



## Regione Siciliana

PRESIDENZA

DIPARTIMENTO DEGLI AFFARI EXTRAREGIONALI

SERVIZIO – SEDE DI ROMA

Data 26 giugno

2013

Prot.1530/f4

ALLEGATI: n.....

Oggetto: Sintesi riunione Coordinamento. tecnico Infrastrutture, mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni, seduta del 19 giugno 2013 ore 10,30, presso la sede di Roma della Regione Veneto sita in via del Tritone,46.

All'On. Assessore delle Infrastrutture  
e Mobilità Nino Bartolotta

Al Dirig. Gen. Giovanni Arnone  
loro sedi

Il Coordinamento tecnico ha approvato i seguenti punti all'o.d.g.:

### **-Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale.**

Il Coordinamento pur condividendo la necessità di un Piano nazionale che individui gli aeroporti di interesse nazionale e le priorità di intervento infrastrutturale per il potenziamento della capacità degli scali, ha rilevato alcune serie criticità comuni a tutte le Regioni e che necessitano di chiarimenti e correttivi dell'azione governativa esplicitata nell'Atto di indirizzo.

Le principali criticità dell'atto programmatico e possono essere così sintetizzate:

#### **1) Criteri di classificazione**

Il percorso che ha portato all'adozione di alcuni criteri di fondo non è stato condiviso con le Regioni, tanto che essi spesso confliggono o divergono da quelli posti alla base di altri atti formali preesistenti. La classificazione proposta sembra essere frutto solo di scelte a livello europeo, senza considerazioni di carattere puramente nazionale, che individuino una chiara strategia per il Paese, a differenza di quanto previsto nel citato studio ENAC.

Il Coordinamento stabilisce che i criteri di classificazione debbano essere ridiscussi congiuntamente alle Regioni, utilizzandone anche altri che considerino gli aeroporti di carattere internazionale, atteso che l'attuale Piano non differenzia gli scali intercontinentali per il Paese, che si collocano in maniera indifferenziata con gli altri tra gli aeroporti appartenenti alla "core network". Inoltre, appare di particolare importanza l'individuazione dei capisaldi intercontinentali nella programmazione del sistema aeroportuale nazionale, anche secondo la categorizzazione che fa la Comunità Europea. Una proposta potrebbe essere l'inserimento nell'Allegato infrastrutture o nelle IGQ di aeroporti non selezionati nell'Atto di indirizzo.

## **2) Dimensione strategico-temporale e piano complessivo della logistica.**

Sui criteri di classificazione e selezione degli aeroporti di interesse nazionale, anche con riferimento al divieto di costruzione di nuovi aeroporti, tenendo conto di una dimensione strategico-temporale più a lungo termine, soprattutto in considerazione dell'esplicito legame instaurato con le scelte europee relative alle reti TEN-T, avendo riguardo sia al core sia al comprehensive network.

Nello stesso Piano aeroportuale devono essere necessariamente inclusi anche tutti gli aspetti logistici e infrastrutturali collegati, es. porti, interporti, cargo, ferrovie ad alta capacità, connessioni intermodali, nel contesto di un piano complessivo della logistica, di una logica di rete complessiva e multimodale.

## **3) Trasferimento "a titolo non oneroso" degli aeroporti di interesse regionale e locale.**

Le Regioni e Province autonome nutrono molte preoccupazioni sulla sostenibilità per le Regioni dei costi di gestione che il trasferimento di tali infrastrutture potrebbero comportare. E' questione primaria, pertanto, chiarire quali servizi e quali oneri saranno in capo alle Regioni e con quale copertura finanziaria, oltre a definire i ruoli di ENAC, ENAV nelle attività di programmazione.

In relazione a questo punto, il coordinamento tecnico propone alla Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio di porre la questione politica, relativa alla eventuale chiusura degli aeroporti non classificati di interesse nazionali, nel caso in cui le Regioni non possano farsene interamente carico. Si ritiene che questa risposta debba essere fornita dal Governo, assumendosene la responsabilità.

## **4) Ruolo di ENAC ed EAV**

Non è chiaro quale ruolo avrebbero ENAC ed EAV in relazione agli aeroporti regionali. Nel caso di ridefinizione della loro funzione, si ritiene che ci dovrebbe essere una trattativa unica a livello nazionale, con definizione di ruoli e competenze per gli aeroporti eventualmente trasferiti, evitando un comportamento diverso tra le Regioni.

## **5) Valutazione ambientale strategica (VAS)**

I richiami alla valutazione ambientale strategica sono insufficienti. Nel documento, neanche nel Capitolo 7 dedicato alle "Problematiche ambientali", si afferma la necessità di sottoporre il Piano aeroportuale a VAS, al contrario di quanto prefigurato in passato da ENAC e dal Ministero dell'Ambiente. Questo passaggio potrebbe anche rappresentare il necessario quadro di riferimento per le procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) in corso sui singoli scali. Atteso che l'Atto d'Indirizzo rappresenta un documento programmatico propedeutico alla stesura del vero e proprio Piano nazionale, che, ai sensi dell'art. 698 del Codice, deve essere adottato con d.P.R. sul quale la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome dovrà esprimere l'intesa. Inoltre si evidenzia che la previsione puntuale della procedura di VAS sarà elemento fondamentale di condivisione del Piano stesso.

## **6) Divieto di costruzione di nuovi aeroporti e incoerenza interna del Piano.**

Il divieto di costruire nuovi aeroporti, anche se sostenibile in tempi di tagli della spesa pubblica, in alcuni casi non sembra dettato da criteri di sviluppo infrastrutturale di lungo periodo, apparendo in contrasto con altre disposizioni dello stesso Piano. Infatti, se da un lato prevede l'incremento di traffico e l'espansione di alcuni aeroporti, la cui capacità di espansione e adeguamento ai nuovi livelli di traffico previsti è, tuttavia, assai limitata, dall'altro prevede l'inevitabile depotenziamento degli aeroporti già esistenti con funzione di supporto vietando la costruzione di nuovi aeroporti, seppur con analoga funzione di supporto.

La contraddittorietà di tali disposizioni induce le Regioni a chiedere al Governo l'indicazione di possibili alternative e di spiegare queste apparenti contraddizioni e incoerenze.

In altri casi, è stato notato che gli stessi criteri di scelta adottati per una Regione non sono stati adottati per un'altra, accentuando l'incoerenza interna del Piano e la necessità di sciogliere questi nodi.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

Roma, 25 giugno 2013

f.to Il referente  
Michele Tumminelli

f.to Il Dirigente del Servizio  
Arch. A. La Rosa

Visto  
f.to Il Dirigente Generale  
Dott.ssa Maria Cristina Stimolo