

Passo avanti del Piano Nazionale Aeroporti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Ulteriore passo avanti per l'ormai annosa messa a punto del Piano Nazionale degli Aeroporti. Il 29 gennaio il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha presentato il documento "Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale". Un documento che nasce da lontano dato che tutto scaturisce dallo "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", commissionato da ENAC al raggruppamento One Works, KPMG e Nomisma e concluso nel 2010, e dal quale nel 2012 ENAC ha elaborato la "Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti", al quale abbiamo dedicato un dettagliato articolo nel numero di agosto. Se quest'ultimo si basava sia sulla classificazione italiana degli scali

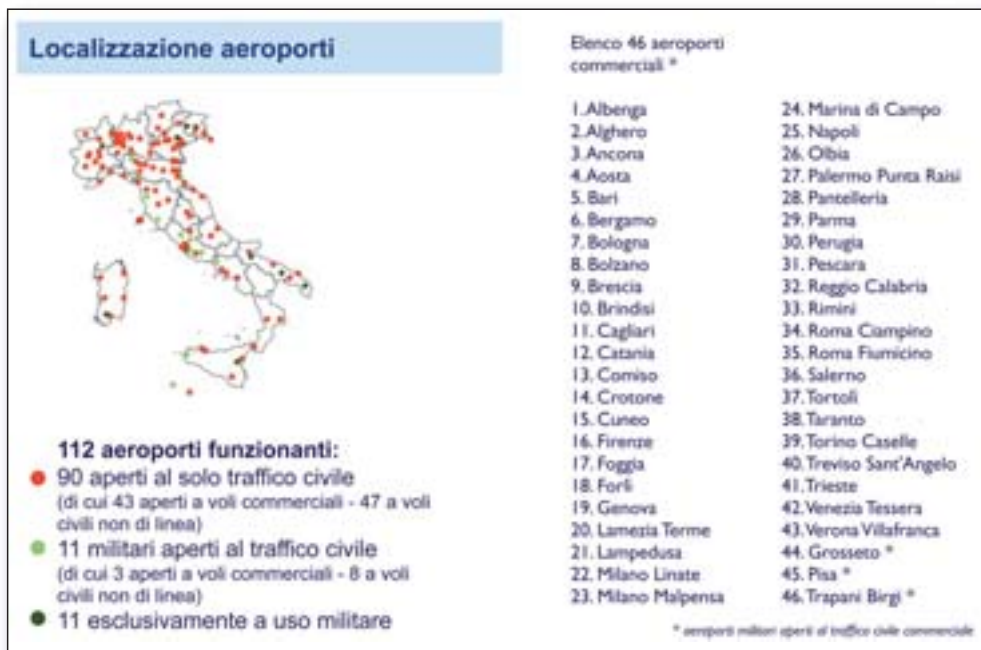
sia su quella comunitaria, per ottenere una sorta di "via di mezzo" per definire il Piano Nazionale, adesso l'atto di indirizzo recepisce appieno gli orientamenti comunitari e gli indirizzi governativi e parlamentari, divenendo, si spera, il documento definitivo su cui lavorare e che, come prossimo passo, sarà sottoposto all'intesa della conferenza permanente stato-regioni-province autonome, per poi diventare legge con un decreto del presidente della Repubblica. Oltre alla nuova suddivisione degli scali secondo i parametri europei, che ha comportato qualche modifica, la più grossa variazione rispetto ai documenti passati è l'eliminazione dei progetti per i nuovi aeroporti di Grazzanise e

Viterbo. Ma vediamo con ordine. L'attuale situazione disegnata nell'atto di indirizzo (tabella in basso) vede la presenza in Italia di 112 aeroporti funzionanti: 90 aperti al solo traffico civile (di cui 43 aperti al traffico commerciale

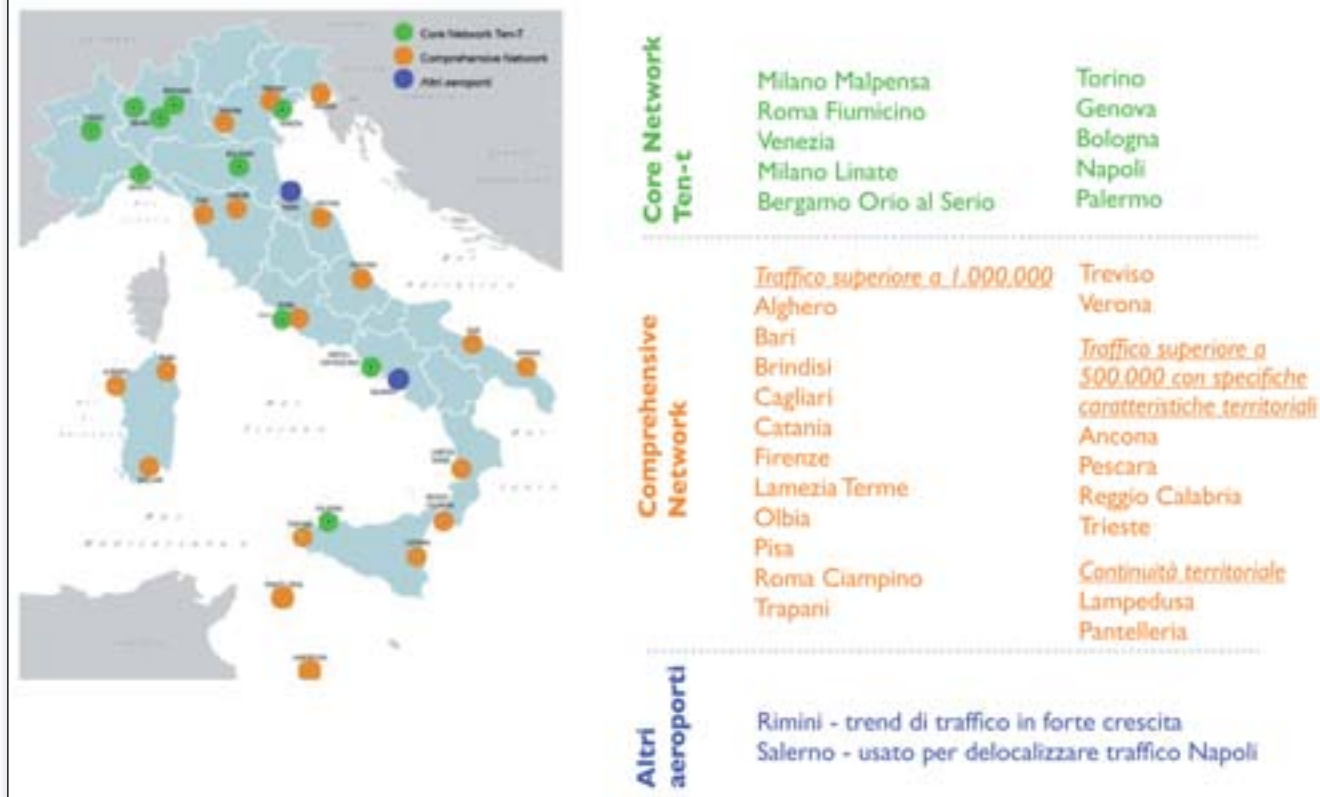
e 47 al traffico civile non commerciale), 11 militari aperti al traffico civile (di cui tre aperti a voli commerciali e otto a voli non commerciali) e 11 esclusivamente a uso militare. Per definire la nuova proposta di individuazione degli "aeroporti di interesse nazionale" sono stati quindi utilizzati i parametri europei che dividono gli scali in tre fasce.

La prima è quella degli aeroporti inseriti nel "Core Network - Ten T" e cioè quelli considerati di rilevanza strategica a livello UE in quanto pertinenti a città o nodi primari. La seconda è quella degli aeroporti inseriti nella Comprehensive Network che devono avere più di un milione di passeggeri annui, oppure più di 500.000 passeggeri annui e ulteriori specifiche caratteristiche (quali unicità nell'ambito regionale o il servizio ad un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità) o, ancora, indispensabili ad assicurare continuità territoriale. Una terza fascia, infine, è quella degli aeroporti non facenti parte delle citate reti europee (le prime due categorie), ma con traffico vicino al milione di passeggeri annui e con trend in crescita, oppure destinati alla delocalizzazione del traffico da grandi aeroporti. La situazione

L'attuale situazione degli aeroporti italiani: 112 in funzione di cui 46 aperti al traffico commerciale.



Classificazione degli aeroporti interesse nazionale



La nuova classificazione degli "aeroporti di interesse nazionale" sulla base dei criteri europei. In basso: l'iter previsto per il piano aeroporti.

è quindi quella raffigurata nella tabella più grande nella pagina a fianco.

Ma cosa vuol dire rientrare in questo elenco di "aeroporti di interesse nazionale"? Vuol dire, spiega lo studio, che gli scali «mantengono la concessione nazionale (e andranno risolte a breve le criticità relative al rilascio della concessione in gestione totale, laddove mancante) e che dovranno essere interessati da un programma di infrastrutturazione che ne potenzi la capacità, l'accessibilità e l'intermodalità».

Rispetto alle tabelle dei precedenti documenti che si basavano sulla catalogazione italiana degli scali, si passa da 42 "aeroporti di interesse nazionale" a 31, con l'eliminazione dalla lista di Aosta, Brescia, Bolzano, Comiso, Crotona, Cuneo, Foggia, Forlì, Parma, Perugia e Taranto. Tutti aeroporti che, per rimanere operativi, o meglio, per continuare ad essere finanziati, dovranno contare sulle regioni o sui privati.

Dicevamo però che la novità più grossa è quella della cancellazione dei nuovi aeroporti di Grazzanise e Viterbo, che servivano a delocalizzare il traffico da quelli, rispettivamente, di Napoli Capodichino e Roma Ciampino. Spiega lo

studio che «per quanto riguarda Grazzanise, si ritiene che la realizzazione non debba essere attuata, considerata l'attuale capacità dell'aeroporto di Napoli di sostenere ulteriori aumenti di traffico nel medio periodo e la possibilità di utilizzare lo scalo di Salerno» e che «per quanto riguarda Viterbo, si ritiene che gli investimenti previsti debbano essere finalizzati al potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto di Fiumicino, con conseguente aumento di capacità di tale scalo». Gli scali che non rientrano nella categoria degli "aeroporti di interesse nazionale" passeranno alle regioni con l'op-

zione di essere gestiti a spese di queste ultime con una concessione regionale oppure di essere chiusi.

L'atto di indirizzo individua poi gli interventi infrastrutturali prioritari per gli "aeroporti di interesse nazionale". Nella prima categoria (Core Network Ten-T) vengono indicati, prima di tutto, Fiumicino con la realizzazione di una nuova pista, il potenziamento delle aree di imbarco e dei terminal (accordo con ADR di dicembre 2012), Malpensa e Venezia con il miglioramento dell'accessibilità delle strutture e l'interconnessione con l'alta velocità (accordo con SEA di

aprile 2012 e accordo con SAVE di dicembre 2012). Per gli scali rientranti nella seconda categoria (Comprehensive Network) è previsto il potenziamento nel medio/lungo periodo.

Altri punti a cui mira la politica aeroportuale del governo sono il riequilibrio economico-finanziario dei gestori, anche grazie ad una progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici favorendo l'ingresso dei privati, l'incentivazione delle "reti aeroportuali" gestite da un soggetto unico, la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e di quelli alla clientela. ■

