essere supportate da un processo di concertazione e da una co-pianificazione tra le Istituzioni statali e locali.

Alla luce di tali considerazioni e dei tempi che caratterizzano i processi di realizzazione di grandi opere infrastrutturali nel nostro Paese, devono essere concentrati nel più breve tempo possibile tutti gli sforzi e le risorse nazionali nella pianificazione, programmazione ed attuazione dei seguenti interventi prioritari.

GATE INTERCONTINENTALI

- Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino, attraverso la massimizzazione della fruibilità e potenziamento del complesso aeroportuale attuale (Fiumicino Sud), fra cui la realizzazione di una nuova pista di volo e l'ampliamento dei piazzali e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a Nord, nei termini previsti dal relativo Master Plan.
- Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa, attraverso l'ampliamento di terminal e piazzali e la realizzazione di una terza pista parallela e del relativo sistema di vie di rullaggio, nei termini previsti dal relativo Master Plan.
- Espansione del sedime dell'aeroporto di Venezia, per la realizzazione di una nuova pista di volo, per l'ampliamento dei piazzali, del terminal e dei parcheggi, entro i termini previsti dal relativo Master Plan.
- Realizzazione delle connessioni con le linee ferroviarie ad alta velocità/alta capacità.

Gli interventi anzidetti comportano una immediata azione di salvaguardia delle aree necessarie, attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati.

ULTERIORI AEROPORTI DI PARTICOLARE RILEVANZA STRATEGICA

Per tutti gli ulteriori scali di particolare rilevanza strategica è necessaria la puntuale realizzazione degli interventi di ampliamento e adeguamento delle infrastrutture ai traffici attesi, come programmati dai relativi Master Plan.

Si segnalano in particolare, per il loro grado di rilevanza:

- la realizzazione di interventi infrastrutturali dell'aeroporto di Firenze idonei a risolvere le limitazioni di capacità e operatività dell'aeroporto (nuova pista);
- la realizzazione della nuova pista dell'aeroporto di Catania, con contestuale interrimento della linea ferroviaria adiacente al sedime, e la realizzazione di una stazione ferroviaria in aeroporto per il collegamento intermodale dell'aeroporto nella rete ferroviaria della Regione e con la città di Catania;
- la realizzazione del nuovo terminal passeggeri dell'aeroporto di Bologna.

12.1.2 Interventi per l'accessibilità e l'intermodalità

La situazione attuale e prospettica delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade è di vera e propria emergenza.

Pertanto, affinché sia efficace l'ampliamento della capacità delle infrastrutture aeroportuali, gli interventi sugli scali devono essere supportati dallo sviluppo delle infrastrutture di collegamento e dall'integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto.

Per far fronte a tale situazione, la realizzazione degli interventi già programmati deve essere garantita in periodi compatibili con l'evoluzione della domanda e, tenendo conto dei tempi necessari per lo sviluppo e l'approvazione dei progetti e successivi appalti, bisogna pianificare i necessari ulteriori interventi con una visione di sviluppo complessivo integrato di aeroporti e reti delle connessioni che punti all'orizzonte 2030.

Dal confronto tra la situazione attuale dei collegamenti intermodali con le prospettive di sviluppo della rete aeroportuale sono stati individuati ulteriori interventi di integrazione degli aeroporti rispetto alla rete ferroviaria e metropolitana, come riportati nelle schede degli interventi dall'Action Plan, da considerare essenziali per permettere l'espansione dei principali scali, con priorità ai tre nodi aeroportuali di particolare rilevanza strategica (gate intercontinentali) di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera.

12.1.3 Infrastrutture e impianti per il controllo del traffico aereo

Gli interventi di potenziamento delle infrastrutture e degli impianti relativi al controllo del traffico aereo di competenza dell'ENAV, sono contenuti nel piano degli investimenti triennali che il fornitore del servizio perdipone in coerenza con i Piani di Convergenza stabiliti in sede europea.

12.2 Schede degli interventi

Per ogni aeroporto è riportata una scheda degli interventi principali, con indicazione:

- della data prevista o effettiva di inizio della fase preliminare di progettazione;
- della data di fine lavori presunta;
- del soggetto competente;
- del costo;
- della fonte di finanziamento, ove già definita;
- dello stato di avanzamento dell'opera;
- del documento di programmazione di riferimento.

I predetti interventi riportati nelle schede sono distinti in :

- interventi relativi alle infrastrutture aeroportuali, ritenute fondamentali dal Piano per garantire la capacità necessaria a rispondere al traffico atteso, che risultano già previsti dagli strumenti di pianificazione delle società di gestione;

- interventi di sviluppo dell'intermodalità ritenuti necessari in attuazione degli indirizzi europei e delle strategie del Piano, di cui alcuni sono già programmati, a livello nazionale o locale, mentre per altri il Piano indica il loro inserimento negli strumenti di programmazione;
- interventi di accessibilità all'aeroporto, relativi al cosiddetto "ultimo miglio" di competenza locale, di cui alcuni sono già pianificati, mentre per altri il Piano indica il loro inserimento negli strumenti di pianificazione e programmazione locale.

Le informazioni e i dati relativi agli interventi in ambito aeroportuale sono dedotti dagli strumenti di pianificazione e programmazione degli investimenti dei gestori aeroportuali disponibili presso l'ENAC (Master Plan; Contratto di Programma; Piano Quadriennale degli investimenti; Concessione totale; finanziamenti del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità). Lo stato di finanziamento degli interventi è riportato solo nei casi di finanziamento o co-finanziamento pubblico e nel caso di interventi approvati dall' ENAC.

Le informazioni relative agli interventi sulle infrastrutture di collegamento di competenza statale già programmati sono dedotte dall'11° Allegato "Infrastrutture" al DEF 2014-2016 e dalla banca dati dell'Autorità di Vigilanza dei Lavori Pubblici; quelli di competenza locale dagli strumenti di pianificazione e programmazione delle istituzioni competenti. Per gli interventi non programmati è indicato l'inserimento nello strumento di pianificazione più appropriato.

13

Bacino di traffico Nord Ovest

13.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti del bacino Nord Ovest hanno registrato nel 2013 un traffico di circa 40 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nell'area Lombarda (70%). Milano Malpensa ha subito tra il 2003 ed il 2013 un leggero ridimensionamento del traffico passeggeri (CAGR -0,6%) a cui ha contribuito soprattutto tra il 2007 e il 2009 il dehubbing di Alitalia verso Fiumicino. Lo scalo, che nel 2013 ha movimentato 18,0 milioni di passeggeri, è prevalentemente a vocazione internazionale (circa 15 milioni).

Milano Linate, con 9,0 Mil pax nel 2013, ha consolidato il ruolo di aeroporto legato all'economia milanese, caratterizzato da una prevalenza di traffico "point to point" verso le capitali europee e rivolto prevalentemente a una clientela business, registrando una riduzione del volume dei movimenti (CAGR -5,9%).

Bergamo, con circa 8,4 Mil pax nel 2013 ha registrato negli ultimi 10 anni una crescita tra le più rilevanti a livello nazionale, con un CAGR del +6%. Lo scalo è servito quasi esclusivamente da compagnie low cost, che hanno iniziato ad operare nel 2003 e risultano orientate prevalentemente sul traffico internazionale (5,8 mil.).

Torino, con circa 3,2 Mil pax nel 2013 ha sostanzialmente retto agli effetti della crisi.

Per quanto riguarda il traffico cargo, l'area del Nord Ovest ha registrato i maggiori volumi di traffico di merci movimentate (circa 600 mila tonnellate nel 2013) ed un CAGR del +3,4%. Milano Malpensa, che nel 2009 ha risentito della dismissione dell'attività di Alitalia Cargo, ha gestito la maggior parte del traffico (circa 400 mila tonnellate nel 2013), prevalentemente su collegamenti internazionali. La quasi totalità del traffico residuo è stata movimentata presso lo scalo di Bergamo (110 mila tonnellate), attraverso la presenza di qualificati courier e presso Brescia che ha collegamenti quasi esclusivamente per movimenti postali.

I dati socio-economici confermano che il Nord Ovest possiede massa critica (in termini di popolazione, percentuale di PIL e quota di export) per attuare strategie di sviluppo infrastrutturale ed economico in grado di ancorarlo al cuore europeo in cui sono concentrate le maggiori possibilità di sviluppo economico.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico del Nord Ovest generi una domanda di circa 68 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale di collegamento, il Nord Ovest è particolarmente denso di iniziative programmatiche finalizzate a

colmare le soluzioni di continuità disseminate nel sistema. Sono attualmente in corso alcuni interventi essenziali per i territori di riferimento: come la Bre.Be.Mi, la Pedemontana Lombarda, l'asse AV/AC Milano-Verona-Venezia-Trieste e i lavori sulla tratta Novara-Malpensa-Saronno della Gronda nord ferroviaria, rilevante per la connessione diretta tra la linea AV Torino-Milano e l'aeroporto di Malpensa.

Tra i progetti prioritari, su scala internazionale, completeranno l'infrastrutturazione futura il Terzo Valico dei Giovi (AV/AC Genova-Milano) l'autostrada Asti - Cuneo e il nodo autostradale genovese (Passante) di assoluta priorità per la Liguria.

13.2 Strategie di sviluppo

Il sistema aeroportuale milanese, centrale nel bacino Nord Ovest, dovrà rispondere nel 2030 ad una domanda di traffico di oltre 68 milioni di passeggeri, per far fronte alla quale sono previsti gli investimenti nei relativi Master Plan. La capacità infrastrutturale è programmata ma necessita del potenziamento delle connessioni territoriali.

1. Al fine di garantire uno sviluppo armonico dell'intero sistema lombardo e della crescita del traffico intercontinentale di Malpensa, è necessario promuovere atti regolamentari finalizzati alla ripartizione del traffico tra gli scali di Linate-Malpensa, così come previsto dal Regolamento CE n.1008/2008 che affida tale potestà ai singoli Stati Membri.
2. Per l'aeroporto di Malpensa, secondo scalo aeroportuale del sistema italiano, con potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale, è indicato uno sviluppo con standard adeguati per accogliere nel 2030 circa 40 milioni di passeggeri (terza pista, area cargo e nuovi servizi) e per consolidare il proprio posizionamento strategico, anche in relazione alla possibilità di configurarsi come "hub multivettore". Sono necessari, a tale fine, rilevanti interventi riguardanti il potenziamento delle connessioni territoriali sia su gomma che su ferro. In particolare, dovranno essere garantiti collegamenti ferroviari differenziati per tipologia di connessione (aeroporto città di Milano, aeroporto altre città limitrofe) e tali da permettere il raggiungimento degli standard europei in termini di servizio e quindi frequenze e tempi di percorrenza.
3. Per l'aeroporto di Linate è auspicabile il consolidamento della vocazione di aeroporto dedicato al traffico "point to point" verso le principali città europee e rivolto prevalentemente ad una clientela business, con volumi di traffico che non dovrebbero superare la soglia dei 10/11 milioni di passeggeri. Lo scalo dovrà garantire, coerentemente con il proprio posizionamento, standard di accessibilità e servizi di alto livello con particolare riferimento ai collegamenti con la città di Milano.
4. Per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è necessario predisporre adeguamenti infrastrutturali fino al massimo della capacità stimata in 11-13 milioni di passeggeri, compatibilmente con i limiti ambientali; si rendono, pertanto, necessari importanti interventi di ristrutturazione e ampliamento, potenziamento delle connessioni territoriali, con particolare riferimento alla multi-modalità, e delle sinergie fra lo scalo e le aree adiacenti.
5. Lo scalo di Brescia potrebbe costituire, nel medio e lungo periodo, riserva di capacità per il sistema lombardo, soprattutto nel nuovo quadro di infrastrutture viarie e ferroviarie che si sta delineando. A tal fine, gli indirizzi di pianificazione devono concentrarsi sulla fermata dell'Alta

- Velocità nella posizione più prossima all'aeroporto e sulla salvaguardia e predisposizione di aree nelle vicinanze per eventuali futuri sviluppi.
6. L'aeroporto di Torino, in ragione della programmazione del potenziamento dell'accessibilità e intermodalità avviata dalla pianificazione locale, potrà rafforzare la propria posizione sia con riferimento al traffico nazionale che internazionale di medio raggio. In particolare, in considerazione dell'inserimento della città di Torino in uno dei principali corridoi europei, le potenzialità di sviluppo dell'aeroporto dovranno essere adeguatamente supportate con la realizzazione delle opere di accessibilità territoriale previste nell'Action Plan correlate alla linea Torino-Lione.
 7. L'aeroporto di Cuneo, che pur si configura a vocazione low cost, potrebbe svolgere il ruolo di possibile riserva di capacità di Torino a lungo termine (oltre il 2030).
 8. L'aeroporto di Genova, in ragione della programmazione del potenziamento delle connessioni intermodali, potrebbe configurarsi nella rete nazionale come possibile "gateway" nei confronti del traffico "inbound" europeo e può vedere accrescere in misura consistente il proprio traffico cargo.

Rispetto al disegno prefigurato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030, per il bacino Nord Ovest, potrebbe essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)⁸:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
MILANO MALPENSA	35,0	36,5	38,2
BERGAMO	10,8	11,5	13,5
BRESCIA	1,4	1,7	2,1
CUNEO	0,5	0,8	1,1
GENOVA	1,8	2,7	3,1
MILANO LINATE	8,1	9,3	10,5
TORINO	4,9	5,4	5,8
TOTALE	62,8	68,0	74,3

⁸ Fonte ENAC

13.3 Interventi prioritari

Le strategie di rafforzamento di Malpensa sono legate sia allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali che garantiscono adeguate capacità in relazione ai rilevanti flussi di traffico attesi nel medio e breve periodo, sia allo sviluppo di sistemi di collegamento terrestri che rafforzino e valorizzino il legame con il territorio circostante, soprattutto con il principale sistema fieristico europeo.

A seguire, gli interventi ritenuti prioritari per il nodo strategico di Malpensa:

- il collegamento ferroviario tra terminal 1 e terminal 2: il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia anche il terminal 2 di Malpensa (che costituisce il punto di arrivo/partenza di vettori low cost, essenziali per le connessioni con il resto d'Italia e l'Europa e quindi particolarmente rilevanti in ottica Expo), evitando i disagi del trasferimento con bus navetta dal terminal 1;
- l'accessibilità ferroviaria "da nord"; il progetto finale consiste in un collegamento principale a doppio binario tra l'aerostazione di Malpensa e l'esistente linea Gallarate-Varese (direttrice del Gottardo), e in due interconnessioni, ciascuna a doppio binario, di cui una si collega alla linea Gallarate-Domodossola (direzione Sempione) da e verso nord, l'altra si collega sempre alla linea Gallarate-Domodossola da e verso sud (direzione Milano);
- la nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio di collegamento tra Mendrisio/Lugano e Varese; il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese, che colleghi la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto di Malpensa (mediante il raccordo X a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord di Gallarate). L'intervento permetterà così di poter raggiungere l'aeroporto in 50 minuti da Lugano e in 70 minuti da Bellinzona;
- il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Malpensa-Saronno-Seregno, indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano;
- il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa. Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago;
- il collegamento stradale Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, compresi la variante della SS494 ad Abbiategrasso e il nuovo ponte sul Ticino; l'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e costituisce un asse viario esterno alla tangenziale Ovest di Milano, finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'Ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora;
- la variante alla SS341 tra Vanzaghello/SS527 e Samarate/SS341: l'intervento, di 9,4 km complessivi, prevede il collegamento tra la Malpensa-Boffalora, all'altezza di Vanzaghello, e l'Autostrada A8, attraverso la bretella di Gallarate. L'opera si attesterà in prossimità dell'arrivo della Pedemontana Lombarda in modo da realizzare un collegamento rapido fra il Nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (SS11 e Tangenziale Ovest);

→ la variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate, che consiste in un tracciato stradale di circa 30 Km a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale SS33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la Tangenziale Ovest di Milano, ed attraversa i territori di molti comuni per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto, la variante alla SS341, crea un collegamento con l'Autostrada A8.

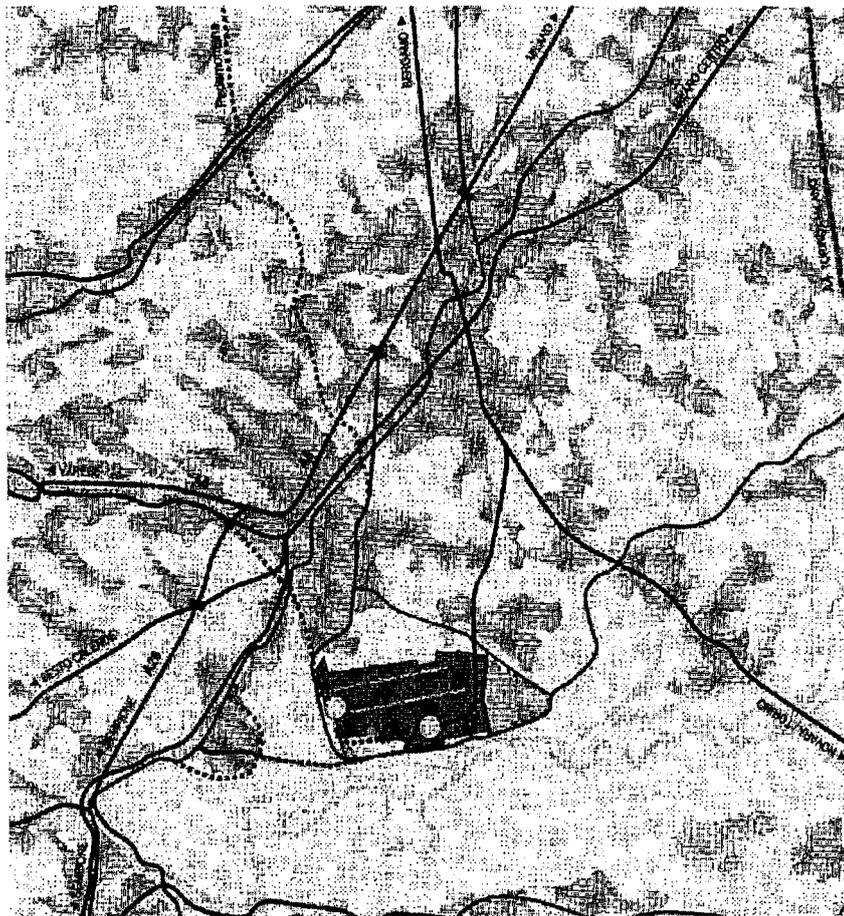
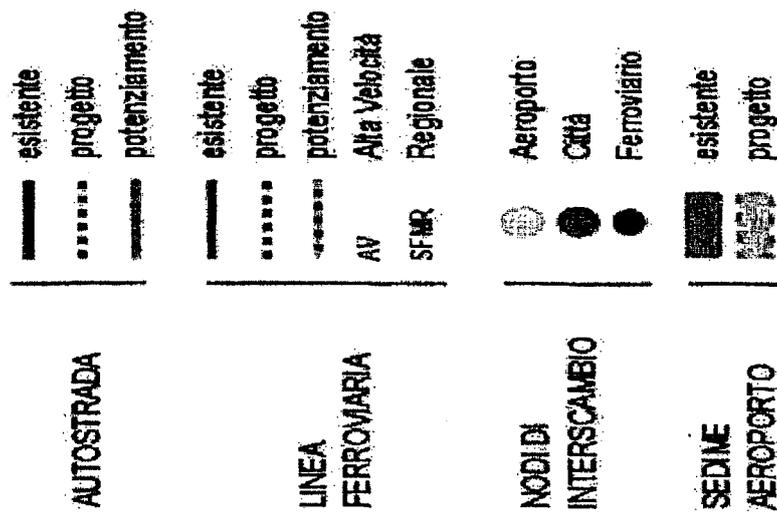


Fig. 13.1 – Interventi prioritari per l'aeroporto di Milano Malpensa

Si evidenzia che lo schema grafico soprariportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento

Per gli altri aeroporti del bacino del Nord Ovest, si rimanda alle schede degli interventi a seguire.



Milano - Malpensa

Assi d'intervento "Costo Competenza Data Data Data Stato Stato Documento di programmazione di riferimento Stato avanzam. Stato di finanziamento di riferimento

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Costo (M di €)	Competenza	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	2012	2025	€ 237,00	SEA	SEA		In corso	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	2014	2025	€ 277,00	SEA	SEA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	2014	2025	€ 187,70	SEA	SEA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	2017	2025	€ 877,00	SEA	SEA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.5	2017	2020	€ 225,00	SEA	SEA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.6	2017	2020	€ 85,00	SEA	SEA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.7	2020	2025	€ 41,40	SEA	SEA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE

2. Intermodalità

2.1		Oltre 2015	€ 78,85	Ferrovie Nord	CIPE	100%	P.P. approvato dal CIPE PD elaborato	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
2.2		oltre 2015	€ 391,90	RFI		0%	PP approvato dal CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.3		oltre 2015	€ 401,80 € 325,90	RFI	CIPE	100%	PD da riapprovare dal CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-16 (intervento strategico) -Opera connessa all'EXPO
2.4		2013	€ 115,00	FERROVIE NORD SEA Contribuiti UE			PD ultimato	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico: parte dell'intervento 2.6 di seguito)
2.5			€ 1.200,00	RFI	CIPE	0%	P.P. in istruttoria MIT, stralciato collegamento T1-T2	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)

2.6	Nuovo collegamento Arcisate Stabio (Lugano)	2015	RFI	€ 223,00	CIPE	100%	Lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.7	Bratella di collegamento alla linea Gallarate-Varese (direztrice del Gottardo)		RFI		CIPE	0%	PP presentato per il parere degli enti	
3. Accessibilità viaria								
3.1	Collegamento SS11 alla Tangenziale Ovest (prlungamento Malpensa Boffalora)	2016	ANAS	€ 419,10	L. 345197 fondi per Malpensa	50%	P.P. approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T.	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
3.2	Collegamento Malpensa - Boffalora con A8, attraverso la Variante SS341 Vanzaghello - Samarate	2016	ANAS	€ 261,80		51,00%	P.P. approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T.	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
3.3	Variante Sempione bis, Rho - Gallarate		ANAS	€ 420,00		10,00%	P.P. approvati dal MIT	
3.4	Pedemontana	2010 oltre 2015	CAL	€ 4.166,00	APL STATO	35,00%	Lavori lotto 1 in corso: 62% Progetto esecutivo lotto 2	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Bergamo - Orio al Serio

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Data	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali										
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2012	2015		SACBO	€ 50,45	SACBO		In corso	PIANO INVESTIMENTI
1.2	Ampliamento piazzali	2012	2020		SACBO	€ 3,00	SACBO		Progetto preliminare	PIANO INVESTIMENTI
1.3	Ampliamento terminal	2012	2018		SACBO	€ 26,00	SACBO		Progetto definitivo	PIANO INVESTIMENTI
1.4	Ampliamento parcheggi	2012	2014		SACBO	€ 41,00	SACBO		Progetto definitivo	PIANO INVESTIMENTI
2. Intermodalità										
2.1	"Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano	2012	2015		RFI	€ 170,00	Regione Lombardia + privati	0%	Studio di fattibilità	PROGRAMMA REGIONALE Opera necessaria Expo
3. Accessibilità territoriale										
3.1	Tangenziale sud di Bergamo - completamento	2011	2014		ANAS	€ 8,60	ANAS	100%	Lavori affidati	
3.2	Bre-Be-MI	2011	2014		Brebeem spa	€ 1.611,00	Brebeem spa	100%	Lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Brescia - Montichiari

Assi d'intervento "Costo Stato Fonte di Finanz. Stato Documento di programmazione di riferimento
Data inizio Data fine Competenza (M di €) Stato avanzam. di rifinanz.

1. Infrastrutture aeroportuali										
		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato avanzam.	Stato di rifinanz.	Documento di programmazione di riferimento	
1.1	Prolungamento pista	2015	2020	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 55,64	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.2	Ampliamento terminal	2020	2025	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 10,00	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.3	Ampliamento area cargo e edificio poste	2015	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 26,00	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.4	Ampliamento piazzale cargo	2015	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 21,80	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.5	Ampliamento parcheggi	2016	2018	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 30,00	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.6	Ampliamento piazzali	2025	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 73,50	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.7	Edifici area cargo (I e II fascia)	2015	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO		AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.8	Area carburanti	2015	2020	AEROPORTO VALERIO CATULLO		AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.9	Nuovo terminal passeggeri e airport city	2025	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO		AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.10	Area aviazione generale	2020	2025	AEROPORTO VALERIO CATULLO		AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.11	Adeguamento infrastrutture ex aree militari	2020	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO		AEROPORTO VALERIO CATULLO	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	

2. Intermodalità									
2.1	AV Milano-Verona, tratta Traviglio-Brescia	2011	2016	RFI	€ 2.050,00	CIPE	55%	lavori affidati	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
2.2	AV Milano-Verona, tratta Brescia-Verona e fermata in aeroporto	oltre 2013	2020	RFI	€ 2.800,00	CIPE	2%	PP approvato da CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Tangenziale sud di Brescia - raccordo autostrada A4 e A21 - e viabilità di accesso all'aeroporto	2010	2014	ANAS	€ 293,87	CIPE +UE Autostrade Centro Padane Spa*	100%	Lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)

	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	2016	2019	GEAC	1,5	GEAC		Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
3. Accessibilità viaria								
3.1			REG. PIEMONTE				Progetto preliminare	DOC. CONFERENZA REGIONI
3.2			REG. PIEMONTE				Progetto preliminare	DOC. CONFERENZA REGIONI
3.3			REG. PIEMONTE				Progetto preliminare	DOC. CONFERENZA REGIONI
3.4			REG. PIEMONTE				Progetto preliminare	DOC. CONFERENZA REGIONI
3.5			REG. PIEMONTE				Progetto preliminare	DOC. CONFERENZA REGIONI

Genova - Sestri

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento

1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Ampliamento terminal	2013	2017	AdG	€ 21,70	AdG	progetto definitivo	PIANO QUADRIENNALE
1.2	Ampliamento parcheggi	2022	2025	AdG	€ 1,50	AdG	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Bretella di collegamento e ampliament. piazzale	2018	2020	AdG	€ 8,00	AdG	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità								
2.1	Stazione ferroviaria	2015	2020	RFI	€ 0,00	RFI		
2.2	Terminal bus e Parcheggio di interscambio	2015	2020	AdG	€ 19,00	AdG + PRIVATI		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2.3	Travelator	2015	2020	AdG	€ 4,00	AdG + PRIVATI		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3. Accessibilità locale e territoriale								
3.1	Gronda autostradale di Genova	2012	2020	ANAS	€ 1.071,00	CIPE	Progetto preliminare	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
3.2	Strada di svincolo a mare 1° lotto	2009	2014	COMUNE DI GENOVA	€ 53,00	COMUNE DI GENOVA	Lavori in corso	PUC Comune di Genova
3.3	AV Milano Genova (Terzo Valico dei Giovi)	2011	2019	RFI	€ 6.100,00	CIPE	Lavori affidati	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Milano - Linate

Assi d'intervento		Data		Competenza		"Costo (M di €)"		Fonte di Finanz.		Stato avanzam.		Documento di programmazione di riferimento	
		inizio	fine					Finanz.	Finanz.	Stato	Stato		
1.1	Riqualfica infrastrutture di volo	2010	2015	SEA	SEA	€ 2,40	SEA			In corso		CONTRATTO DI PROGRAMMA	
2. Intermodalità													
2.1	Metropolitana M4 - Policlinico - Linate	2012	2015	COMUNE DI MILANO	COMUNE DI MILANO, PRIVATI	€ 910,02	CIPE, COMUNE MILANO, PRIVATI			100%	Lavori in corso tratta Linate_Nuova fermata Forlanini	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)	
3. Accessibilità territoriale													
3.1	Tangenziale Est Milano	2012	2015	CAL	TANGENZIALE ESTERNA SPA	€ 1.578,00				100%	Lavori affidati	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)	

Torino - Caselle

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz. finanz.	Stato	Stato avanzam.	Documento di programmazione di rifinanziamento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2013	2014	SAGAT	€ 4,80	SAGAT spa		In corso	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Ampliamento aerostazione	2014	2015	SAGAT	€ 9,50	SAGAT spa		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Torino Frejus	2012	2016	SITAF	€ 204,00		100%	Affidati i lavori opere genio civile	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
3.2	Torino- Lione - tunnel ferroviario Frejus		2023	LTF	€ 4.221,00		22%	PP approvato da CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
3.3	Torino- Lione - tratta Bruzola-confine di Stato		2023	RFI	€ 2.300,00		15%	PP approvato da CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

14 Bacino di traffico Nord Est

14.1 Quadro di riferimento

Nell'area del Nord Est ricadono gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Trieste, per i quali si è registrata complessivamente una delle crescite più rilevanti del traffico aereo, rispetto ad altri contesti territoriali. In dieci anni il traffico è passato da 9 a 15 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita annuo pari al 6,6%, con forte prevalenza del sistema Venezia-Treviso. Il traffico è prevalentemente internazionale, con rotte verso le principali città europee e una rilevante offerta di voli verso i Paesi dell'Europa orientale, che confermano la vocazione del Nord Est come porta di ingresso all'Italia dai Paesi dell'Est.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico del Nord Est generi una domanda di circa 24 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

Nell'ambito del bacino di traffico, l'aeroporto di Venezia riveste particolare rilevanza strategica ed è qualificato anche come gate intercontinentale per l'intera rete.

L'area presenta caratteristiche socio-economiche che costituiscono una potenzialità per lo sviluppo del traffico aereo, a cui si aggiunge la caratteristica di essere un mercato aperto, con un sistema produttivo che si è esteso verso i mercati internazionali, esplorando nuovi territori, soprattutto verso i Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica. Nonostante la crisi economica in atto, il Nord Est continua, comunque, ad offrire performance migliori rispetto ad altri contesti territoriali.

Il territorio del Nord Est, se pur ben infrastrutturato, mostra tratti di evidente discontinuità e di inadeguatezza del sistema viario. Nel corso degli ultimi decenni, infatti, l'area ha registrato ritardi nello sviluppo delle infrastrutture, aggravato dal costante aumento dei flussi commerciali tra l'Italia e i Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica, che hanno trovato sbocco obbligato sull'autostrada A4, su cui si immettono anche i flussi di traffico dell'area pedemontana, dalla quale si dipartono assi stradali verso l'Italia centrale ed adriatica, anch'essi inadeguati, come la SS Romea.

L'area è interessata dall'attraversamento di due importanti corridoi europei (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Corridoio Mediterraneo). Pertanto, se la programmazione seguirà il corso già avviato, l'intera area beneficerà di un assetto infrastrutturale di rango internazionale e di una rete autostradale capillare, anche in aree che risultano oggi decentrate.

Nel breve periodo (entro il 2016) è prevista l'entrata in funzione di due progetti attualmente cantierati, entrambi interamente finanziati, che

insistono sul bacino di domanda degli aeroporti di Verona e Venezia, ovvero: il completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero (2016) e l'asse autostradale Valdastico Sud (2011). Tra i progetti finanziati al 100% del fabbisogno e, pertanto, prossimi alla cantierizzazione, vi è il raccordo autostradale Villesse-Gorizia sull'asse dell'A4. Molti sono gli interventi il cui avvio è previsto entro il 2014 ma con orizzonti temporali di fine lavori non definiti; la maggior parte di questi è in fase di progetto preliminare, mentre altri sono ancora alla fase iniziale della programmazione.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, assume grande rilievo per gli scali del Nord-Est la realizzazione della linea AV Milano-Venezia-Trieste, in particolare per la possibilità di connessione con l'aeroporto di Venezia.

14.2 Strategie di sviluppo

Come detto, le nuove opere infrastrutturali di recente realizzazione, altre in corso di realizzazione o in fase di progetto avanzato, stanno determinando la futura armatura delle reti infrastrutturali del Nord Est con asse principale lungo il Corridoio Mediterraneo. L'aspetto di maggiore importanza che caratterizza il nuovo quadro che si sta configurando è l'evoluzione da rete disomogenea e frammentata a rete gerarchizzata e strutturata per risolvere la domanda dei flussi che attraversano il territorio o che nello stesso territorio si distribuiscono. Nella nuova rete, in particolare, l'area in cui ricade l'aeroporto di Venezia sarà oggetto di trasformazioni importanti dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali, già programmati o in corso di studio di fattibilità, che prefigurano lo scalo veneziano come un nodo importante di interscambio tra differenti modalità di trasporto.

Per la disponibilità, la distribuzione e le caratteristiche delle infrastrutture aeroportuali nel Nord Est, confrontate con l'estensione del bacino di traffico, è indicato uno sviluppo basato sull'ampliamento delle infrastrutture esistenti che dispongono delle migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e, quindi, di relazione con il bacino di traffico.

In tale quadro, per il bacino di traffico del Nord Est, sono indicate le seguenti strategie di intervento.

1. Il processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale del Marco Polo di Venezia, già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, dovrà essere presidiato e supportato con le necessarie risorse al fine della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nelle reti transeuropee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro. *Relativamente agli spazi già preservati nell'intorno aeroportuale di Venezia per i futuri sviluppi infrastrutturali (2° pista), dovranno essere predisposti, dagli Enti competenti, adeguati strumenti urbanistici, a completamento di quelli già approvati con le necessarie salvaguardie e previsioni di funzioni urbane coerenti, complementari e di supporto;*
2. Per lo scalo di Treviso, i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere;
3. Il Valerio Catullo di Verona si configura come scalo del Nord Est con un ruolo oggi consolidato soprattutto per il traffico charter internazionale e di connessioni "point to point" di supporto all'economia locale; per lo sviluppo dello scalo saranno necessari interventi di potenziamento

dell'accessibilità e di adeguamento delle infrastrutture air side;

4. L'aeroporto di Trieste dovrebbe trovare un ruolo di complementarietà con il sistema Venezia-Treviso.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Est potrebbe essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)⁹:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
VENEZIA	11,8	13,5	16,0
TREVISO	2,7	3,0	3,2
TRIESTE	1,3	1,8	2,2
VERONA	5,4	5,7	6,3
TOTALE	21,2	24,0	27,7

14.3 Interventi prioritari

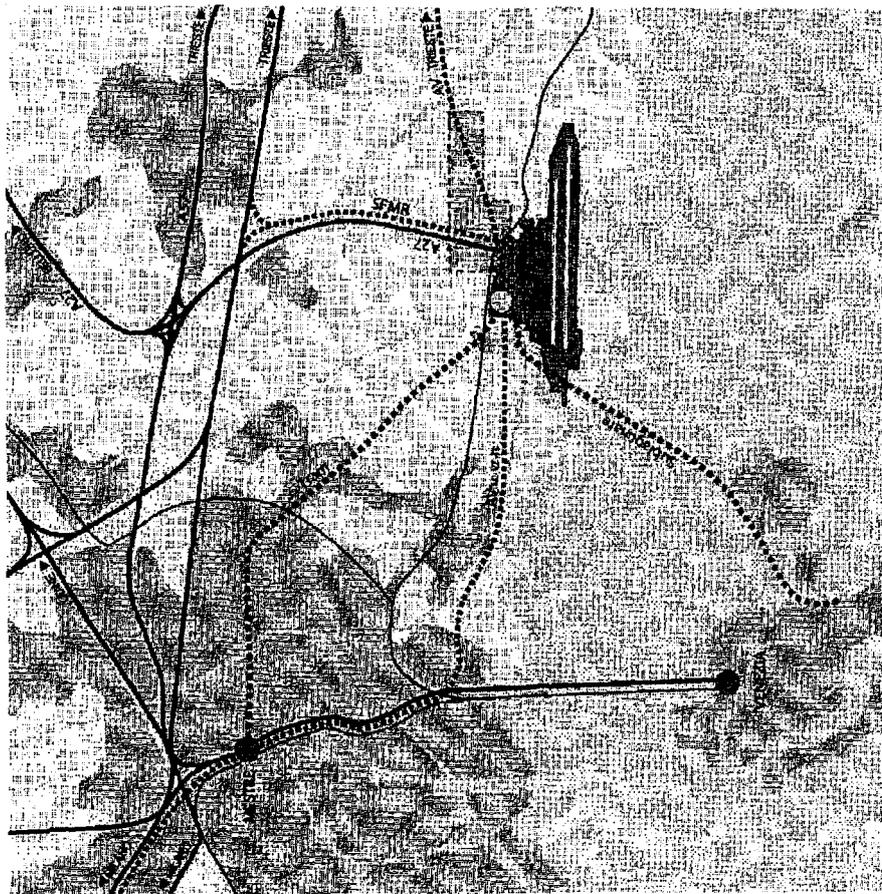
Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Venezia a nodo intermodale deve necessariamente avvenire attraverso l'attuazione di importanti infrastrutture di collegamento, di competenza di diversi Enti, nazionali, regionali e locali. Pertanto, è necessario un grande sforzo di coordinamento nella fase di pianificazione e progettazione in atto, e in quella di attuazione futura, che dovrà essere supportata dalle necessarie risorse.

In particolare, gli interventi prioritari individuati per il potenziamento dello scalo, come nodo di interscambio modale a livello europeo, sono costituiti da :

- passaggio della linea dell'Alta Velocità Trieste - Venezia - Milano nell'aeroporto, con fermata dedicata;
- bretella di collegamento con la linea ferroviaria regionale SMFR;
- stazione ferroviaria ipogea, passante per la linea AV, e di testata per la linea SMFR;
- potenziamento del collegamento tra l'autostrada A27 e l'aeroporto e realizzazione del by pass di Tesserà.

⁹ Fonte ENAC

I collegamenti con le città di Venezia e di Mestre potranno essere potenziati attraverso interventi alla scala locale, già pianificati, come la connessione sub-lagunare, tra lo scalo e le isole veneziane, ed il tram di collegamento con le zone urbane di Mestre e la relativa stazione ferroviaria. Si ritiene, altresì, prioritaria la salvaguardia delle aree necessarie all'espansione del sedime aeroportuale, per la realizzazione di una nuova pista, fondamentale per adeguare la capacità aeroportuale nel lungo periodo.



AUTOSTRADA	esistente	progetto	potenziamento
LINEA FERROVIARIA	esistente	progetto	potenziamento
NODI DI INTERSCAMBIO	AV	Alta Velocità	Regionale
SEDIME AEROPORTO	Aeroporto	Città	Ferroviario
	esistente	progetto	

Fig. 14.1 – Interventi prioritari per l'aeroporto di Venezia Tessera

Si evidenzia che lo schema grafico soprariportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Per gli altri aeroporti del bacino del Nord Est, si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

1. Infrastrutture aeroportuali									
		Data inizio	Data fine	Costo (M di €)	Competenza	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documenti di programmazione di riferimento
1.1	Nuova pista di volo	2020	2030	€ 534,00	SAVE	SAVE	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE - da inserire le aree di espansione nel PAT del Comune di Venezia
1.2	Ampliamento piazzali aeromobili	2014	2030	€ 150,00	SAVE	SAVE	In corso		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Ampliamento del Terminal (I e II fase)	2015	2030	€ 274,86	SAVE	SAVE	Prog. Preliminare appr.		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Ampliamento parcheggi	2015	2030	€ 75,10	SAVE	SAVE	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.5	Adeguamento Viabilità Interna	2013	2025	€ 40,00	SAVE	SAVE	Prog. preliminare		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.6	Riconfigurazione della Infrastruttura cargo	2015	2030	€ 47,00	SAVE	SAVE	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.7	Adeguamento Infrastrutture di volo esistenti	2013	2020	€ 120,00	SAVE	SAVE	Prog. preliminare		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.8	Nuova centrale di trigenerazione	2013	2020		SAVE	SAVE	Pianificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.9	Interventi darsena	2013	2020		SAVE	SAVE	Prog. Preliminare appr.		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità									
2.1	AV Venezia Trieste con fermata in aeroporto	2013	2020	€ 1.929,00	RFI		Progetto preliminare	2,00%	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.2	Bretella di collegamento alla linea SMFR;	2013		€ 223,92	RFI		PP approvato da CIPE	0,45%	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (strategico solo con il contributo della Regione)
2.3	Stazione interrata	2016	2020	€ 114,24	SAVE	SAVE	Studio di fattibilità		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2.4	Terminal Intermodale	2017	2020	€ 41,14	SAVE	SAVE + fondi pubblici	Studio di fattibilità		
2.5	People Mover di collegamento	2013	2014	€ 32,80	SAVE	SAVE	Studio di fattibilità		

2.6	Sub-lagunare			COMUNE DI VENEZIA	€ 850,00	P.F.	Studio di fattibilità	
3. Accessibilità territoriali								
3.1	Potenziamento autostrada A4 Venezia - Trieste (Quarto d'Altino-Villesse)	2006	oltre 2015	AUTOVIE VENETE	€ 2.300,00	AUTOVIE VENETE	100,00%	PP approvato da CIPE
3.2	Nuova Triestina (by-pass di Tessera)			ANAS	€ 70,00	ANAS		Progetto preliminare
								11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Treviso

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento terminal passeggeri	2015	2030	AERTRE	20,70	AERTRE		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Viabilità e Ampliamento parcheggi	2015	2030	AERTRE	31,20	AERTRE		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3. Accessibilità viania									
3.1	Nuova rotatoria SR515 Noalbase	2015	2020	COMUNE TREVISO	€ 0,76	AERTRE		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE - da inserire nel PAT del Comune di Treviso

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Data	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali										
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2015		Aeroporto FVG	€ 6,30	Aeroporto FVG		In corso	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Potenz. e ampliamento piazzali aeromobili	2014	2020		Aeroporto FVG	€ 4,96	Aeroporto FVG		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Nuovo parcheggio	2020	2025		Aeroporto FVG	€ 1,04	Aeroporto FVG		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Acquisizione area per estensione e prolungamento raccordo S ed aree limitrofe	2020	2025		Aeroporto FVG	€ 6,20	Aeroporto FVG		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità										
2.1	Polo intermodale - stazione	2012	2020		RFI	€ 2,00	Regione FVG + UE	100%	Progetto preliminare	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2.2	Polo intermodale- terminal bus e parcheggi)	2012	2015		Aeroporto FVG	€ 8,00	Regione FVG + UE	100%	Progetto preliminare	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3. Accessibilità territorial										
3.1	A4-Raccordo autostradale Villesse Gorizia	2011	2014		ANAS	€ 2,300	CIPE	100%	Lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF. 2014-2016 (intervento prioritario)

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz. finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Realizzazione piazzale "margherita nord"	2016	2018	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 14,00	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Planimetrico		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Via di rullaggio "TANGO sud"	2019	2022	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 26,00	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Planimetrico		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Prolungamento pista di volo	2025	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 7,00	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Planimetrico		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Ampliamento piazzale aeromobili	2018	2030	AEROPORTO VALERIO CATULLO	€ 35,00	AEROPORTO VALERIO CATULLO	Planimetrico		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento dall'aeroporto alla linea Modena Verona	2013	oltre 2015	RFI	€ 89,40	CIPE- Regione Veneto	0%	PP istruttoria MIT	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (strategico solo con il contributo della Regione)
2.2	Nodo AV di Verona (corridoio 5)	2013	oltre 2015	RFI	€ 670,00	CIPE	3%	PP istruttoria MIT	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
2.3	AV Verona Padova (corridoio 5)	2013	oltre 2015	RFI	€ 5.130,00	CIPE	3%	PP approvato dal CIPE	
2.4	AV Verona Brescia (corridoio 5)			RFI	€ 2.800,00	CIPE	2%	PP approvato dal CIPE	
2.5	AV - Valico del Brennero (corridoio 1)	2011	2023	BBT SE-BRENNER BASISTUNNEL	€ 4.140,00	CIPE	27%	Lavori in corso	
2.6	AV Verona Fortezza (corridoio 1)	2011	2020	RFI	€ 2.470,0	CIPE	2%	PP approvato dal CIPE	

3. Accessibilità territoriale						
3.1	Nuovo Casello autostradale dedicato (A22)			A22 - AUTOSTRADA DEL BRENNERO	€ 33,60	Progetto Preliminare
3.2	Combio Tirreno Brennero (T.Bre) - Raccordo autostradale Fontlivo Noggerole Rocca	2006	2016	ANAS	€ 2.730,97	PD istruttoria MIT
					67%	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
					CIPE	

15

Bacino di traffico Centro Nord

15.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti del bacino di traffico del Centro Nord hanno registrato nel 2013 un traffico di circa 14 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nei tre scali di Bologna, Pisa e Firenze. In particolare, Bologna e Firenze hanno registrato crescita più modeste, mentre lo scalo di Pisa, con 4,5 milioni di passeggeri, ha avuto una crescita nel periodo tra le più rilevanti a livello nazionale. Lo scalo è servito prevalentemente da compagnie low cost, dedicate al traffico internazionale.

Il traffico del bacino si caratterizza per avere una rilevante componente internazionale, pari al 71%, i passeggeri che utilizzano vettori low cost costituiscono il 42% del totale, mentre quelli che utilizzano voli charter rappresentano il 10% del volume totale. L'alta internazionalità del traffico e la quota di voli charter dimostrano, in maniera evidente, l'attrattività turistica dell'area.

Per quanto riguarda il traffico cargo, il bacino di traffico del Centro Nord ha movimentato circa 54 mila tonnellate di merci. Lo scalo più impegnato in questo settore è stato quello di Bologna con circa 44 mila tonnellate movimentate nel 2013.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico del Centro Nord dovrebbe generare una domanda di circa 22 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

Gli indicatori socio-economici dimostrano come le potenzialità del bacino, in termini di sviluppo economico e attrattività turistica, non siano pienamente sfruttate dal trasporto aereo, che mostra indici non allineati sia ai volumi di popolazione residenti e di addetti, che ai valori di PIL e ai flussi turistici. Il ritardo del trasporto aereo dell'area deriva dalla combinazione di fattori legati all'offerta degli scali esistenti e all'accessibilità agli stessi. Il numero elevato di aeroporti, la loro ridotta dimensione e l'inadeguatezza delle relative infrastrutture hanno reso difficile per gli scali dell'Emilia Romagna, delle Marche e della Toscana di soddisfare integralmente la domanda di traffico espressa dal territorio; di conseguenza, nei relativi bacini d'utenza, parte dei potenziali passeggeri continua ad utilizzare altri aeroporti, anche a causa della scarsa accessibilità degli scali esistenti, non favorita dalla conformazione geografica delle due Regioni, attraversate dalla catena appenninica.

Gli interventi infrastrutturali che interessano il bacino di traffico del Centro Nord riguardano prevalentemente il potenziamento di collegamenti autostradali fondamentali sulla direttrice Nord-Sud, quali l'Autostrada del Sole (A1), l'Autostrada Adriatica (A14) e l'asse Civitavecchia-Cecina. Tali opere, avviate ormai da alcuni anni, hanno l'obiettivo di decongestionare e ammodernare alcune delle tratte più trafficate della Penisola in modo da garantire, nel breve periodo, un adeguato livello di capacità e di servizio e diminuire i tempi di percorrenza e l'incidentalità.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'apertura della linea AV/AC Bologna-Firenze, che ha completato la linea Milano-Roma, permettendo di coprire in sole tre ore la distanza fra il capoluogo lombardo e la capitale, sta contribuendo a modificare le dinamiche degli spostamenti fra Nord e Sud.

Entro il 2014 è prevista l'entrata in funzione delle principali opere attualmente in cantiere che influenzano la parte centrale del bacino di riferimento e insistono sulle città capoluogo, Bologna e Firenze.

Lungo il versante adriatico si segnala il progressivo ampliamento, iniziato ormai da alcuni anni, da due a tre corsie dell'autostrada A14 nel tratto Rimini-Porto S. Elpidio (2014).

15.2 Strategie di sviluppo

1. Il posizionamento e il ruolo dell'aeroporto di Bologna, baricentrico rispetto al bacino di traffico del Centro Nord, saranno fattori determinanti, insieme alla disponibilità e flessibilità delle infrastrutture, per potenziare lo scalo come aeroporto di particolare rilevanza strategica nella rete nazionale. La connessione con l'Alta Velocità ed i relativi tempi ridotti di collegamento dalla stazione ferroviaria di Bologna con il centro di Milano (1 ora) e di Firenze (37 min), renderanno competitivo, soprattutto per il traffico europeo ed internazionale, lo scalo di Bologna. L'aeroporto potrà rispondere a tale ruolo soltanto attraverso la realizzazione di rilevanti opere di ampliamento delle infrastrutture esistenti con migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e relazione con il bacino di traffico. Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Bologna dovrà, pertanto, essere presidiato e supportato ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nel bacino di traffico e nella rete nazionale, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di accessibilità su gomma e su ferro.
2. Per lo scalo di Bologna è stimata una capacità massima delle infrastrutture aeroportuali pari a circa 10 milioni di passeggeri. Si evidenzia, quindi, che, oltre il 2030, sarà necessario gestire i flussi di traffico aggiuntivi su un altro scalo da identificare tempestivamente quale riserva di capacità per predisporre adeguate infrastrutture di accessibilità e connessione intermodale. Il raggiungimento della soglia dei 10 milioni di passeggeri potrebbe collocarsi in un orizzonte temporale di lungo periodo (circa 20 anni) o, viceversa, in un orizzonte temporale più breve anche in relazione ai tassi di crescita che l'aeroporto sta registrando dal 2010, grazie alla presenza della forte componente low-cost. Il tema della riserva di capacità potrebbe assumere priorità a breve e, in questo senso, le valutazioni devono essere avviate in relazione alle infrastrutture candidabili a questo ruolo anche in relazione ai criteri normalmente utilizzati dal mercato e dai vettori. In tale contesto, trova conferma il ruolo dell'aeroporto di Bologna come aeroporto di particolare rilevanza strategica.
3. Per gli aeroporti di Firenze e Pisa si rende necessario realizzare forme di integrazione per continuare a rispondere efficacemente alla domanda di traffico espressa dal bacino regionale, sia come origine ma soprattutto come destinazione dall'estero, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture. Tale integrazione è condizione indispensabile affinché gli stessi possano essere considerati di

particolare rilevanza strategica nella rete nazionale. La gestione integrata è finalizzata a innescare sinergie costruttive tra due importanti realtà infrastrutturali della Regione, nella prospettiva di ottimizzazione degli investimenti e di garanzia del migliore servizio al territorio. L'opportunità d'integrazione gestionale fra l'aeroporto di Pisa e quello di Firenze emerge anche in relazione alla sostenibilità delle relative infrastrutture e alle previsioni di crescita del traffico nella Regione Toscana. In assenza di detta integrazione, infatti, la capacità delle due infrastrutture di cogliere nuove quote di mercato risulterebbe inferiore rispetto a quella che realizzerebbero nell'ipotesi di una gestione unificata, che, peraltro, come detto, consentirebbe ai medesimi aeroporti di assumere un ruolo strategico nel bacino del Centro Nord insieme all'aeroporto di Bologna. Nell'ottica della predetta integrazione, occorre, altresì, realizzare gli interventi infrastrutturali di cui necessitano ambedue gli scali in questione.

4. In particolare, per l'aeroporto di Pisa, è necessario intervenire sul potenziamento e miglioramento della qualità delle connessioni ferroviarie, sul rapporto con la città e le aree residenziali circostanti, ferma restando la compatibilità dello sviluppo con le attività dell'Aeronautica Militare in ragione della strategicità che lo scalo riveste nel quadro della difesa nazionale come Main Operating Base.

5. Per l'aeroporto di Firenze, che presenta criticità infrastrutturali ed operative dovute al posizionamento dell'attuale pista, si rende indispensabile superare dette criticità attraverso una concertazione interistituzionale, al fine di favorire lo sviluppo dello scalo e renderlo in grado di assorbire le quote consistenti di traffico aggiuntivo che il territorio di riferimento esprimerà nei prossimi decenni. La realizzazione di una nuova pista, utilizzabile da aeromobili della categoria B737, A320, ecc., rappresenta una condizione necessaria per supportare le prospettive di crescita. Con la realizzazione di una nuova infrastruttura di volo e la conseguente riconfigurazione del complesso aeroportuale, lo scalo potrà confermare il ruolo di scalo di particolare rilevanza strategica in sinergia con Pisa.

6. L'aeroporto di Parma potrebbe svolgere nel medio-lungo termine, per le potenzialità espresse, sia in termini di capacità che di accessibilità, il ruolo di riserva di capacità a servizio di altri aeroporti, limitatamente a determinati segmenti di traffico (charter, aviazione generale a scopo turistico, ecc.).

7. L'aeroporto di Rimini potrebbe svolgere un ruolo complementare destinato al traffico turistico e business nel bacino di riferimento, anche quale scalo di accesso alla Repubblica di S. Marino, sulla base di accordi recentemente sottoscritti.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per il bacino di traffico del Centro Nord potrebbe essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹⁰.

¹⁰ Fonte ENAC

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
BOLOGNA	8,1	8,8	9,9
FIRENZE	2,7	3,3	4
PISA	5,4	6	6,8
ANCONA	0,8	1,1	1,5
PARMA	0,9	1,2	1,8
RIMINI	1,5	1,7	2,4
TOTALE	19,7	22,1	27,1

15.3 Interventi prioritari

Per l'aeroporto di Bologna, in relazione al posizionamento e ruolo nella rete nazionale, è necessario garantire la capacità e la funzionalità delle infrastrutture, nonché livelli di accessibilità adeguati, attraverso la realizzazione dei seguenti interventi di collegamento considerati prioritari:

- realizzazione del People Mover di collegamento dell'aeroporto con la stazione centrale di Bologna e quindi con la rete dell'Alta Velocità Milano-Napoli e con la linea A. V. Venezia-Roma;
- realizzazione in aeroporto della stazione del People Mover e relativo collegamento pedonale con l'aerostazione esistente; tale stazione dovrà essere rilocata, rispetto al progetto attuale, in maniera da risultare funzionale alla nuova aerostazione, la cui realizzazione è prevista sul medio periodo nel Master Plan;
- espansione del sedime aeroportuale per la realizzazione dell'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali e complementari;
- potenziamento della viabilità di accesso all'aeroporto dalla tangenziale di Bologna con potenziamento dell'uscita attuale della tangenziale, secondo soluzioni già definite e che devono essere stralciate e anticipate rispetto al più complesso programma di potenziamento del sistema autostradale-tangenziale bolognese;
- passante di Bologna.

Per gli altri aeroporti del bacino di traffico del Centro Nord si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Bologna

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato Stato avanzam. Documento di programmazione di infarmento

1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Estensione sedime aeroportuale	2014	2020	SAB	€ 57,30	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Potenziamento pista (uscite veloci)	2020	2022	SAB	€ 7,00	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Ampliamento piazzali	2014	2018	SAB	€ 14,00	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Ampliamento terminal e BHS	2013	2023	SAB	€ 83,00	SAB		Prog. prel. Prima fase	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.5	Nuovo terminal	2022	2023	SAB	€ 15,00	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.6	Area cargo e terminal merci	2015	2021	SAB	€ 39,00	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.7	Ampliamento parcheggio	2015	2025	SAB	€ 17,30	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.8	Edifici e infrastr. per Enti di Stato	2015	2016	SAB	€ 25,00	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.9	Viabilità di accesso	2019	2023	SAB	€ 40,00	SAB		PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento con stazione mediante People Mover	2012	2014	COMUNE DI BOLOGNA	€ 89,00	Privati+ Regione		Progetto esecutivo	
2.2	Stazione People Mover	2013	2015	SAB	€ 3,00	SAB	100,00%	Progetto Preliminare	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Nuova viabilità di Accession nord- est	2020	2025	SAB	€ 27,00	SAB	0,00%	PIANIFICATO	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3.2	Passante di Bologna			ANAS	€ 1.583,00	CIPE	8,42%	In attesa PD	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
3.3	Terza corsia A13 da Bologna a Ferrara			REGIONE E. ROMAGNA				Studio di fattibilità	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Firenze

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento

1. Infrastruttura aeroportuali								
1.1	Nuova pista di volo e piazzali	2014	2029	AdF	€ 60,00	AdF	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Interventi terminal	2014	2029	AdF	€ 36,70	AdF	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Espropri	2015	2019	AdF	€ 19,55	AdF	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Interventi sul nuovo sedime	2015	2018	AdF	€ 33,54	AdF	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento stazione SM Novella							DA PROGRAMMARE

1. Infrastrutture aeroportuali							
1.1	Riqualifica pista e raccordo	2013	2019	SAT	€ 19,00	SAT	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Ampliamento terminal	2014	2028	SAT	€ 45,00	SAT	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Ampliamento piazzali	2015	2020	SAT	€ 11,00	SAT	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Ampliamento parcheggi e viabilità interna	2014	2028	SAT	€ 12,00	SAT	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.5	Delocalizzazione abitazioni di via Carola	2014	2018	SAT	€ 16,50	Accordo di Programma SAT- Regione Toscana	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità							
2.1	People Mover di collegamento stazione	2012	2015	New Co	€ 82,90	Pubblico + privati	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3. Accessibilità locale e territoriale							
3.1	Miglioramento accessibilità	2012	2015	Comune di Pisa	€ 1,60	Comune di Pisa	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3.2	Autostrada Cecina-Civitavecchia	2011	2017	ANAS	€ 3.783,00	Società Tirrenica SpA	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2018 (intervento prioritario)

1. Infrastrutture aeroportuali

1.1	Realizzazione nuova area cargo (secondo lotto)	2018	2021	AERDORICA	10,5	AERDORICA		CONCESSIONE GEST. TOT.
1.2	Realizzazione nuovi hangar e piazzali	2014	2015	AERDORICA	2,8	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.3	Ristrutturazione corpo centrale (secondo lotto)	2014	2016	AERDORICA	4,5	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.4	Ampliamento piazzali esistenti	2015	2017	AERDORICA	1,5	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.5	Ampliamento ricovero mezzi	2022	2024	AERDORICA	1,8	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.6	Nuovi piazzali aeromobili	2023	2024	AERDORICA	1,5	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.7	Realizzazione nuova area cargo (terzo lotto)	2023	2028	AERDORICA	25,0	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.8	Realizzazione nuovo hangar e piazzale	2025	2027	AERDORICA	2,8	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.9	Completamento nuovi piazzali	2029	2030	AERDORICA	3,0	AERDORICA	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.

Parma

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento

1. Infrastrutture aeroportuali										
		2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	
1.1	Adeguamento impianto smaltimento acque piazzali	2015	2016	SOGEAP	SOGEAP	1,0	SOGEAP	SOGEAP	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.2	Riqualifica pista di volo	2015	2016	SOGEAP	SOGEAP	1,0	SOGEAP	SOGEAP	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
1.3	Ampliamento aerostazione passeggeri zone arrivi, check in, commerciale	2015	2016	SOGEAP	SOGEAP	1,0	SOGEAP	SOGEAP	Planificato	CONCESSIONE GEST. TOT.
2. Intermodalità										
2.1	Raddoppio linea ferroviaria La Spezia Parma							RFI		DOC. CONFERENZA REGIONI
2.2	Potenziamento Parma - Ferrara - Ravenna							RFI		DOC. CONFERENZA REGIONI
3. Accessibilità viaria										
3.1	Autostrada TIBRE: raccordo autostradale della Cisa (A15) - autostrada del Brennero, tratto Fontevivo (PR) - Naganole Rocca (VR)							Regione Emilia R.		DOC. CONFERENZA REGIONI
3.2	Riqualificazione della SS9 Emilia							Regione Emilia R.		DOC. CONFERENZA REGIONI
3.3	Quarta corsia A1 da AZZ a Piacenza sud							Regione Emilia R.		DOC. CONFERENZA REGIONI

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M. di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
-------------------	-------------	-----------	------------	-------------------	------------------	---------------	----------------	--

1. Infrastrutture aeroportuali

Interventi infrastrutturali di adeguamento all'interno del sedime in corso di valutazione

2. Intermodalità

2.1	Asse ferroviario Bologna - Bari - Lecce - Taranto, diramazione per Ravenna		RFI					CONF. REG - COMM. INFRASTR.
2.2	Trasporto Rapido Costiero Rimini - Cattolica		REG. EMILIA R.					CONF. REG - COMM. INFRASTR.
2.3	Trasporto Rapido Costiero Ravenna-Rimini		REG. EMILIA R.					CONF. REG - COMM. INFRASTR.

3. Accessibilità viaria

3.1	Adeguamento della SS 16 Adriatica da Bellaria al confine regionale		REG. EMILIA R.					DOC. CONFERENZA REGIONI
3.2	Riqualifica ed adeguamento E45		REG. EMILIA R.					DOC. CONFERENZA REGIONI
3.3	Riqualifica S59 Emilia		REG. EMILIA R.					DOC. CONFERENZA REGIONI
3.4	Realizzazione 4° corsia A14 da San Lazzaro di Savena a Interz. A14dir		REG. EMILIA R.					DOC. CONFERENZA REGIONI

16

Bacino di traffico Centro

16.1 Quadro di riferimento

Il bacino di traffico del Centro comprende gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia e Pescara e rappresenta il bacino con il maggior numero di passeggeri movimentati, circa 42 milioni, per i quali si è registrata negli ultimi 10 anni una crescita del traffico pari al 5,2% annuo. Tale bacino comprende lo scalo di Roma Fiumicino che, con circa 37 milioni di passeggeri, è il principale aeroporto italiano in cui si è registrata una forte crescita del traffico internazionale, a seguito della decisione di Alitalia di rendere lo scalo hub del proprio network. Rilevante nell'area Centro la crescita di Roma Ciampino che ha registrato circa 4,7 milioni di passeggeri. Tale crescita è dovuta principalmente all'avvio e successivo consolidamento di collegamenti low cost a partire dal 2003, che hanno trasformato lo scalo, dapprima utilizzato solo per voli militari o charter, in uno degli aeroporti low cost più importanti d'Italia. Lo scalo di Ciampino, però, a causa dell'incontrollata crescita residenziale nelle aree limitrofe, presenta oggi gravi limitazioni al proprio sviluppo.

Complessivamente, il traffico del bacino del Centro assorbe il 30% del traffico internazionale italiano ed il 30% del traffico low cost (circa 9 milioni).

Per quanto riguarda il traffico cargo, il bacino del Centro, grazie alla presenza dello scalo di Roma Fiumicino (142 mila tonnellate nel 2013), è il secondo più importante a livello nazionale in termini di volumi complessivi.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico del Centro dovrebbe generare una domanda di circa 71 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

Il sistema infrastrutturale del territorio del Centro è caratterizzato dalla rete dei collegamenti viari e ferroviari sulla direttrice Nord-Sud e da una debole rete dei collegamenti trasversali Est-Ovest, dovuta alla presenza della dorsale appenninica, che rende difficili gli spostamenti tra il versante adriatico ed il Tirrenico. Le maggiori criticità sono, infatti, riconducibili alla limitata disponibilità di collegamenti con il corridoio adriatico e alla mancanza di itinerari trasversali di livello adeguato per il collegamento fra la statale Flaminia, l'itinerario E45 e l'Autostrada A1. Per tale motivo, le attese del Centro sono soprattutto quelle relative ai collegamenti trasversali tra i due Mari e ai collegamenti tra l'entroterra e la costa.

Nel Lazio, tra gli interventi prioritari, si segnala il completamento del corridoio autostradale tirrenico, che consiste nella realizzazione della variante della statale Aurelia con tipologia autostradale.

Per l'area di Fiumicino, nel medio-lungo periodo, sono previsti importanti interventi infrastrutturali che contribuiranno a realizzare un sistema di accessibilità plurimodale sul piano dei collegamenti alle reti nazionali ed a Roma Capitale, quali il Corridoio Tirrenico Meridionale ed il Corridoio

del Trasporto Pubblico C5.

Il bacino è interessato dall'attraversamento della linea ferroviaria dorsale appenninica sulla tratta da Napoli a Milano che, come detto, rappresenta fattore di concorrenza al trasporto aereo, in particolare sulla tratta Roma-Milano.

Per l'Aeroporto di Fiumicino, sono da segnalare alcuni rilevanti interventi infrastrutturali, in corso o programmati, che ne rafforzeranno il ruolo strategico nella scala nazionale e potranno contribuire ad un consistente aumento del traffico turistico di passaggio. Nel breve-medio periodo è prevista, infatti, la realizzazione del porto turistico di Fiumicino, con 1500 posti barca a regime nel 2015, e quella di un nuovo interporto in un'area di 160 Ha adiacente l'aeroporto, destinato a svolgere la funzione di piattaforma logistica in grado di offrire servizi specializzati e smistamento con modalità multimodali via mare (RO-RO), terra (camion e treno), ed aereo per le merci che graviteranno sull'interporto stesso

16.2 Strategie di sviluppo

L'aeroporto di Roma Fiumicino rappresenta lo scalo principale del Paese, il cui sviluppo deve essere assunto come una priorità nella programmazione nazionale.

La riconfigurazione del ruolo di Ciampino quale city airport, con rilevante diminuzione dei relativi volumi di traffico, insieme alla considerevole distanza degli altri aeroporti del bacino dalla Capitale, concentrano sullo scalo di Fiumicino tutto il traffico stimato nello sviluppo futuro. Tale assetto infrastrutturale, che non trova riscontro nelle altre realtà europee assimilabili, richiede un'attenta verifica nel tempo sulla sostenibilità del modello di sviluppo.

La situazione specifica di Fiumicino evidenzia che lo scalo è prossimo alla saturazione: infatti, sia il sistema dei terminal e dei piazzali di sosta aeromobili, che quello delle piste mostrano una capacità di circa 40 milioni di passeggeri, soglia di saturazione che sarà raggiunta entro il 2016 se non si avviano urgentemente adeguati interventi di ottimizzazione e di miglioramento dell'efficienza delle infrastrutture o del loro potenziamento. Le previsioni di traffico stimano un volume di 55 Mil di passeggeri nel 2020 e di 71 Mil nel 2030, con un aumento complessivo di 15 Mil di passeggeri.

Una domanda così elevata di traffico trova risposta nella pianificazione da parte della società di gestione di un rilevante complesso di opere di potenziamento aeroportuale che prevede l'ampliamento dello scalo a Nord, con la realizzazione della 4^a pista e tutte le necessarie integrazioni con altre modalità di trasporto, in grado di soddisfare la domanda attesa.

In tale scenario di sviluppo, assumono particolare rilevanza le nuove infrastrutture di collegamento con la Capitale e con il territorio, in un'area già oggi fortemente congestionata, che devono essere prioritariamente inserite nella programmazione strategica nazionale.

Anche in considerazione dei lunghi tempi che caratterizzano i processi di realizzazione di grandi opere infrastrutturali, è fondamentale quindi che si concentrino nel più breve tempo possibile tutti gli sforzi e le risorse centrali e locali nel potenziamento di Fiumicino e della relativa accessibilità, nonché delle connessioni intermodali, per garantire lo sviluppo competitivo e sostenibile del maggiore scalo italiano.

Gli investimenti necessari per rispondere alle necessità evidenziate, sia pubblici che a carico del gestore aeroportuale, sono ingenti e necessariamente concentrati nel tempo; è pertanto necessario orientarne l'efficacia dove possano essere ottenuti benefici più sicuri ed estesi.

Alla luce di tali considerazioni, il quadro di potenziamento del sistema laziale si fonda sui seguenti macro interventi:

1. potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino, attraverso la massimizzazione dell'utilizzo e potenziamento del complesso aeroportuale attuale e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a Nord;
2. potenziamento dell'accessibilità a Fiumicino, concentrando gli investimenti sulle infrastrutture urgenti su gomma e ferro;
3. riqualificazione dell'Aeroporto di Ciampino come City Airport, con soglia di traffico inferiore ai livelli attuali onde ridurre l'impatto ambientale sul territorio comunale;
4. adeguamento dell'accessibilità agli scali sia dal territorio che dalle reti nazionali su gomma e ferro.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per il bacino di traffico del Centro potrebbe essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹¹:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
ROMA FIUMICINO	63,0	67,5	72,0
ROMA CIAMPINO	2,2	2,4	2,7
PERUGIA	0,3	0,4	0,6
PESCARA	0,6	0,9	1,2
TOTALE	66,6	71,2	76,5

16.3 Interventi prioritari

L'accessibilità all'aeroporto di Fiumicino, alla scala territoriale, evidenzia alcuni fattori di criticità, legati all'adeguatezza sia del servizio ferroviario, limitato in termini di offerta e di qualità di mezzi e terminali, sia della viabilità principale per la presenza di alcuni colli di bottiglia che la caratterizzano.

Gli interventi prioritari per il potenziamento delle connessioni all'aeroporto di Fiumicino dovranno concentrarsi soprattutto sull'accessibilità

¹¹ Fonte ENAC

ferroviaria, che è senza dubbio la criticità più evidente da risolvere: solo migliorando le connessioni su ferro, il grande aeroporto di Fiumicino potrà essere raggiunto con migliori livelli di servizi dal territorio locale e dai principali corridoi del Paese, per svolgere efficacemente il ruolo di gate intercontinentale.

INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA

Nello scenario del breve-medio termine, per il potenziamento dell'accessibilità su ferro sono definiti come prioritari i seguenti interventi:

- Ferrovia: l'incremento delle frequenze delle linee esistenti (Leonardo Express e Linea FR1); il potenziamento del collegamento fra le linee FR1 e FR5 (tratto Ponte Galeria – Maccarese); la chiusura della Gronda Ferroviaria Nord e Sud;
 - Metro: realizzazione del corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), con estensione della linea metropolitana Roma-Lido sino all'aeroporto. Tale collegamento è in grado di potenziare l'intermodalità a favore del sistema di trasporto urbano;
 - Light Rail: si prevede la realizzazione del tracciato prima fase del sistema di mobilità interna al sedime aeroportuale di tipo Light Rail.
- Gli interventi previsti configureranno un sistema basato su tre direttrici di connessione - corrispondenti alle linee FR1 e FR5 e alla Roma-Lido - fra l'aeroporto e le principali stazioni romane (Ostiense, Termini e Tiburtina AV). Questi nodi consentiranno, con potenziamenti, l'interscambio diretto verso la rete ferroviaria (ordinaria e AV) e metropolitana. Il network consentirà di accedere, entro i 60 minuti e con un solo interscambio, ai principali nodi urbani, rappresentando lungo le direttrici ferroviarie un'alternativa più efficiente del trasporto privato.

INTERVENTI SULLA RETE VIARIA

Nello scenario del breve medio-termine, gli interventi prioritari per il potenziamento dell'accessibilità su gomma sono individuabili in:

- potenziamento della A91(Roma-Fiumicino) con l'aggiunta di due corsie complanari per un totale di 5 corsie per direzione di marcia;
- potenziamento del tratto GRA - EUR della A91;
- bypass parallelo al GRA, che connetta la A91 con la SS148 Pontina, evitando il transito sulla A90 e la nuova SS148 Pontina (Sistema Intermodale integrato Roma Latina);
- potenziamento di via della Scafa.

Gli interventi previsti sulla rete viaria, nel bacino che insiste su Fiumicino, rappresentano un aumento di capacità e di ricorrenza in grado di migliorare le relazioni fra lo scalo ed il nodo di Roma, con ricadute positive anche sull'area Pontina e del litorale del Nord Lazio. In particolare, l'introduzione di un accesso all'aeroporto da Nord (bypass Aurelia - A12) e del raccordo A12 - Pontina (da Sud) potranno determinare un'articolazione lungo due direttrici dei flussi aeroportuali, ora gravanti per la massima parte sulla A91 Roma - Fiumicino. La presenza di tre corridoi d'accesso avrà l'effetto di ripartizione, riducendo la congestione sulla tratta della A91 e del GRA, nelle tratte critiche comprese fra lo svincolo Aurelia, lo svincolo Fiumicino e quello della Pontina.



Fig. 16.1 - principali interventi per l'aeroporto di Roma Fiumicino

Si evidenzia che lo schema grafico sopra riportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Per gli altri aeroporti del bacino di traffico del Centro si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

AUTOSTRADA	esistente progetto potenziamento
LINEA FERROVIARIA	esistente progetto potenziamento Alta Velocità Regionale AV SFMR
NODI DI INTERSCAMBIO	Aeroporto Città Ferroviario
SEDIME AEROPORTO	esistente progetto

Roma - Fiumicino

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato finanz. Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento

1. Infrastrutture aeroportuali

1.1	Opere propedeutiche utilizzo aree di espansione Fiumicino nord	2015	2020	AdR	€ 42,00	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.2	Espropri Fiumicino Nord	2014	2030	AdR	€ 349,30	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.3	Interventi infrastrutturali area ovest	2013	2017	AdR	€ 58,50	AdR						Progetto Esecutivo	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.4	4° pista - Vie di rullaggio - Perimetrale e reti primarie	2014	2019	AdR	€ 156,40	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.5	Estensione piazzali cargo	2015	2018	AdR	€ 7,50	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.6	Completamento raddoppio taxiway Bravo	2014	2017	AdR	€ 48,20	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.7	Estensione piazzali ex area tecnica AZ	2015	2017	AdR	€ 12,20	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.8	Riqualifica Pista 3	2014	2016	AdR	€ 60,50	AdR						Progetto Preliminare	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.9	Nuovi piazzali in area Pianabella	2016	2020	AdR	€ 28,80	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.10	Estensione piazzali ad/mm in area ex poste - quadrante 200	2015	2018	AdR	€ 12,90	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.11	Adeguamento STRIP 16C/34C	2014	2016	AdR	€ 6,50	AdR						Progetto Esecutivo	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.12	5° pista + vie di rullaggio + Piazzali remoti ed a contatto Fiumicino Nord	2022	2030	AdR	€ 281,00	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.13	Interventi complementari infrastrutture di volo Fiumicino Nord	2018	2030	AdR	€ 79,00	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.14	Interventi terminal Fiumicino Sud	2011	2030	AdR	€ 533,00	AdR						Progetto Preliminare	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.15	Molo C	2011	2015	AdR	€ 240,00	AdR + Stato						In corso	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.16	Nuova aerostazione passeggeri Fiumicino Nord	2015	2030	AdR	€ 1.849,00	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.17	Interventi land side Fiumicino Sud	2015	2020	AdR	€ 61,00	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.18	People Mover Fiumicino Sud	2015	2030	AdR	€ 213,40	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.19	Interventi land side Fiumicino Nord	2021	2030	AdR	€ 372,80	AdR						Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA

	Fiumicino			LAZIO								(intervento prioritario)
2.15	Estensione linea metropolitana Roma Lido/Aeroporto			REGIONE LAZIO							studio di fattibilità	11° ALL. INFR. AL DEF. 2014-2016 (intervento prioritario)
3. Accessibilità locale e territoriale												
3.1	Viabilità di collegamento interporto di Fiumicino Fiumicino	2010	2012	Regione Lazio	€ 132,00	CIPE+ PRIVATI	100,00%	100,00%			lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF. 2014-2016 (intervento prioritario)
3.2	Corridoio intermodale integrato Pontino RIM-LT.	2011	oltre 2015	Autostrade del Lazio	€ 1.515,83	CIPE+ PRIVATI	100,00%	100,00%			Attesa prog. esecutivo	11° ALL. INFR. AL DEF. 2014-2016 (intervento prioritario)
3.3	Svircolo autostradale A12 e interporto	2011	2012	Regione Lazio	€ 19,50	CIPE	100,00%	100,00%			Attesa prog. esecutivo	11° ALL. INFR. AL DEF. 2014-2016 (intervento prioritario)
3.4	Ponte della Scafa e potenziamento Via della Scafa.			REGIONE - COMUNE DI ROMA E COMUNE FIUMICINO							studio di fattibilità	11° ALL. INFR. AL DEF. 2014-2016 (intervento prioritario)
3.5	Completamento completari A91 -Tratto A12 Fiumicino			ANAS								CONTRATTO DI PROGRAMMA
3.6	Svircolo Cargo city su A91			ANAS								da inserire nella programmazione
3.7	By-pass autostradale A12 ss 148- A1			ANAS	€ 2.310,00						studio di fattibilità cofinanziato UE	da inserire nella programmazione
3.8	Collegamento stradale SS1 - FCO Nord e porto turistico			ANAS	€ 340,00						studio di fattibilità cofinanziato UE	da inserire nella programmazione
3.9	Nuove piste dei congressi e relativa viabilità			Comune di Roma								PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ - COMUNE DI ROMA
3.10	Unificazione SS8 - Via Ostiense			ANAS								

Ciampino

Assi d'intervento "Costo (M di €)" Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento

	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	2016	2020	AdR	€ 10,50	AdR		Planificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.2	2018	2019	AdR	€ 12,00	AdR		Planificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.3	2015	2020	AdR	€ 51,50	AdR		Planificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.4	2013	2016	AdR	€ 8,00	AdR		In corso	CONTRATTO DI PROGRAMMA
1.5	2012	2030	AdR	€ 43,70	AdR		In corso	CONTRATTO DI PROGRAMMA

Perugia

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato finanz. Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento.

1. Infrastrutture aeroportuali								
Intervento infrastrutturale di adeguamento all'interno del sedime in corso di valutazione istruttoria								
2. Intermodalità								
2.1	Realizzazione fermata con relativa stazione lungo la linea ferroviaria Foligno-Perugia, in prossimità dell'aeroporto,				RFI			DOC. CONFERENZA REGIONI
2.2	Parcheggio di scambio con la gomma				RFI			DOC. CONFERENZA REGIONI
3. Accessibilità viaria								
3.1	trasformazione della SS 3bis E45				REG. UMBRIA		Progetto preliminare	DOC. CONFERENZA REGIONI
3.2	intervento di variante agli attuali tracciati della E 45 e del Raccordo RA6				REG. UMBRIA		Progetto preliminare	DOC. CONFERENZA REGIONI

Pescara

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato finanz. Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento

1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Riqualifica pista e via di rullaggio	2015	2016	SAGA	5,2	SAGA	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Parcheggio multi piano	2016	2017	SAGA	8,5	SAGA	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità								
2.1	collegamento tra il sistema ferroviario e l'aeroporto			RFI				PAR FAS 2007-2013
2.2	realizzazione di un nuovo tratto della filovia fino all'aeroporto			REG ABRUZZO				PAR FAS 2007-2013
2.3	Nuova fermata S. Giovanni Teatino linea ferroviaria RM-PE			RFI				PAR FAS 2007-2013
2.4	Parcheggio di scambio nuova stazione S. Giovanni Teatino			REG ABRUZZO				PAR FAS 2007-2013
3. Accessibilità viaria								
3.1	interporto di Chieti - Pescara			REG. ABRUZZO			Studio di Feattibilità	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

17

Bacino di traffico Campania

17.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti della Campania hanno registrato nel 2013 un traffico di circa 5,5 milioni di passeggeri, concentrati quasi esclusivamente sullo scalo di Napoli.

Negli ultimi dieci anni si è verificata per l'aeroporto di Napoli una crescita pari ad un tasso medio del 2% annuo.

Il traffico sullo scalo di Napoli è ripartito in egual misura tra la componente nazionale ed internazionale.

Il traffico cargo presso l'aeroporto di Napoli è del tutto marginale evidenziando per l'area una debolissima presenza del comparto cargo aereo.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico della Campania potrebbe generare una domanda di circa 12,0 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

Al fine di colmare il gap infrastrutturale dell'area, soprattutto in relazione al trasporto pubblico, gli interventi infrastrutturali che interessano il bacino di traffico della Campania riguardano prevalentemente il potenziamento dei collegamenti ferroviari trasversali, quali la linea Battipaglia-Metaponto e il nuovo asse ferroviario AC Napoli-Bari.

In relazione allo stato di attuazione delle infrastrutture programmate, si rileva che sul versante tirrenico è stata completata la tratta AV/AC Roma-Napoli, mentre sono ferme al progetto preliminare o alla fase di programmazione infrastrutture ferroviarie come la Napoli-Bari, la Napoli-Reggio Calabria e la Battipaglia-Metaponto.

Si segnala il progetto, di rilievo a scala locale, relativo al completamento della linea1 della metropolitana di Napoli per il tratto che collega la città con l'aeroporto di Capodichino e il Centro Direzionale di Napoli, attualmente in corso di attuazione.

17.2 Strategie di sviluppo

L'assetto futuro del sistema aeroportuale campano potrebbe essere condizionato dal possibile raggiungimento dei limiti di capacità dello scalo di Napoli Capodichino in relazione al previsto aumento di traffico, nonchè dai limiti del contesto urbano in cui lo stesso risulta inserito.

Lo scalo di Salerno, previo potenziamento infrastrutturale, potrebbe offrire un contenuto livello di capacità con un parziale assorbimento delle

esigenze di sviluppo del bacino, nonché essere a servizio di rilevanti aree della Basilicata.

L'assetto della rete aeroportuale del bacino campano risulta oggi basato su:

- scalo di Napoli Capodichino, quale aeroporto di particolare rilevanza strategica, con una configurazione infrastrutturale correlata al contesto territoriale dal punto di vista ambientale e della tutela delle collettività limitrofe residenti;
- scalo di Salerno Pontecagnano, che presenta infrastrutture di volo inadeguate. Finché non saranno realizzati gli interventi di adeguamento, per lo scalo di Salerno, in ragione dei limiti infrastrutturali e della difficoltà a sostenere i costi del servizio commerciale pubblico, si prospetta una possibile vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale (commerciale e privata) e ai servizi elicotteristici di collegamento con le isole.

In ragione dell'assetto delineato, l'offerta di capacità per il bacino della Campania potrebbe essere così distribuita tra i due aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹²:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
NAPOLI Capodichino	6,0	6,5	7,0
SALERNO Pontecagnano	1,3	1,6	1,8
TOTALE	7,3	8,1	8,8

17.3 Interventi prioritari

Si riportano di seguito le schede degli interventi relativi agli aeroporti di Napoli e Salerno.

¹² Fonte ENAC

Napoli – Capodichino

Assi d'intervento		Data inizio		Data fine		Competenza		Costo (M di €)		Fonte di Finanz.		Stato finanzi.		Stato avanzam.		Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali																	
1.1	Ammodernamento radioassistenze	2014	2015	GESAC	€ 8,97	PON		Pluriennale									CONTRATTO DI PROGRAMMA
2. Intermodalità																	
2.1	Connessione linea metropolitana 1 tratta Dante Garibaldi- centro Direzionale	2009	2013	METROPOLITANA DI NAPOLI	€ 1.374,72	PUBBLICI		100,00%					In corso				11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.2	2ª tratta Centro Direzionale - Capodichino	2011	2015	METROPOLITANA DI NAPOLI	€ 1.031,00	PUBBLICI		25,00%					Lavori affidati				11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Salerno – Pontecagnano

Assi d'intervento		Data inizio		Data fine		Competenza		"Costo (M di €)"		Fonte di Finanz.		Stato finanz. avanzam.		Stato Documenti di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali															
1.1	Realizzazione degli interventi: Macrofase 1 e 2. (allungamento pista etc.)	2015	2016	AEROPORTO DI SALERNO	€ 19,89	PON	88,69%	Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.2	Realizzazione degli interventi: Macrofase 3.	2020	2025	AEROPORTO DI SALERNO	€ 15,83	PON	69,68%	Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.3	Acquisizione nuove aree per prolungamento pista	2015	2017	AEROPORTO DI SALERNO	€ 25,00	AEROPORTO DI SALERNO		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.4	Prolungamento pista di volo ed opere correlate	2016	2016	AEROPORTO DI SALERNO	€ 14,00	AEROPORTO DI SALERNO		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.5	Potenziamento pista di volo esistente	2016	2016	AEROPORTO DI SALERNO	€ 6,50	AEROPORTO DI SALERNO		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.6	Potenziamento e riconfigurazione apron est	2016	2016	AEROPORTO DI SALERNO	€ 3,40	AEROPORTO DI SALERNO		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.7	Ampliamento terminal e riqualifica terminal esistente	2018	2025	AEROPORTO DI SALERNO	€ 22,00	AEROPORTO DI SALERNO		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
3. Accessibilità viaria															
3.1	Salerno – Reggio Calabria; nuovo svincolo "Pontecagnano"	ANAS	€ 3,30			In collaudo	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)						

18

Bacino di Traffico Mediterraneo Adriatico

18.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti del bacino di traffico Mediterraneo Adriatico hanno registrato nel 2013 un traffico di 5,6 milioni di passeggeri, concentrati quasi esclusivamente sugli scali di Bari (3,6 Mil) e Brindisi (2,0 Mil). Negli ultimi dieci anni, è stata registrata, per tale bacino, una considerevole crescita pari ad un tasso medio del 10% annuo.

Il sistema aeroportuale risulta basato su tre scali con diversificazione funzionale che vede:

- l'aeroporto di Bari quale scalo di particolare rilevanza strategica, con offerta di servizi diversificata ed una ripartizione del traffico con componente nazionale del 70% ed internazionale del 30%;
- l'aeroporto di Brindisi con prevalente traffico low cost ed una ripartizione nazionale 80% ed internazionale 20%;
- l'aeroporto di Taranto che opera esclusivamente nel settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio con traffico internazionale.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico Mediterraneo Adriatico potrebbe generare una domanda di circa 9 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

Sull'area insistono due progetti ferroviari di estrema rilevanza per l'intero versante adriatico: il raddoppio della tratta molisana-pugliese della linea adriatica Bologna-Pescara-Bari e della linea Bari-Taranto.

Riguardo ai collegamenti viari, l'area è caratterizzata dagli interventi programmati su due assi fondamentali: la strada statale Jonica e l'asse autostradale Salerno-Potenza-Bari.

Risultano, invece, ferme al progetto preliminare o alla fase di programmazione infrastrutture ferroviarie come la Napoli-Bari, la Napoli-Reggio Calabria e la Battipaglia-Metaponto.

18.2 Strategie di sviluppo

In ragione dell'assetto delineato, il traffico totale previsto al 2030 per il bacino Mediterraneo Adriatico potrebbe essere così distribuito, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹³.

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
BARI	4,8	5,2	6,0
BRINDISI	2,9	3,7	4,3
TARANTO	0,1	0,2	0,3
TOTALE	7,9	9,1	10,6

18.3 Interventi prioritari

Per gli aeroporti del bacino mediterraneo adriatico, si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

¹³ Fonte ENAC

Assi d'intervento		Data inizio		Data fine		Competenza		"Costo (M di €)"		Fonte di Finanz.		Stato avanzam. Stato finanz.		Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali															
1.1	Raccordi C e D, riqualifica piazzali	2014	2015	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 6,30	STATO (PON)	87,62%	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.2	Impianti AVL	2013	2014	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 4,00	STATO (PON)	80,00%	Progetto preliminare	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.3	Adeguamento infrastrutture e impianti alla normativa di riferimento - II° stralcio	2014	2016	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 8,00	STATO-REGIONE	100,00%	Pianificato	Intesa Governo Regione 28.7.2011						
1.4	Ampliamento terminal lato est	2010	2014	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 21,00	STATO (PON)	100,00%	In corso	PON 2006-2006 risorse liberate - FAS						
1.5	Ampliamento terminal ovest	2015	2020	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 25,00	STATO		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.6	Ampliamento area merci	2015	2021	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 25,00	AEROPORTI DI PUGLIA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.7	Efficientamento energetico	2012	2014	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 16,90	STATO (PON)		In corso	PON Energie rinnovabili e risparmio energetico						
1.8	Riconversione aree militari	2014	2017	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 30,00	STATO-REGIONE	100,00%	Pianificato	Intesa Governo Regione 28.7.2011						
1.9	Ampliamento aerostazione pax	2013	2017	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 25,00			Progetto Preliminare	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.10	Palazzine commerciali, magazzini e depositi	2014	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 17,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.11	Palazzina uffici servizi operativi	2014	2017	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 10,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.12	Nuova aerostazione, piazzale sosta aa/mm e hangar area merci ed aviazione generale	2018	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 20,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.13	Nuova aerostazione merci, magazzini per attività indotte, area sanitaria, ecc	2018	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 15,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						
1.14	Nuove aree ed edifici area tecnica	2018	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 32,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE						

1.15	Ampliamento parcheggi e nuova viabilità di accesso	2016	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 5,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.16	Opere di mitigazione impatto ambientale	2018	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 10,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento ferroviario	2008	2013	FERROTRANVIA	€ 13,00			Lavori in corso	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Nuovo casello autostrada A14 dedicato all'aeroporto;	DA PROGRAMMARE							
3.2	Miglioramento accessibilità dalla tangenziale di Bari e dalla SS16;								
3.3	Sottopassaggio via d'Annunzio	2013	2015	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 10,00	AEROPORTI DI PUGLIA		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
3.4	Tangenziale di Bari			ANAS	€ 80,00	Stato		In attesa PP	
3.5	Potenziamento asse Salerno-Potenza - Barf.		oltre 2015	ANAS	€ 552,00	Stato		in attesa PP	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)

Asi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M. di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova via di rullaggio	2015	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 15,00	AEROPORTI DI PUGLIA		Planimetrico	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Ampliamento piazzali	2013	2016	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 20,00	STATO-REGIONE	100,00%	Progetto esecutivo	Intesa Governo Regione 28.7.2011
1.3	Riconversione aree militari	2014	2017	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 10,00	STATO-REGIONE	100,00%	Planimetrico	Intesa Governo Regione 28.7.2011
1.4	Ampl. Terminal pax	2013	2022	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 7,00	AEROPORTI DI PUGLIA		Progetto preliminare	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.5	Ampl. Parcheggi	2013	2017	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 4,00	AEROPORTI DI PUGLIA		Progetto definitivo	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento alla rete ferroviaria			AEROPORTI DI PUGLIA	€ 40,00	STATO-REGIONE	100,00%	Studio di fattibilità	Intesa Governo Regione 28.7.2011
2.2	Tram su gomma di collegamento stazione centrale di Brindisi			COMUNE DI BRINDISI				Studio di fattibilità	da inserire nella pianificazione locale

Taranto – Grottaglie

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Ampliamento piazzale Cargo	2015	2018	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 10,00		Studio di fattibilità	da inserire nel Piano di Sviluppo
1.2	Terminal Cargo e urbanizzazioni	2015	2018	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 5,50		Studio di fattibilità	
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento ferroviario	2015	2018	AEROPORTI DI PUGLIA	€ 28,40		Studio di fattibilità	da inserire nel Piano di Sviluppo e nella pianificazione locale
3. Accessibilità Viaria								
3.1	Viabilità di accesso area cargo			AEROPORTI DI PUGLIA	€ 3,00		Studio di fattibilità	

19

Bacino di Traffico Calabria

19.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti del bacino di traffico della Calabria hanno registrato nel 2013 un traffico di circa 2,8 milioni di passeggeri, concentrati quasi esclusivamente sullo scalo di Lamezia Terme (2,2 Mil).

Negli ultimi dieci anni è stata registrata per l'aeroporto di Lamezia Terme una crescita pari ad un tasso medio del 7% annuo, che ha portato al raddoppio del numero dei passeggeri nel periodo considerato.

Negli ultimi anni, il traffico sullo scalo di Lamezia è stato prevalentemente costituito dalla componente nazionale (83%), con destinazione prevalente Roma Fiumicino. Il traffico cargo presso il medesimo aeroporto non può dirsi sviluppato e i dati osservati nell'ultimo decennio evidenziano un calo delle tonnellate movimentate pari al 3%, con un tasso medio annuo di decrescita del 7%.

La distribuzione del traffico nel bacino della Calabria, pur in presenza di tre scali ben distribuiti sul territorio, non presenta una sufficiente specializzazione.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico della Calabria potrebbe generare una domanda di circa 5 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

La localizzazione periferica e "terminale" del Sud, rispetto ai principali corridoi transeuropei ed ai relativi mercati, costituisce attualmente un fattore limitante per lo sviluppo del trasporto aereo nell'area; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia, la ridotta presenza di aziende, che esprime una minore componente di traffico business, nonché i ridotti flussi turistici si riflettono sul trasporto aereo, soprattutto su quello internazionale, attualmente non ancora significativamente sviluppato e sul traffico charter.

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale dell'intera economia delle aree del Sud, anche in termini di attrattività turistica e commerciale. La maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e carenti livelli di servizio negli spostamenti. Ad un'adeguata dotazione aeroportuale non corrispondono sul territorio adeguati nodi di collegamento, condizione che limita la potenzialità di sviluppo degli scali.

L'accessibilità su gomma è la modalità di collegamento prevalente, anche in considerazione del fatto che attualmente nessun aeroporto ha una connessione ferroviaria con la città di riferimento.

In relazione allo stato di attuazione delle infrastrutture programmate, si rileva per le infrastrutture ferroviarie la Napoli-Reggio Calabria ferma al progetto preliminare.

19.2 Strategie di sviluppo

L'assetto degli aeroporti del bacino della Calabria potrebbe puntare sullo sviluppo di forme di alleanze o di rete tra i medesimi aeroporti con il posizionamento di ciascuno secondo un' articolazione che vede:

- lo scalo di Lamezia Terme svolgere un ruolo di particolare rilevanza strategica per il trasporto aereo dell'intera Calabria. Per rafforzare tale ruolo e rispondere efficacemente alla domanda di traffico, nonché per ampliare il suo bacino è necessario che siano rafforzate le connessioni con il territorio, in primo luogo quelle ferroviarie. Altri sono necessari gli adeguamenti delle infrastrutture aeroportuali programmati, con particolare riferimento all'aerostazione passeggeri;
- l'aeroporto di Reggio Calabria, in ragione della posizione geografica, rivestire un ruolo complementare in risposta alla domanda di traffico locale, estesa anche alla provincia di Messina;
- l'aeroporto di Crotone, a motivo dell'ubicazione territoriale, ricoprire anch'esso un ruolo complementare al traffico del sistema calabrese, garantendo altresì la continuità territoriale, ruolo che potrebbe essere ancora più efficace con il potenziamento delle infrastrutture e dell'accessibilità programmate.

In ragione dell'assetto delineato, il traffico totale previsto al 2030 per il bacino della Calabria potrebbe essere così distribuito tra i tre aeroporti, secondo diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹⁴.

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
LAMEZIA TERME	3,1	3,7	4,5
CROTONE	0,3	0,5	0,7
REGGIO CALABRIA	0,5	0,6	0,9
TOTALE	3,9	4,9	6,1

19.3 Interventi prioritari

Per gli interventi prioritari degli aeroporti del bacino di traffico della Calabria, si rimanda alle schede riportate a segu

¹⁴ Fonte ENAC

1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2012	2015	SACAL	€ 9,00	STATO (PON)	90,00%	Progetto Definitivo	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Nuovo terminal	2011	2015	SACAL	€ 115,00	SACAL		Progetto Preliminare	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Ampliamento piazzale fase 2	2013	2015	SACAL	€ 5,00	STATO (PON)	90,00%	Progetto Definitivo	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Viabilità e parcheggi	2014	2026	SACAL	€ 15,00	SACAL		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
	Opere di urbanizzazione	2016	2018		€ 5,50			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
	Infrastrutture di supporto (albergo aeroportuale)	2016	2019		€ 15,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
	Collegamento pedonale rete trasporto locale	2023	2027		€ 11,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
	Adeguamento impianti e reti	2023	2025		€ 6,00			Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria e nuova stazione	DA PROGRAMMARE							
2.2	Collegamento pedonale alla rete trasporto locale	2021	2025	Sacal	€ 11,00	Sacal		Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2.3	Autostazione e parcheggio di scambio								
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Linea ferroviaria Catanzaro Lido/Lamezia Terme Centrale							Studio di fattibilità	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Crotone

Assi d'intervento		Data		Competenza		"Costo (M di €)"		Fonte di Finanz.		Stato finanz.		Stato avanzam.		Documento di programmazione di riferimento	
		Data inizio	Data fine												
1. Infrastrutture aeroportuali															
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo e impianti	2015	2016	AEROPORTO S. ANNA SPA	2,5	ENAC - REGIONE CALABRIA	Planificato	APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.2	Riquifica e prolungamento pista di volo	2014	2015	AEROPORTO S. ANNA SPA	14,0	ENAC	Planificato	APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.3	Ristrutturazione e ampliamento aerostazione passeggeri e opere esterne	2014	2015	AEROPORTO S. ANNA SPA	10,5	AEROP. S. ANNA - POR CALABRIA FESR 2007/13	Planificato	APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.4	Messa in sicurezza sedime aeroportuale	2014	2015	AEROPORTO S. ANNA SPA	4,4	AEROP. S. ANNA - POR CALABRIA FESR 2007/13	Planificato	APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.5	Area Cargo	2016	2020	AEROPORTO S. ANNA SPA	10,9	AEROPORTO SANT'ANNA SPA		APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.6	Rifunzionalizzazione e riutilizzo della vecchia aerostazione passeggeri	2016	2020	AEROPORTO S. ANNA SPA	2,4	AEROPORTO SANT'ANNA SPA		APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.7	Nuova via di rullaggio e bretella di collegamento pista	2021	2025	AEROPORTO S. ANNA SPA	13,4	AEROPORTO SANT'ANNA SPA		APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.8	Ampliamento piazzali lato nord	2021	2025	AEROPORTO S. ANNA SPA	2,7	AEROPORTO SANT'ANNA SPA		APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
1.9	Viabilità e parcheggi	2016	2020	AEROPORTO S. ANNA SPA	2,8	AEROPORTO SANT'ANNA SPA		APPROVAZIONE MASTERPLAN IN LINEA TECNICA DEL 18/07/2011							
2. Intermodalità															
2.1	Collegamento con la linea ferroviaria			RFI				DOC. CONFERENZA REGIONI							

Reggio Calabria

Assi d'intervento

Documento di programmazione
di riferimento

Stato avanzam.

Stato
finanz.

Fonte di
Finanz.

Costo
(M di C)

Competenza

Data
inizio fine

1. Infrastrutture aeroportuali

Interventi infrastrutturali di adeguamento all'interno del sedime in corso di valutazione istruttoria

20 Bacino di traffico Sicilia Occidentale

20.1 Quadro di riferimento

Tale bacino è costituito dagli aeroporti di Palermo, Trapani, Pantelleria e Lampedusa. Tra questi lo scalo di particolare rilevanza strategica del bacino è quello di Palermo.

Gli aeroporti della Sicilia Occidentale hanno registrato nel 2013 un traffico passeggeri pari a 6,5 milioni, concentrati prevalentemente sullo scalo di Palermo (4,3 Mil). Tra il 2003 e il 2013 si è registrato complessivamente per il bacino occidentale dell'isola un aumento costante di traffico. Ma la crescita più rilevante, in termini percentuali, si è registrata a Trapani, con il 57% di incremento nell'ultimo decennio, grazie al traffico low cost.

Complessivamente l'87% del traffico operato dagli aeroporti del bacino di traffico della Sicilia Occidentale risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate, ed il 47% del traffico totale è operato da vettori low cost.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sicilia Occidentale nel 2013 risulta del tutto marginale, con poco più di 1.500 tonnellate annue trasportate a Palermo, in costante diminuzione dal 2003.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico della Sicilia Occidentale potrebbe generare una domanda di circa 13 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

L'insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono attualmente fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia Occidentale; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia e del turismo si riflettono sul traffico aereo internazionale, attualmente molto modesto (circa 20% sul totale) e sul traffico charter (6% sul totale).

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico ed alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio siciliano, anche in termini di attrattività turistica e commerciale.

Anche per il bacino di traffico della Sicilia occidentale la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. L'aeroporto di Palermo è l'unico nell'isola ad avere una connessione ferroviaria con la città ma, essendo molto carente l'intera rete ferroviaria siciliana, si riscontra un utilizzo limitato da parte degli utenti aeroportuale, anche per le basse frequenze.

Per tali motivi, la programmazione infrastrutturale della Sicilia è basata su un imponente impianto strategico, finalizzato alla messa a sistema ed al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari. Tra le infrastrutture prioritarie che emanciperanno il sistema regionale si evidenziano il potenziamento dell'asse autostradale e della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania.

Il completamento degli interventi infrastrutturali programmati, nel complesso, avrà influenza soprattutto sugli aeroporti di Catania e Palermo. E' tuttavia vero che, a fronte di un' estesa programmazione, sono poche le opere che termineranno nel breve periodo. Nel medio periodo è infatti atteso, con una tempistica già prevista, il completamento dell'asse ferroviario Salerno-Palermo/Catania (per la tratta Messina-Palermo), nonché degli assi stradali Gela-Agrigento-Trapani.

Sono ancora allo stadio iniziale di proposta/programmazione la linea Salerno-Palermo/Catania nella tratta campana-calabrese e alcuni tratti della A3 Salerno-Reggio Calabria.

20.2 Strategie di sviluppo

Nello scenario attuale, la posizione centrale della Sicilia rispetto all'area Mediterranea potrebbe rappresentare una grande potenzialità in termini strategici per collocare la Regione come piattaforma intermodale nel punto di intersezione delle rotte commerciali del Mediterraneo. In tal senso, per gli scali aeroportuali della Sicilia Occidentale si aprirebbero interessanti prospettive di sviluppo di nuove correnti di traffico da e verso i Paesi del Nord Africa e più in generale della zona Sud dell'area mediterranea. Prospettive che potranno essere colte dagli aeroporti attraverso la realizzazione di infrastrutture flessibili per accogliere basi operative di nuovi vettori, anche nell'ottica di "hub multi vettori".

Le potenzialità prospettiche espresse dal territorio devono però fare i conti con un sistema aeroportuale che allo stato attuale è vicino alla saturazione. In relazione all'analisi delle capacità attuali e potenziali, ai programmi di sviluppo dei gestori, si ritiene però che gli scali della Sicilia possano rispondere al traffico atteso nei prossimi vent'anni, attraverso un forte potenziamento delle infrastrutture esistenti.

Si ritiene, pertanto, debbano essere concentrate le risorse comunitarie, nazionali e regionali sul potenziamento dell'accessibilità, sia viaria che ferroviaria, ai poli aeroportuali esistenti e sul rafforzamento delle relative infrastrutture, valorizzando un patrimonio che può essere in grado di rispondere alle esigenze di trasporto aereo della Regione.

Andrà, però, attentamente monitorata l'effettiva attuazione degli sviluppi previsti, sia aeroportuali che delle infrastrutture aeroportuali, anche in

relazione a possibili importanti flussi incoming provenienti dall'area mediterranea, e valutata la capacità di risposta degli aeroporti.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per il bacino di traffico della Sicilia Occidentale potrebbe essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹⁶:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
PALERMO	7,0	8,5	9,4
LAMPEDUSA	0,4	0,4	0,5
PANTELLERIA	0,4	0,4	0,5
TRAPANI	3,0	3,5	4,0
TOTALE	10,8	12,8	14,4

20.3 interventi prioritari

Per gli interventi prioritari degli aeroporti del bacino di traffico della Sicilia Occidentale, si rimanda alle schede riportate a seguire.

¹⁶ Fonte ENAC

Palermo – Punta Raisi

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz. finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento terminal	2011	2025	GESAP	€ 49,00	FAS-FESR GESAP	Lavori in corso - 1° fase	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.2	Ampliamento parcheggio	2015	2010	GESAP	€ 10,00	GESAP	Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
1.3	Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto (torre di controllo, sistemi di controllo traffico aereo, sistemi di comunicazione etc)	2011	2014	ENAV	€ 91,70	Fondo Infrastrutture, ENAV, Regione Sicilia	Lavori in corso 100,00%	non riportato nell' 11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016	
1.4	Nuova centrale tecnologica e completamento reti fognarie	2009	2014	GESAP	€ 9,00	GESAP	Lavori in corso	CONTRATTO DI PROGRAMMA	
1.5	Palazzina servizi	2009	2015	GESAP	€ 15,70	GESAP	Lavori in corso	CONTRATTO DI PROGRAMMA	
2. Intermodalità									
2.1	Potenziamento metropolitana leggera	2008	2012		€ 1.113,00	CIPE	Lavori in corso 100,00%	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)	
2.2	Stazione ferroviaria a nord	2020	2025	RFI			planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE	
2.3	Raddoppio ferroviario del nodo di Palermo								
3. Accessibilità territoriale									
	Autostrada Palermo - Agrigento			ANAS	€ 0,00		0,00%		
3.1	SS121-tratto Bologneta Mangano, SS189 Mangano Lercara Friddi		2016	ANAS	€ 682,60	CIPE	Affidamento lavori 43,43%	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)	
	adeguamento SS121		oltre 2015	ANAS	€ 386,17	CIPE	PP approvato da CIPE 0,00%	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)	

Trapani

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento piazzali	2015	2016	AIRGEST	€ 4,95	AIRGEST		Plificato	CONCESSIONE GESTIONE
1.2	Ampliamento terminal e BHS	2015	2016	AIRGEST	€ 1,52	AIRGEST		Plificato	CONCESSIONE GESTIONE
1.3	Nuovo terminal voli internazionali	2015	oltre 2015	AIRGEST	€ 9,00	AIRGEST		Plificato	CONCESSIONE GESTIONE
1.4	Ampliamento parcheggi	2011	2017	AIRGEST	€ 9,04	AIRGEST		Plificato	CONCESSIONE GESTIONE
2. Intermodalità									
2.1	Comessione alla linea ferroviaria								DA PROGRAMMARE
3. Accessibilità viaria									
3.1	Trapani- Mazzara del Vallo- variante tra svircolo Brigi della A29/11r e collegamento alla SS115		oltre 2015	ANAS	€ 368,00	CIPE	40,76%	PP in istruttoria MIT	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (Intervento strategico)

Lampedusa

Assi d'intervento Data inizio Data fine Competenza "Costo (M di €)" Fonte di Finanz. Stato finanz. Stato avanzam. Documento di programmazione di riferimento

1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Riqualifica pista di volo	2015	2016	ENAC	2,5	ENAC	Pianificato	PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI
1.2	Riqualifica piazzali	2015	2016	ENAC	2,5	ENAC	Pianificato	PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI
1.3	Completamento rete fognaria	2015	2016	ENAC	1,5	ENAC	Pianificato	PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI
1.4	Impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili	2015	2016	ENAC	2,0	ENAC	Pianificato	PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI

Pantelleria

Assi d'intervento		Data inizio		Data fine		Competenza		"Costo (M di €)"		Fonte di Finanz.		Stato finanz.		Stato avanzam.		Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali																	
1.1	Realizzazione nuova recinzione aeroportuale	2015	2015	2015	2016	ENAC	ENAC	1,0	ENAC			Pianificato		PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI			
1.2	Realizzazione opere commesse al passaggio demaniale	2015	2015	2015	2016	ENAC	ENAC	4,0	ENAC			Pianificato		PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI			
1.3	Completamento aerostazione	2015	2015	2015	2016	ENAC	ENAC	2,0	ENAC			Pianificato		PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI			
1.4	Impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili	2015	2015	2015	2016	ENAC	ENAC	2,0	ENAC			Pianificato		PIANO TRIENNALE INVESTIMENTI			

21

Bacino di traffico Sicilia Orientale

21.1 Quadro di riferimento

Tale bacino di traffico è costituito dall'aeroporto di particolare rilevanza strategica di Catania e da Comiso, quest'ultimo recentemente aperto al traffico.

Gli aeroporti della Sicilia Orientale hanno registrato nel 2013 un traffico passeggeri pari a 6,5 milioni, concentrati prevalentemente sullo scalo di Catania (6,4 Mil). Tra il 2003 e il 2013 si è registrato complessivamente per il bacino orientale dell'isola un aumento significativo di traffico, più accentuato nel primo quinquennio. Complessivamente, il 78% del traffico operato dagli aeroporti del bacino di traffico della Sicilia Orientale risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate, ed il 37% del traffico totale è operato da vettori low cost.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sicilia Orientale nel 2013 risulta del tutto marginale, con poco più di 6.000 tonnellate annue trasportate a Catania, in costante diminuzione dal 2003.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico della Sicilia Orientale potrebbe generare una domanda di circa 14 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

L'insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono attualmente fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia e del turismo si riflettono sul traffico aereo internazionale, attualmente molto modesto (circa 20% sul totale) e sul traffico charter (6% sul totale).

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico ed alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio siciliano, anche in termini di attrattività turistica e commerciale.

Anche per il sistema aeroportuale siciliano la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e carenti livelli di servizio negli spostamenti.

La programmazione infrastrutturale della Sicilia è basata su un imponente impianto strategico, finalizzato alla messa a sistema ed al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari. Tra le infrastrutture prioritarie che emanciperanno il sistema regionale si evidenziano il potenziamento dell'asse autostradale e della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania. Il territorio esprime, inoltre, grandi attese per l'ammodernamento/adeguamento del tratto Agrigento-Caltanissetta che verrà collegato con la A19 e che consentirà un collegamento di rango autostradale tra la parte settentrionale e la parte meridionale dell'isola.

Il completamento degli interventi infrastrutturali programmati, nel complesso, avrà influenza soprattutto sugli aeroporti di particolare rilevanza strategica di Catania e Palermo. E' tuttavia vero che, a fronte di una estesa programmazione, sono poche le opere che termineranno nel breve periodo. Nel medio periodo è, infatti, atteso, con una tempistica già prevista, il completamento dell'asse ferroviario Salerno-Palermo/Catania (per la tratta Messina-Palermo), nonché degli assi stradali Ragusa-Catania e Gela-Agrigento-Trapani.

Sono ancora allo stadio iniziale di proposta/programmazione la linea Salerno-Palermo/Catania nella tratta campana-calabrese e alcuni tratti della A3 Salerno-Reggio Calabria.

21.2 Strategie di sviluppo

Per quanto riguarda Catania, l'aumento di traffico sullo scalo, il potenziamento infrastrutturale e dell'accessibilità, nonché la recente apertura dell'aeroporto di Comiso, gestito da una società partecipata dal medesimo aeroporto di Catania, si configurano come nuovi fattori di potenzialità di sviluppo per l'aeroporto, nell'ottica del potenziamento ulteriore delle infrastrutture sia aeroportuali che di accesso e dell'eventuale costituzione di un sistema aeroportuale integrato per servire la Sicilia orientale e l'area dello Stretto.

In un'ottica di decongestionamento degli scali maggiori, lo scalo di Comiso potrebbe essere indicato come scalo di complementarietà rispetto all'aeroporto di Catania Fontanarossa, come base per voli charter, low cost, e come base cargo per potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale, o come scalo alternativo in caso di temporanea chiusura dello scalo catanese a causa dei problemi derivati da eventuali eruzioni vulcaniche.

I presupposti necessari affinché il sistema proposto possa rispondere efficacemente al volume di traffico atteso sono:

1. potenziamento dell'accessibilità ai poli aeroportuali. La concentrazione delle risorse al potenziamento dell'accessibilità, oltre che ampliare il bacino di traffico degli scali e favorire l'utenza, concorrerà all'aumento di competitività di tutti i settori produttivi, compreso il turismo, che soffrono da sempre del ritardo infrastrutturale della Sicilia;
2. realizzazione degli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali già pianificati dalle società di gestione, nei tempi previsti, attraverso un monitoraggio costante del relativo processo di attuazione;
3. realizzazione di una nuova pista dell'aeroporto di Catania; ciò consentirebbe l'utilizzo di aeromobili wide-body per far fronte alla crescente domanda di traffico; l'utilizzo di velivoli più capienti, soprattutto per le tratte più lunghe, consentirebbe di diminuire il numero di movimenti, con conseguente mitigazione dell'inquinamento acustico relativo all'incremento del traffico;
4. potenziamento dei collegamenti con lo scalo di Comiso, da Catania, da Gela e Ragusa;
5. integrazione graduale di quote di traffico da Catania su Comiso, con particolare riferimento al traffico low cost e all'aviazione generale;
6. interventi infrastrutturali di ampliamento dell'aeroporto di Comiso, che garantiscano un aumento graduale della capacità fino a 2,0 Mil di passeggeri annui entro il 2030 ,e lo sviluppo del settore cargo.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per il bacino di traffico della Sicilia

Orientale potrebbe essere così distribuito tra i due aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹⁶:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CATANIA	11,5	12,8	13,6
COMISO	0,9	1,5	2,7
TOTALE	12,4	14,3	16,3

21.3 interventi prioritari

Affinché lo scalo di Catania possa rispondere efficacemente alla domanda di traffico atteso e garantire adeguati livelli di servizio e di accessibilità è necessario che sia potenziata la capacità della pista e che siano garantite le connessioni su ferro con il centro della città e con il suo bacino di traffico.

Per quanto riguarda la connessione ferroviaria, si ritengono prioritari i seguenti interventi:

- l'interramento di un tratto linea ferroviaria per Siracusa per la realizzazione di una nuova pista a Sud;
- realizzazione di una connessione ferroviaria con relativa stazione presso l'aeroporto;
- prolungamento della linea metropolitana urbana, attraverso la realizzazione della tratta Stesicoro-Aeroporto lunga 6.9 km, con le sue 8 nuove stazioni (San Domenico, Vittorio Emanuele, Palestro, San Leone, Verrazzano, Librino, S. M. Goretti, Aeroporto). In alternativa, si potrebbe attestare il servizio metropolitano sulla linea RFI e con i parcheggi di scambio di superficie;
- prolungamento del passante metropolitano di RFI, attualmente in costruzione che, una volta completato, comprenderà le stazioni di: Cannizzaro, Ognina, Picanello, Europa, Stazione Centrale, Duomo/Castello Ursino, Acquicella, Fontanarossa e Bicocca. Deviazione e interrimento della tratta ferroviaria ad Est dello scalo, che consenta la realizzazione di una nuova pista.

Per gli interventi prioritari degli aeroporti del bacino di traffico della Sicilia Orientale si rimanda alle schede riportate a seguire.

¹⁶ Fonte ENAC

Catania - Fontanarossa

Assi d'intervento	Data		Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato avanzam. finanz.	Documento di programmazione di riferimento	
	inizio	fine					Stato avanzam.	di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Nuova pista	2015	2025	SAC	€ 50,00	SAC+ PUBBLICO	Studio fattibilità	
1.2	Ampliamento terminal	2015	2017	SAC	€ 20,00	SAC	Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
13	Ampliamento parcheggi	2015	2016	SAC	€ 28,54	SAC	Pianificato	CONTRATTO DI PROGRAMMA
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento alla linea ferroviaria (deviazione ed interramento di un tratto della ferrovia e realizzazione stazione)	2015	2020	RFI	€ 250,00		Studio di fattibilità	Progetto Preliminare approvato e finanziato da inserire negli strumenti di programmazione nazionale e di pianificazione locale
2.2	Nodo di Catania (Prolungamento del passante metropolitano di RFI)		oltre 2013	RFI	€ 507,00	CIPE	PP approvato da CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.3	Prolungamento della linea metropolitana Stesicboro-aeroporto	2013	2015	FERROVIA CIRCUMETNEA	€ 425,00	CIPE	PD approvato da CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
2.4	Nuova rete veloce Messina - Catania							
3. Accessibilità territoriale								
3.1	Potenziamento asse stradale Ragusa - Catania		oltre 2015	ANAS	€ 815,37	CIPE-ANAS+PRIVATI	gara d'appalto	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
3.2	Autostrada Catania- Siracusa - 2° tronco		oltre 2016	ANAS				11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
3.3	Adeguamento della SS614 Catania- Comiso							

Assi d'intervento		Data		"Costo (M di €)"		Fonte di Finanz.		Stato avanzam.		Documento di programmazione di riferimento	
		Inizio	fine								
1. Infrastrutture aeroportuali											
1.1	Ampliamento aerostazione passeggeri	2015	2020	SOACO	€ 1,5				Planificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Ampliamento piazzale aeromobili	2015	2020	SOACO	€ 2,5				Planificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	Prolungamento via di rullaggio dal piazzale alla testata D5	2015	2020	SOACO	€ 3,0				Planificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	Nuova caserma Vigili del Fuoco	2015	2020	SOACO	€ 1,5				Planificato		PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità											
2.1	Potenziamento linea ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela			RFI					Studio di fattibilità		DOC. CONFERENZA REGIONI
2.2	Stazione lungo la nuova linea ferroviaria Palermo-Catania			RFI					Studio di fattibilità		DOC. CONFERENZA REGIONI
3. Accessibilità viaria											
3.1	trasformare l'attuale Strada Statale 614 con la creazione di una bretella di collegamento per l'aeroporto			Regione Sicilia					Per lotti in appalto		DOC. CONFERENZA REGIONI
3.2	realizzazione dell'autostrada Siracusa-Gela con svicolo per l'aeroporto			Regione Sicilia					In progettazione		DOC. CONFERENZA REGIONI
3.3	Autoporto di Vittoria								Studio di fattibilità		11* ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

22 Bacino di traffico Sardegna

22.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti della Sardegna hanno movimentato nel 2013 un traffico di circa 7 milioni di passeggeri e sono caratterizzati dall'operatività di vettori low cost che offrono collegamenti nazionali ed internazionali. Il principale aeroporto è quello di Cagliari che ha registrato una crescita positiva grazie al consolidamento del traffico nazionale e all'ampliamento dei collegamenti operati da vettori low cost.

Le prospettive di sviluppo, in ragione del quadro di riferimento europeo delineato in precedenza, portano a ritenere che il bacino di traffico della Sardegna potrebbe generare una domanda di circa 12 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030.

Il traffico aereo della Sardegna è fortemente caratterizzato dalla presenza di oneri di servizio pubblico nei collegamenti tra i tre aeroporti sardi principali, e gli aeroporti di Roma, Milano, Torino, Verona, Bologna, Firenze, Napoli e Palermo. Altra caratteristica del traffico aereo sardo è costituita dalla forte stagionalità dei flussi nei periodi di alta stagione turistica.

Complessivamente, l'83,3% del traffico operato dagli aeroporti della Sardegna risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate ed il 35,3% del traffico totale è operato da vettori low cost, con punte del 57,7% sul totale nello scalo di Alghero.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sardegna risulta, invece, del tutto marginale.

Il PIL procapite annuo della Sardegna risulta inferiore alla media, corrispondente a 16.800 €/ab, ma il più alto delle Regioni meridionali. Il traffico passeggeri rappresenta il 4,6% del totale italiano. Il rapporto tra traffico e popolazione, con 3,6 pax/ab, risulta il più alto tra le aree considerate, dopo quello del Centro.

Gli indici socio-economici confermano i ritardi strutturali della Sardegna, dovuti anche alla condizione di isolamento e scarsa densità abitativa del territorio, con un basso livello di industrializzazione. L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio sardo.

In questo quadro, il settore del turismo rappresenta una risorsa strategica per la Regione Sardegna, soprattutto considerando che attualmente sembra soddisfare maggiormente la domanda di turismo proveniente dal resto dell'Italia, mentre il flusso estero, sebbene cospicuo, non è ancora arrivato ad

una fase matura. In tale contesto una diminuzione del prezzo del trasporto e un miglioramento dell'accessibilità verso le diverse zone della Regione potrebbero migliorare la competitività del settore. In quest'ottica, le infrastrutture e i servizi di trasporto aereo rappresentano, in generale ed ancor di più per una realtà insulare come la Sardegna, uno dei fattori più importanti su cui impostare le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, la rete aeroportuale sarda mostra di essere adeguata ai flussi attuali e previsti, grazie agli importanti interventi di adeguamento e ammodernamento cui sono stati sottoposti gli scali negli ultimi anni; a tale rete non corrisponde tuttavia un'adeguata armatura delle infrastrutture di collegamento con il territorio. Le infrastrutture stradali e ferroviarie della Sardegna, infatti, non permettono una connessione agevole tra i diversi aeroporti ed una sinergia tra gli stessi.

Nonostante la Sardegna sia caratterizzata da un noto deficit infrastrutturale rispetto alla media nazionale, nella Regione non sono in previsione significativi interventi di potenziamento della rete stradale e ferroviaria. I progetti in avviamento o in fase di redazione definitiva riguardano interventi di ammodernamento e messa in sicurezza dei principali assi viari della Regione.

22.2 Strategie di sviluppo

La struttura del sistema aeroportuale sardo è ormai consolidata ed in grado di affrontare, con gli interventi già programmati e in corso, lo sviluppo del traffico previsto per il prossimo decennio.

Si rende, invece, necessario intervenire in relazione all'accessibilità al territorio e all'integrazione fisica e funzionale degli aeroporti, collegandoli tra loro ed integrandoli con il resto del territorio in modo rapido ed efficiente non solo per ottimizzare la loro accessibilità, ma anche per completare funzionalmente, in una logica di rete, l'intero servizio di linea tra la Sardegna ed il resto del Paese.

Risulta, pertanto, indispensabile il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Cagliari con la città mediante realizzazione di fermata in aeroporto. Per tale opera è già realizzata sul sedime aeroportuale la parte di collegamento tra linea ferroviaria e aerostazione.

I bacini degli aeroporti sardi non risultano tra loro in sovrapposizione ma al contrario si pongono in un rapporto di complementarità, generando condizioni che potranno meglio rispondere alla domanda di traffico dell'intera Regione. Particolare interesse, quindi, le specializzazioni previste per ciascun aeroporto dal Piano Regionale dei Trasporti della Sardegna, con le specificazioni riportate a seguire:

1. l'aeroporto di Cagliari si configura come aeroporto di particolare rilevanza strategica che può rafforzare il segmento di traffico business e turistico non soggetto a stagionalità;

2. per l'aeroporto di Olbia, è indicato il ruolo di scalo con vocazione turistica e di polo d'eccellenza per l'aviazione generale;

3. per l'aeroporto di Alghero, si prefigura il ruolo di scalo con forte specializzazione low cost e traffico internazionale turistico.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per la Sardegna potrebbe essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima)¹⁷.

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CAGLIARI	5,4	6,1	7,0
ALGHERO	1,8	2,5	3,1
OLBIA	2,7	3,6	4,0
TOTALE	9,9	12,2	14,1

22.3 Interventi prioritari

Per gli interventi prioritari degli aeroporti del bacino di traffico della Sardegna, si rinvia alle schede seguenti.

¹⁷ Fonte ENAC

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Data	Competenza	Fonte di Finanz.	Stato avanzam. finanz.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali							
1.1	2014	2017		SOGAER	SOGAER	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	2014	2017		SOGAER	STATO (PON)	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.3	2014	2015		SOGAER	SOGAER	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.4	2014	2018		SOGAER	SOGAER	Pianificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
2. Intermodalità							
2.1	2012	2015		RF1	CIPE	49,07%	PP In istruttoria MIT
3. Accessibilità territoriale							
3.1							
Completamento circonvallazione di Cagliari							
					€ 0,00		

Alghero

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	2011	2014		€ 6,00	FAS	100,00%	In corso	
3. Accessibilità locale e territoriale								
3.1				€ 3,00	FAS	100,00%	Progetto Preliminare	
3.2			ANAS	€ 18,10	CIPE	100,00%	In attesa di PP	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

Asi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Prolungamento pista di volo 24	2011	2020	GEASAR	€ 10,00	Pubblico		Progetto esecutivo	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.2	Prolungamento pista di volo fino a 2700 mt	2014	2017	GEASAR	€ 20,00	€ 2,00 Pubblico		Planificato	PIANO QUADRIENNALE
1.3	Ampliamento piazzale asfmm	2015	2016	GEASAR	€ 3,60	Pubblico		Planificato	PIANO QUADRIENNALE
1.4	Ampliamento terminal pax	2014	2020	GEASAR	€ 8,00	€ 6,40 pubblico		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.5	Ampliamento parcheggio	2014	2020	GEASAR	€ 6,90	GEASAR		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
1.6	Cargo Terminal	2014	2020	GEASAR	€ 4,20	€ 3,36 pubblico		Planificato	PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE
	Riqualifica strutture di volo	2014	2014	GEASAR	€ 11,90	Pubblico		Planificato	PIANO QUADRIENNALE
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Potenziamento della S.S. 597-199 Sassari-Olbia: lotto 9 - Interconnessione con aeroporto	2013	2014	ANAS	€ 37,13	CIPE	0,00%	Prog. esecutivo	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

**Intesa, ai sensi dell'articolo 698 del Codice della navigazione, sullo schema di decreto del
Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di Interesse nazionale**

Rep. Atti n. 27/CSR del 19 febbraio 2015

**LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE
PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO**

Nell'odierna Seduta del 19 febbraio 2015

VISTO l'articolo 698 del Codice della navigazione , recante la disciplina degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, che dispone che, con decreto del Presidente della Repubblica, d'intesa con la Conferenza, sono individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN;

CONSIDERATO che l'articolo 5, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 28 maggio 2010, n.85 prevede che sono trasferiti alle Regioni e agli enti locali gli aeroporti di interesse regionale e locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale, così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione;

VISTO lo schema di decreto del Presidente della Repubblica, approvato dal Consiglio dei Ministri in data 30 settembre 2014, inviato dal Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi in data 13 novembre 2014, unitamente all'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e di relativi servizi, ai fini dell'acquisizione della prescritta intesa da parte della Conferenza, diramato con nota prot. CSR4660 P-4.23.2.13 del 17 novembre 2014;

VISTI gli esiti dell'incontro tecnico tenutosi in data 2 dicembre 2014, nel corso del quale le Regioni hanno formulato alcune richieste di carattere generale e alcune richieste di modifica specifiche, riservandosi di trasmettere in tempi rapidi un documento formale di proposte puntuali allo schema in esame;

VISTI gli esiti dell'incontro tecnico tenutosi in data 15 dicembre 2014, nel corso del quale le Regioni hanno consegnato un documento di richieste e proposte di modifica di carattere generale, alcune delle quali ritenute accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha peraltro segnalato, su altre questioni, la necessità di acquisire preliminarmente le valutazioni politiche di competenza;

ROMA, 2014 - ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - 5



18



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

VISTA la nota prot. CSR 5200 P-4.23.2.13 del 16 dicembre 2014, con la quale si trasmette il documento di richieste e proposte di modifica consegnato dalle Regioni nel corso dell'incontro tecnico sopra citato e la nota prot. CSR 5232 P-4.23.2.13 del 17 dicembre 2014, con la quale si trasmettono le osservazioni e le richieste della Regione Basilicata;

VISTO il documento del Coordinamento interregionale Infrastrutture, mobilità e governo del territori, contenente gli emendamenti puntuali allo schema di decreto in esame, diramata con nota prot. CSR 163 P-4.23.2.13 del 12 gennaio 2015;

VISTI gli esiti dell'incontro tecnico tenutosi in data 13 gennaio 2015, nel corso del quale sono state esaminate e discusse le proposte emendativa allo schema di decreto in esame contenute nel documento predisposto dal coordinamento tecnico interregionale sopra citato, ritenute in gran parte accoglibili, con alcune riformulazioni, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha peraltro espresso una riserva politica in merito alla richiesta di inserire ulteriori aeroporti nell'elenco degli aeroporti strategici le Regioni;

VISTA la nota prot. CSR 182 P-4.23.2.13 del 14 gennaio 2015, con la quale sono stati trasmessi sia i documenti delle regioni Basilicata, Lazio, Lombardia, Piemonte, Sardegna, Sicilia, Toscana, sia il documento del coordinamento tecnico interregionale Infrastrutture, mobilità e governo del territorio, relativo al Piano nazionale degli aeroporti, quale Atto di pianificazione presupposto al decreto in esame;

VISTO il nuovo schema di decreto predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad esito della riunione tecnica tenuta in data 13 gennaio 2014, che recepisce le richieste emendative discusse nel corso dell'incontro e ritenute accoglibili in sede tecnica, trasmesso con nota CSR 202 P-4.23.2.13 del 14 gennaio 2015;

VISTE le note di ulteriori osservazioni pervenute in merito allo schema di decreto in esame e all'Atto di pianificazione sopra citato, trasmesse con nota prot. CSR 313 P-4.23.2.13 del 21 gennaio 2015;

PRESO ATTO della necessità, evidenziata dalle Regioni, di svolgere i necessari approfondimenti politici con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sui punti dello schema sui quali era stata espressa una riserva politica, accolta dal Ministro stesso e comunicata con nota CSR 309 A-4.23.2.13 del 21 gennaio 2015;

VISTO il nuovo schema di decreto predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad esito del confronto politico con le regioni, trasmesso con nota CSR 528 P-4-23-2-13 del 2 febbraio 2015;

VISTI gli esiti della riunione tecnica tenutasi in data 2 febbraio 2015, nel corso della quale le Regioni hanno espresso, in linea di massima, l'avviso favorevole sul nuovo schema di decreto





*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

sopra citato, con alcune richieste di modifica di carattere formale e con la riserva politica, ancora non sciolta, relativa all'integrazione dell'elenco degli aeroporti di carattere strategico;

VISTO lo schema di decreto che apporta le modifiche concordate nel corso della riunione tecnica sopra citata, trasmesso con nota prot. CSR 607 P-4.23.2.13 del 4 febbraio 2015;

VISTA la nota di osservazioni del Ministero dell'economia e delle finanze, trasmessa in data 5 febbraio 2015, prot. CSR 627 P-4.23.2.13;

VISTO il nuovo schema di decreto inviato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad esito del confronto politico con le regioni sulle questioni oggetto di riserva, che provvede ad apportare alcune modifiche al testo relativamente agli aeroporti di interesse strategico, accogliendo in parte le richieste espresse in proposito, diramato con nota CSR 745 P-4.23.2.13 del 12 febbraio 2015;

VISTA la nota con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato nuovamente il Piano Nazionale degli aeroporti, modificato secondo le richieste emerse in sede politica dalle regioni, quale atto presupposto allo schema di decreto in esame, trasmesso con nota CSR 825 P-4.23.2.13 del 18 febbraio 2015;

VISTA la nota di osservazioni del Dipartimento per affari giuridici e legislativi, relativa alla necessità di modificare il comma 9 dell'articolo 1 del testo, diramata con nota prot. CSR 854 P-4.23.2.13 del 19 febbraio 2015;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha evidenziato come lo schema di decreto recepisca le osservazioni e le richieste formulate dalle regioni, inserendole all'interno di un disegno generale, e che viene condivisa l'osservazione formulata dal Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi sopra citata;

CONSIDERATO che le Regioni hanno espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa sullo schema di decreto in esame, osservando peraltro che rimangono ancora non risolte le criticità relative all'aeroporto di Genova;

CONSIDERATO che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'evidenziare il carattere dinamico e non statico delle disposizioni contenute nello schema di decreto in esame, ha sottolineato la disponibilità del Governo a prendere in esame, in occasione delle verifiche che saranno effettuate, miglioramenti ulteriori, qualora dovessero essere superate alcune criticità o venisse ulteriormente rilanciato il sistema aeroportuale complessivo



f



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

SANCISCE INTESA

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 698 del Codice della navigazione, sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.

Il Segretario
Antonio Nadeo



Il Presidente
Gian Claudio Bressa

Mod. UT/515-COM



Consiglio di Stato
Segretariato Generale

N. 1188/2015

Roma, addi 23 APR. 2015

Risposta a nota del
N. _____

Div. _____

D'ordine del Presidente, mi prego di trasmettere il numero
419/2015, emesso dalla SEZIONE NORMATIVA di
questo Consiglio sull'affare a fianco indicato.

OGGETTO:
REGOLAMENTO:

**DPR INDIVIDUAZIONE AEROPORTI
DI INTERESSE NAZIONALE AI
SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL
CODICE DELLA NAVIGAZIONE**

Parere emesso in base all'art. 15 della L. 21 luglio 2000, n.
205.

Allegati N. _____

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI UFFICIO
LEGISLATIVO**

Segretario Generale

Gabinetto dell' On. Ministro

ROMA

Numero 1199/2015 e data 23 APR. 2015

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza di Sezione del 19 marzo 2015

NUMERO AFFARE 00419/2015**OGGETTO:**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ufficio legislativo.

Schema di d.P.R. recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del codice della navigazione;

LA SEZIONE

Vista la relazione trasmessa con la nota n. 0010069 del 13 marzo 2015 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sullo schema di d.P.R. indicato in oggetto;

Esaminati gli atti ed udito il relatore, consigliere Sabato Malinconico;

Premesso:

Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica trasmesso per il parere si propone di dare attuazione al disposto dell'art. 698 del

codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151, che prevede l'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse regionale come punti di riferimento essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato secondo i criteri riferiti al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia del traffico aereo e alle previsioni dei progetti europei TEN.

La norma citata reca inoltre le modalità per realizzare detta individuazione prevedendo l'adozione di un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, sentita l'Agenzia del demanio, e previa acquisizione del parere delle competenti commissioni parlamentari.

Nella relazione illustrativa che accompagna lo schema di decreto in argomento l'amministrazione sottolinea che:

- a) la previsione normativa del suindicato articolo 698 del Codice della navigazione si ricollega, alla disposizione contenuta nell'art. 5, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, in base al quale sono trasferiti a Regioni ed Enti locali "gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale";
- b) la disciplina nazionale in materia è da inquadrare nell'ambito di

quella europea, tra la quale rileva, in primis, il Regolamento (UE) del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:

1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050;
2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale transeuropea di trasporto.

La stessa amministrazione rileva altresì che l'articolo 698 del codice della navigazione, nell'indicare lo strumento del d.P.R. ai fini della individuazione degli aeroporti e sistemi aeroportuali di che trattasi, non prevede espressamente la natura regolamentare di detto decreto e aggiunge che "Ciò nonostante, alla stregua della qualificazione formale dello stesso quale decreto del Presidente della Repubblica" ha ritenuto di sottoporre lo schema di decreto al parere del Consiglio di Stato.

Il Ministero riferente dà poi conto di aver adempiuto a tutte le fasi preliminari del procedimento di adozione del decreto prescritte dalla norma primaria e passa poi all'illustrazione dei contenuti del provvedimento.

Lo schema in questione si compone di un unico articolo ripartito in 13 commi del seguente tenore:

- a) il comma 1 individua secondo i criteri indicati dall'art. 698 del codice della navigazione gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse regionale per ognuno dei dieci bacini in cui è suddivisa la

rete nazionale, purchè realizzino le condizioni e i requisiti indicati nei successivi commi 4-5-6;

b) il comma 2 individua, tra gli aeroporti di interesse nazionale, quelli che rivestono particolare rilevanza strategica individuandone uno per ogni bacino, fatta eccezione per il Nord-ovest e per il Centro-Nord per i quali indica rispettivamente Milano Malpensa e Torino e Bologna, Pisa/Firenze; tale individuazione è effettuata dando priorità da un lato agli aeroporti inseriti nella rete centrale Transeuropea (Core Network) primi tra tutti gli aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino - Milano Malpensa e Venezia, dall'altro agli aeroporti inseriti nella rete globale transeuropea (Comprehensive Network), che sono caratterizzati da maggior traffico e a condizione che nel bacino di riferimento non risultino compresi aeroporti inseriti nella rete centrale transeuropea;

c) il comma 3 fa riferimento agli aeroporti che, nell'ambito degli scali di particolare rilevanza strategica, rivestono le caratteristiche di gate intercontinentale in relazione all'entità dei bacini di traffico che servono e all'elevata connettività con le destinazioni europee ed internazionali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia);

d) il comma 4 fissa le condizioni affinché gli aeroporti al di fuori di quelli di particolare rilevanza strategica siano considerati di interesse nazionale; tali condizioni sono la specializzazione di ruolo funzionale al sistema aeroportuale di bacino che si vuole incentivare e la realizzazione dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di indici di solvibilità patrimoniale su un triennio, da comprovare

- mediante apposito piano industriale e piano economico-finanziario;
- e) il comma 5 indica le condizioni necessarie perché l'aeroporto di Torino sia considerato di particolare rilevanza strategica, condizioni consistenti nella realizzazione di interconnessione ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Milano e di un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato allo sviluppo reciproco e dell'intero bacino Nord-Ovest;
- f) il comma 6 fissa le condizioni per il riconoscimento del ruolo di particolare rilevanza strategica degli aeroporti di Pisa e Firenze consistenti nella realizzazione da parte dei due scali di una gestione unica;
- g) il comma 7 esclude la richiesta delle condizioni indicate al comma 4 e l'applicazione delle procedure previste al comma 8 per gli aeroporti che garantiscano la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non ricorrano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate ad assicurare la medesima continuità. La previsione in argomento è motivata dalle peculiari ragioni di ordine sociale che richiedono allo Stato di assicurare il diritto alla mobilità per i cittadini delle aree territoriali difficilmente raggiungibili e ciò in linea con gli indirizzi europei in materia;
- h) il comma 8 dispone che ove dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulti la mancanza del possesso delle condizioni in cui al comma 4, i gestori degli aeroporti interessati, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica,

presentino al medesimo Ministero un piano industriale corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione di tali condizioni nel triennio successivo;

l) il comma 9 introduce, in sede di prima applicazione del decreto, la possibilità, per i gestori degli aeroporti che non risultino inseriti tra gli scali di interesse nazionale, di presentare, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto, la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni previste al comma 4 o al comma 7, con successivo riconoscimento dell'interesse nazionale mediante decreto del Presidente della Repubblica;

l) il comma 10 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dell'ENAC, verifichi la realizzazione e il mantenimento delle condizioni previste ai commi 4 e 7, anche ai fini della revisione della rete di interesse nazionale. In caso di mancata realizzazione di dette condizioni, occorre valutare se tale carenza sia dipesa o meno da cause imprevedibili e non imputabili alla responsabilità dei gestori, in assenza delle quali gli aeroporti cessano di essere di interesse nazionale;

m) il comma 11 prevede il trasferimento alle Regioni, ai sensi degli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, degli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e delle relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale; per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni

degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione; prevede infine la disciplina, con i provvedimenti di trasferimento, anche del regime finanziario dei servizi;

n) il comma 12 attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza sull'attuazione di quanto previsto dal decreto e la promozione, a tal fine, delle necessarie intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti in ordine agli interventi di comune interesse;

o) il comma 13 assegna allo stesso Ministro il compito di favorire ogni azione a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti, per conseguire l'ottimizzazione delle connessioni con gli aeroporti più vicini e consentire, in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle previsioni di cui al comma 9, per tutto il periodo di vigenza del decreto.

Considerato:

La Sezione ritiene utile preliminarmente evidenziare, al di là dell'orientamento perplessa manifestato dall'amministrazione, che il provvedimento in argomento riveste sicuramente natura regolamentare, che opportunamente e correttamente è stato sottoposto al Consiglio di Stato; tale connotazione emerge non solo dalla qualificazione formale richiamata dal Ministero ma specificamente dai contenuti e dagli obiettivi che il decreto si prefigge laddove si osservi che la disciplina contenuta nei diversi commi dell'articolo unico di che trattasi reca con tutta evidenza una regolamentazione di carattere generale e finalità volte ad assicurare

servizi di primaria importanza riferiti alla mobilità di persone e merci non solo a livello nazionale ma anche interregionale.

Peraltro la natura regolamentare del d.P.R. in argomento si evince chiaramente dallo stesso articolo 698 del codice della navigazione, il quale, ancorchè non la definisca espressamente, prevede, tuttavia, una procedura tipica della espressione del potere regolamentare ai sensi del comma 2 dell'art. 17 della legge n. 400/1988.

Passando all'esame dell'articolato il Collegio ritiene che lo stesso realizza in maniera compiuta la la previsione dell'articolo 698 citato conformemente alle finalità e gli obiettivi perseguiti dal legislatore, anche se appare meritevole di alcuni interventi e correzioni sia sotto il profilo formale che sostanziale.

Quanto al primo la Sezione rileva quanto segue:

- 1) ritiene il Collegio che l'intera parte motiva del provvedimento debba essere rielaborata riportando esclusivamente nei diversi capoversi il riferimento alle norme che si intendono richiamare senza riprodurne il contenuto;
- 2) il quinto capoverso in particolare va riprodotto come segue: " Visto l'articolo 698 del codice della navigazione come modificato dall'articolo 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151";
- 3) i capoversi decimo e tredicesimo appaiono l'uno non pertinente e l'altro ripetitivo del contenuto della norma primaria e pertanto vanno soppressi;
- 4) prima del capoverso relativo alla preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri occorre inserire il riferimento all'art. 17,

comma 2 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

5) alla fine del preambolo la parola "DECRETA" va sostituita con l'espressione corretta "Emana il seguente regolamento", stante, come già precisato, la natura regolamentare del decreto;

6) al comma 8, quarto rigo, dopo le parole "al comma 4, la parola "presentano" va sostituita con le parole "devono presentare", trattandosi di un onere a carico dei gestori;

In ordine ai profili sostanziali il Collegio osserva quanto segue:

1) al comma 10 si prefigura il venir meno della qualificazione di aeroporto di interesse nazionale qualora vengano meno le condizioni previste dai commi 4 e 7 previa verifica del Ministero delle infrastrutture e trasporti coadiuvato dall'ENAC.

Tuttavia la disposizione non prevede alcun provvedimento formale dichiarativo o dispositivo di tale effetto; a tal riguardo la Sezione ritiene che la norma debba essere perfezionata con la previsione di detto provvedimento e precisando se esso debba o meno rivestire natura regolamentare;

2) il comma 11 introduce nel testo una disposizione che esula dall'oggetto del presente regolamento a volersi attenere alla lettera dell'articolo 698 del codice della navigazione cui si intende dare attuazione; essa infatti fa riferimento agli aeroporti diversi da quelli classificati di interesse nazionale e ne prevede il trasferimento alle Regioni. In proposito il Collegio ritiene che tale disposizione, ancorchè estranea, come si è detto, alle finalità del presente decreto, possa essere mantenuta nel testo come norma di chiusura e per una

più organica esposizione della materia, dandone espressa motivazione nella relazione illustrativa.

Da ultimo la Sezione ritiene utile sottoporre all'Amministrazione l'opportunità di introdurre nel testo una norma di definizione relativa alle espressioni in lingua inglese contenute nel testo.

P.Q.M.

Esprime parere favorevole sullo schema di regolamento con le osservazioni di cui in motivazione.

L'ESTENSORE
Sabato Malinconico



IL PRESIDENTE
Franco Frattini



IL SEGRETARIO

Maria Luisa Salvini





AGENZIA DEL DEMANIO
Il Direttore

Roma, 28.10.2014
Prot. n. 2014/27496/ANCO

Al Ministero dell'Economia e delle Finanze
Ufficio Legislativo - Finanze
Via XX Settembre n. 97
00187 Roma

(Rif. nota prot. n. 3-9059 dell'1.10.2014)

Oggetto: Schema di D.P.R recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del codice della navigazione.

Con la nota in oggetto, è stato trasmesso, per le valutazioni di competenza, lo schema di Decreto del Presidente della Repubblica.

Il provvedimento in esame è volto ad individuare gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali di interesse nazionale quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 cod. nav. il quale dispone che: *"Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN..."*.

Nello schema di decreto in questione, seguendo i criteri stabiliti dal predetto art. 698 del codice della navigazione, ossia dimensioni, tipologia del traffico, ubicazione ~~territoriale e ruolo strategico dei medesimi, etc.~~, tra tutti gli aeroporti esistenti sul territorio nazionale, ne sono individuati di interesse nazionale n. 37 (comma 1), e nell'ambito di quest'ultimi sono poi elencati quelli che rivestono particolare rilevanza strategica (comma 2).

Inoltre, si dispone che gli individuati aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, sono da considerarsi tali purché realizzino due condizioni descritte dal comma 3: *"a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare; b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale."*

Il mancato verificarsi di tali condizioni, comporta, ai sensi del comma 8, il venir meno del carattere nazionale degli aeroporti predetti e la loro qualificazione di aeroporti "... di interesse regionale, anche ai sensi del Decreto Legislativo n. 85 del 2010".

A ben guardare, i criteri ed i parametri che presiedono all'individuazione della valenza nazionale o meno degli aeroporti, ossia dimensioni, tipologia del traffico, ubicazione territoriale e ruolo strategico dei medesimi, etc., già indicati negli indirizzi dell'11° Allegato "Infrastrutture" al DEF 2014-2016 in materia di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, sono verificabili e stimabili solo da tale ultimo Dicastero e dall'ENAC.

In tale contesto, ci si limita ad evidenziare, con riferimento all'aeroporto di Comiso, inserito nello schema di decreto fra quelli aventi rilevanza nazionale, che, nel particolare percorso che ha riguardato il cambio di *status* di tale aeroporto, da militare a civile, è stato sottoscritto, proprio in ragione di tale particolarità, un Protocollo di Intesa (che si allega) tra Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia del demanio, ENAC, Regione Siciliana ed il Comune di Comiso, in cui all'art. 4 si acclarava "... l'interesse non nazionale..." dell'aeroporto medesimo.

Tale Protocollo è stato il presupposto alla base del Decreto Interministeriale 14.12.2010 pubblicato nella G.U. n. 48 del 28.2.2011 (che parimenti si allega), con il quale è stato decretato il cambio di *status* dall'aeroporto di Comiso ed il contestuale trasferimento del bene alla Regione Siciliana, e da questa al Comune.

Alla luce di quanto sopra detto, il "sentito", ossia il parere di massima non vincolante che viene richiesto all'Agenzia del demanio dall'art. 698 cod. nav. ai fini dell'emanazione dello schema di decreto in esame, (trattandosi della prima attuazione della norma) è ragionevole ritenere che possa vertere, stante il quadro complessivo delle competenze, sui profili proprietari, appartenendo gli aeroporti al demanio aeroportuale.

Sotto tale aspetto, il contributo dell'Agenzia si sofferma sulla previsione contenuta nel comma 8, laddove si dispone che gli aeroporti individuati di rilevanza nazionale che non rispettano le condizioni richieste, saranno considerati di interesse regionale, anche ai sensi del D.Lgs. 85/2010.

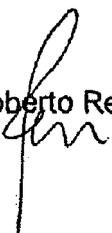
Orbene, ai fini dell'assetto proprietario finale, oltre che della gestione, sarebbe utile acquisire elementi di maggiore chiarezza sul concetto di "interesse regionale", tanto più che tra questi ultimi rientrano non solo quelli che assumeranno tale qualifica a seguito della mancata realizzazione delle condizioni di cui al comma 3, ma anche tutti gli altri aeroporti non ricadenti nello schema di DPR in esame.

Ci si interroga, in sostanza, emanato il DPR in esame, quali saranno nell'immediato gli assetti proprietari, gestionali e anche funzionali di tutti gli aeroporti di "interesse regionale", il cui numero va ben oltre le previsioni del comma 8 del DPR in oggetto. Ossia se gli stessi continueranno ad essere di proprietà statale e gestiti dall'ENAC, ovvero se dovranno ricadere nell'ambito di quelli trasferibili in proprietà a titolo non oneroso e a richiesta alle Regioni, ai sensi del D.Lgs. 85/2010, art. 5, comma 1, lett. c).

Ciò posto, nulla si ha da osservare sullo schema di DPR trasmesso che rispetta i contenuti dell'art. 698 cod. nav..

Cordiali saluti.



Roberto Reggi




A G E N Z I A D E L D E M A N I O
Il Direttore

Roma, 25.02.2015

Prot. n. 2015/397/DNCO

Al Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio Legislativo
Piazzale Porta Pia, 1
00198 Roma

(Rif. nota prot. n. 7214 del 23.2.2015)

E, p.c.

Al Ministero dell'Economia e delle
Finanze
Ufficio Legislativo - Finanze
Via XX Settembre n. 97
00187 Roma

(segue a nota prot. n.
27496/DNCO del 28.10.2014)

Oggetto: Schema di D.P.R recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione.

Si fa riferimento alla nota prot. n. 7214 del 23.2.2015 con cui è stato trasmesso, ai fini di cui all'art. 698 del codice della navigazione, lo schema di D.P.R. indicato in oggetto sul quale è stata sancita l'intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Al riguardo si fa presente che questa Agenzia, interessata dal competente Ufficio Legislativo- Finanze, si è già espressa, ai sensi del citato articolo 698 c.n., con la nota prot. n. 2014/27496/DNCO del 28.10.2014 rispetto alla quale non si hanno integrazioni da formulare, salvo eventuali diverse valutazioni che vorrà esprimere il predetto Ufficio - Legislativo.

Si evidenzia che le osservazioni rese dall'Agenzia in tale sede, in merito alla sorte degli aeroporti non rientranti tra quelli di interesse nazionale individuati nello stesso D.P.R., hanno trovato accoglimento all'art. 11 del testo definitivo dello schema in oggetto.

Roberto Reggi

1



**SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE
L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI
DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 117 della Costituzione, in base al quale gli aeroporti rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni;

Visto il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e modifica il Regolamento (UE) n.913/2010, abrogando i Regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Visto l'articolo 698 del codice della navigazione che, nell'operare la distinzione tra aeroporti di interesse nazionale e regionale, detta i criteri e le modalità di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato;

Visto l'articolo 5, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che prevede il trasferimento, a titolo non oneroso, a Regioni e Enti locali degli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del codice della navigazione;

Visto il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27, con il quale è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali ed, in particolare, l'articolo 72 del medesimo decreto concernente la definizione di rete aeroportuale;

Visto l'articolo 6, comma 19, del decreto legge 31 maggio 2010, n.78, convertito in legge 30 luglio 2012, n. 122, nella parte in cui prevede che le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 non possono effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, rilascio di garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali, salva l'ipotesi di deroga prevista dalla medesima disposizione;

Visti gli indirizzi dell'11°Allegato "Infrastrutture" al DEF 2014-2016 in materia di Piano Nazionale degli Aeroporti;

Vista la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti presentata nel 2012 dall'Ente nazionale dell'aviazione civile;

Visto l'Atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale n. 45695 del 31 dicembre 2012, assunto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore;

Visto l'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 25 settembre 2014;

Considerato che il suddetto Atto di pianificazione propone di individuare, ai sensi dell'art. 698 del codice della navigazione, gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, in relazione ai bacini di traffico di riferimento;

Tenuto conto che, per l'identificazione dei predetti bacini, è stata assunta come base la ripartizione territoriale dell'Italia nelle aree sovregionali dello schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole;

Tenuto altresì conto che, in ciascuna delle predette aree sovregionali, sono stati individuati i bacini di traffico omogeneo con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica per complessivi n. 10 : 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania 6) Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna;

Rilevato che, per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del codice della navigazione: ruolo strategico, ubicazione territoriale, dimensioni e tipologia di traffico, previsioni progetti europei TEN;

Rilevato, inoltre, che nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale sono stati individuati, in base ai medesimi criteri di cui all'art. 698 del codice della navigazione, gli aeroporti di particolare rilevanza strategica.

Constatato che, per l'identificazione degli aeroporti di particolare rilevanza strategica di ciascun bacino, sono stati presi in considerazione, innanzitutto, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, in primis, i gate intercontinentali (Milano Malpensa, Venezia, Roma Fiumicino) e che, pertanto, laddove, sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale, ad eccezione che per il bacino del Nord Ovest in cui, oltre allo scalo di Milano Malpensa, è stato considerato di particolare rilevanza strategica anche quello di Torino, a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest;

Constatato altresì che, nel caso in cui – nel bacino individuato – non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica quello inserito nella comprehensive network con maggiori dati di traffico;

Atteso che, in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali, si è prevista un'ulteriore eccezione alla regola di un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica per ciascun bacino, per il bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti di particolare rilevanza strategica individuati sono due, ovvero Bologna e Pisa/Firenze, a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che per gli stessi si realizzi la gestione unica;

Considerato che gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, sono considerati di interesse nazionale purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale;

Ritenuto necessario, in definitiva, provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione, nonché delle necessarie misure di efficientamento in un'ottica integrata sotto i profili territoriale, infrastrutturale, gestionale e finanziario, affidando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza circa la realizzazione delle azioni programmate e la promozione delle intese con le altre Amministrazioni interessate, in particolare con il Ministero della Difesa per i profili di competenza;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 30 settembre 2014;

Acquisita l'intesa espressa dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del 19 febbraio 2015;

Sentita l'Agenzia del demanio;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nella adunanza del ...;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ...;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

DECRETA

Art. 1

Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale

1. In applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del codice della navigazione, sono individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali

per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, per ciascuno dei dieci bacini di traffico individuati nella rete territoriale nazionale, come di seguito specificati e nel rispetto delle condizioni di cui ai commi 4, 5 e 6;

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli, Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona
Sicilia orientale	Catania, Comiso
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero

2. Nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai medesimi criteri stabiliti dall'art. 698 del codice della navigazione, i seguenti scali:

Bacini di traffico	Aeroporti di particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa, Torino
Nord Est	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa /Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino
Campania	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari
Calabria	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania

Sicilia occidentale

Palermo

Sardegna

Cagliari

3. Nell'ambito degli aeroporti di cui al comma 2, rivestono il ruolo di gate intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali, i seguenti aeroporti:
 - Roma Fiumicino
 - Milano Malpensa
 - Venezia.
4. Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica individuati dal presente decreto, rispettano le seguenti condizioni:
 - a) l'aeroporto è in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
 - b) l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.
5. L'aeroporto di Torino è considerato di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest.
6. Gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica.
7. Le condizioni di cui al comma 4 e le procedure di cui al successivo comma 8 non si applicano, altresì, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità. L'assenza di modalità alternative adeguate è verificata dalle strutture competenti delle amministrazioni di cui al comma 8.
8. I gestori degli aeroporti di interesse nazionale, individuati ai sensi del presente decreto, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, ove risulti dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la mancanza del possesso delle condizioni di cui al comma 4, presentano, nel termine di ulteriori tre mesi da tali verifiche, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.
9. In sede di prima applicazione del presente decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale di cui al comma 1, possono presentare, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni di cui al comma 4 o al comma 7. Gli aeroporti così individuati sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale in conformità della procedura prevista dall'articolo 698 del codice della navigazione, previa verifica della sussistenza di tali condizioni.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dell'ENAC, verifica la realizzazione e il mantenimento delle condizioni di cui ai commi 4 ovvero 7, anche ai fini della revisione, con successivo provvedimento, della rete d'interesse nazionale, vagliando, in caso di mancata realizzazione, se la stessa è dipesa o meno da cause imprevedibili e non imputabili a responsabilità dei gestori. In assenza di tali cause, gli aeroporti cessano di essere di interesse nazionale.
11. Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale, individuati, in base all'articolo 698 del codice della navigazione, dal presente decreto, sono trasferiti alle Regioni, ai sensi degli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione. Con i provvedimenti di trasferimento è disciplinato altresì il regime finanziario dei servizi.
12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto nel presente decreto, promuovendo, a tal fine, le intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti in ordine agli interventi di comune interesse.
13. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti favorisce ogni azione a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti, al fine di conseguire l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini, nonché di consentire alle stesse, in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 9 durante tutto il periodo di vigenza del presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, addì