

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato l'atto di indirizzo per il riordino del sistema aeroportuale. Capisaldi del Piano sono la riorganizzazione e l'efficienza del settore ed ora ci si aspetta un fattivo confronto in Conferenza Stato - Regioni affinché il Piano possa diventare operativo.

Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti **Corrado Passera** ha emanato **l'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale**

. Il provvedimento, atteso da 26 anni, pone le basi per un riordino organico del settore aeroportuale sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi.

L'atto – che recepisce gli orientamenti comunitari e gli indirizzi governativi e parlamentari – sarà ora inviato alla **Conferenza permanente Stato-Regioni** per la necessaria intesa e, successivamente, sarà adottato con un apposito decreto dal Presidente della Repubblica.

Queste le principali linee guida dell'atto di indirizzo:

a) Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

Nel nostro Paese sono attualmente operativi 112 aeroporti, di cui 90 aperti al solo traffico civile (43 aperti a voli commerciali, 47 a voli civili non di linea), 11 militari aperti al traffico civile (3 scali aperti a voli commerciali, 8 a voli civili non di linea), 11 esclusivamente a uso militare.

L'Atto di indirizzo, al fine di ridurre la frammentazione esistente e favorire un processo di riorganizzazione ed efficientamento, formula una **proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale**, che costituiranno l'ossatura strategica su cui fondare lo sviluppo del settore nei prossimi anni:

- Aeroporti inseriti nella Core Network (*considerati di rilevanza strategica a livello Ue in quanto pertinenti a città o nodi primari*): Bergamo, Orio al Serio, Bologna, Genova, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Roma Fiumicino, Torino, Venezia.

- Aeroporti inseriti nella Comprehensive Network:
 - o *Con traffico superiore a 1 mln di passeggeri annui*: Alghero, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Pisa, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Verona.
 - o *Con traffico superiore a 500mila passeggeri annui e con specifiche caratteristiche territoriali (unicità nell'ambito regionale o servizio a un territorio di scarsa accessibilità)*: Ancona, Pescara, Reggio Calabria, Trieste.
 - o *Indispensabili per la continuità territoriale*: Lampedusa, Pantelleria.
- Aeroporti non facenti parte delle reti europee:
 - o *Con traffico vicino al milione di passeggeri e con trend in crescita*: Rimini.
 - o *Destinati a delocalizzare traffico di grandi aeroporti*: Salerno.

Per questi scali è previsto sia il **mantenimento della concessione nazionale**, sia la soluzione delle criticità relative al **rilascio della concessione in gestione totale**, ove essa sia mancante.

Gli aeroporti di interesse nazionale potranno inoltre essere interessati da un **programma di infrastrutturazione** che ne potenzi la capacità, l'accessibilità, l'intermodalità, a partire **da Roma Fiumicino** (realizzazione di una nuova pista, potenziamento delle aree di imbarco e dei Terminal), **Malpensa** e **Venezia** (miglioramento dell'accessibilità delle strutture e della interconnessione con l'alta velocità). Il potenziamento di diversi altri scali è previsto nel medio-lungo periodo.

Gli **aeroporti non di interesse nazionale dovranno essere invece trasferiti alle Regioni competenti**, che ne valuteranno la diversa destinazione d'uso e/o la possibilità di chiusura.

L'Atto di indirizzo, inoltre, non prevede la realizzazione di nuovi scali. Tale principio vale, ad esempio per **Grazzanise** (considerata la capacità di Napoli Capodichino di sostenere ulteriori aumenti di traffico e la possibilità di utilizzare lo scalo di Salerno) e **Viterbo** (i cui investimenti potranno essere usati per il potenziamento infrastrutturale di Fiumicino).

b) Adozione di piani di riequilibrio economico-finanziario

Molti scali italiani, di qualunque tipologia, hanno una forte rappresentanza pubblica nella compagine societaria. Si reputa dunque opportuno procedere alla **progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici** e favorire l'ingresso di capitali privati.

Dovranno inoltre essere messi a punto **piani di riequilibrio** per raggiungere entro breve termine adeguati livelli di patrimonializzazione (condizione necessaria per il rilascio della concessione totale), come previsto peraltro dalla normativa vigente.

Sarà infine data grande attenzione alla **verifica degli investimenti** previsti dalle concessioni.

c) Incentivazione delle Reti Aeroportuali

Il provvedimento favorisce anche la costituzione delle cosiddette "reti aeroportuali", gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi sul fronte della **differenziazione e specializzazione di ruolo** nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologia di traffico (es: low cost, cargo, charter, distribuzione stagionale del traffico) e dell'**ottimizzazione nell'acquisizione di servizi e beni** da parte di fornitori terzi con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete.

d) Razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali alla clientela

E' prevista, da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti in raccordo con gli altri enti competenti, una serie di razionalizzazioni:

- *Semplificazione procedurale* per un'approvazione più celere dei contratti di programma.
- *Servizi di navigazione aerea*: revisione dell'**orario di apertura** degli aeroporti e/o degli orari di fornitura dei servizi, con possibile chiusura notturna degli aeroporti con traffico limitato o con criticità di impatto ambientale; modifica del **servizio di controllo aereo** passando da un servizio di torre ad un servizio di AFIS (Servizio Informazioni di Volo Aeroportuali) negli aeroporti con scarso traffico commerciale;
- rimodulazione delle tariffe** relative ai servizi di assistenza in fase di decollo e atterraggio.
- *Servizi generali alla clientela*: ridefinizione **delle risorse umane e finanziarie** destinate ai servizi antincendio, ai controlli di sicurezza e doganali e ad altre tipologie di servizi.

La proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale sarà ora inviata all'attenzione della Conferenza Permanente Stato-Regioni e Province Autonome, mentre le proposte di razionalizzazione dei servizi saranno da subito oggetto di tavoli operativi tra il Mit e le altre amministrazioni competenti (Enac, Enav, altri ministeri, Regioni ed enti locali...).

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti