



## PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

### QUADRO NORMATIVO

- L'art. 117 della Costituzione prevede che **gli aeroporti rientrino tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni**
  - 
  - L'art. 698 del Codice della navigazione impone l'**individuazione degli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale**, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato da individuare (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 Stato-Regioni-Province autonome) in base ai seguenti criteri:
    - ruolo strategico
    - ubicazione territoriale
    - dimensioni e tipologia di traffico;
    - previsioni progetti europei TEN;
- E' altresì prevista 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 **degli aeroporti di interesse regionale**.
- L'art. 5, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 prevede che sono **trasferiti a Regioni e 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 così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione";
  - Il **Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013** sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti 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** della rete transeuropea di trasporto.



## MOTIVAZIONI

Partendo da tale quadro normativo, il Piano si rende necessario per i seguenti motivi:

- **fornire alle varie componenti istituzionali e operative del settore un quadro programmatico** per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale ai fini della crescita economica, occupazionale e sociale del Paese;
- **disporre di uno strumento di governance del settore**, 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.

## LINEE DIRETTRICI DI SVILUPPO DEL SETTORE

Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

**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;
- **superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali** nell'ambito dello stesso **bacino territoriale**, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- **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;
- **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.

## CONTENUTI

**Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale strategico**



## DEL PIANO

### Criteri per l'individuazione degli aeroporti strategici

- 1) Si è assunta quale base di riferimento per l'individuazione di bacini di traffico omogeneo **la ripartizione territoriale dell'Italia nelle seguenti aree sovraregionali in base allo schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole**<sup>1</sup>.
- 2) In ciascuna delle predette aree sovraregionali sono stati individuati dei bacini di traffico omogeneo con **distanza massima di 2 h di percorso in auto<sup>2</sup> da un aeroporto strategico (come definito ai sensi del successivo punto 4), per complessivi n. 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.
- 3) **Per ciascuno di tali bacini è stato identificato un solo aeroporto strategico (con un'unica eccezione per il bacino del Centro Nord), nonché l'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale** insistenti nel medesimo bacino, **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*).
- 4) **Per l'identificazione degli aeroporti strategici 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). Pertanto, laddove, come nel bacino Nord-Ovest, sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella *core network*, si è individuato quale aeroporto strategico 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 nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico quello inserito nella comprehensive network con maggiori dati di traffico** (rispettivamente: Bari, per il bacino Mediterraneo-Adriatico, Lametia per il bacino calabrese e Catania per il bacino della Sicilia orientale).
- 5) **Unica eccezione alla regola di un solo aeroporto strategico per ciascun bacino, come detto, è quella relativa al bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due - 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 la piena integrazione societaria e industriale.**

<sup>1</sup> **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

<sup>2</sup> Grandezza utilizzata normalmente nel settore come driver nella delimitazione dei bacini di traffico



### Condizioni per l'individuazione degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale

Tutti gli altri aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino due condizioni (non richieste, invece, 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 lease, 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 a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.**

La condizione di cui alla lettera a) sarà dimostrabile mediante il Piano industriale, da presentare entro tre mesi dall'approvazione del Piano aeroporti, dal quale risulti, a seguito di un'analisi delle potenzialità di mercato in relazione alla posizione territoriale e alla capacità aeroportuale, il disegno di specializzazione e di sistema o rete che l'aeroporto intende realizzare.

La condizione di cui alla lettera b) sarà dimostrabile mediante il medesimo Piano industriale corredato di un Piano economico-finanziario, da cui risulti il raggiungimento anche a tendere, **entro un triennio**, del predetto equilibrio e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

La verifica periodica del raggiungimento e del mantenimento delle predette condizioni sarà effettuata dalle competenti strutture ministeriali in collaborazione con l'ENAC.

In applicazione dei predetti criteri vengono individuati **11** aeroporti strategici (10 + Pisa/Firenze a condizione che realizzino la gestione unica) e ulteriori **26** aeroporti di interesse nazionale, qualora si verificino le condizioni sopra indicate:

BACINI DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	RESTANTI 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	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotona
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero

\* = a condizione che si realizzi la gestione unica

### Strategie di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità ed intermodalità

Per il soddisfacimento del previsto aumento della domanda di traffico e al fine di migliorare la qualità dei servizi, il Piano contempla, in particolare:

- l'individuazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti ed indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

### Misure di razionalizzazione dei costi dei servizi aeroportuali

Il Piano offrirà la base programmatica più idonea all'individuazione di interventi di efficientamento della spesa a carico dei gestori, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e di soccorso antincendio, nonché degli enti di Stato.



### Rete per il trasporto merci

Com'è noto, la carenza in Italia di infrastrutture logistiche e dedicate ne impedisce il decollo 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 la flessione di circa il 3% nel 2012 rispetto al 2011, le previsioni sono di un aumento del traffico cargo italiano dalle 900 mila tonnellate del 2010 alle 1.400 del 2030. Il Piano ritiene imprescindibile per lo sviluppo del settore la costituzione di una rete basata su asset strategici, che sfruttando le specializzazioni esistenti diano risposte adeguate alle esigenze sia del trasporto cargo in stiva che a quello "all 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 all'individuazione di criteri e modalità per la costituzione di reti eliportuali su scala regionale e per possibili integrazioni con gli aeroporti commerciali.

### Aggiornamento periodico del Piano

Il Piano deve diventare uno strumento agevole di pianificazione del settore per allineare le politiche di governance ai mutamenti rapidi a cui lo stesso è soggetto. Pertanto, in linea con il ciclo del bilancio pluriennale, si è previsto **un aggiornamento ogni tre anni dello stesso**; sarà l'occasione per fare il punto della situazione sui mutamenti in atto e sulle misure necessarie per essere al passo con le novità registrate, nonché per porre in essere le verifiche previste per la revisione della rete di interesse nazionale in linea con i criteri soprascriptificati. A tal fine è intendimento del Ministero proporre, d'intesa con le Regioni, misure di semplificazione della procedura prevista dall'art. 698 del Codice della Navigazione.