

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

PROJECT

TO

PROTECT

**COME SALVARE
CASELLE**

PROGETTARE

PER

PROTEGGERE

www.vivicaselle.eu

Caselle d'Erbe, **22.08.2012**

Com. Europea: EU-PILOT 3720/12/ENVI

Mediatore Europeo: 377/2012/ER

OLAF: OF/2011/0249-ERDF-IT-VIA/VAS

Procura della Repubblica: 805/08 ANCNR

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.

Alla **Procura della Repubblica**

presso Tribunale di Verona
Corte Giorgio Zanconati, 1

37122 - VERONA

prot.procura.verona@giustiziacert.it

Al Dott. Ion Codescu

Commissione Europea Ambiente
Direzione Generale - Ambiente
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRUXELLES (Belgio)

Al Prof. Joaquín Almunia

Commissario per la Concorrenza
della Commissione Europea
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRUXELLES (Belgio)

e per conoscenza a:

Al Dott. Lothar Kuhl

Commission Européenne - (O.L.A.F.)
Office européen de lutte antifraude
Unité B.4 Enquetes et Operations II -
Actions Structurelles
Bureau J-30 08/06
B-1049 BRUXELLES (Belgio)

Al Prof. Nikiforos Diamandouros

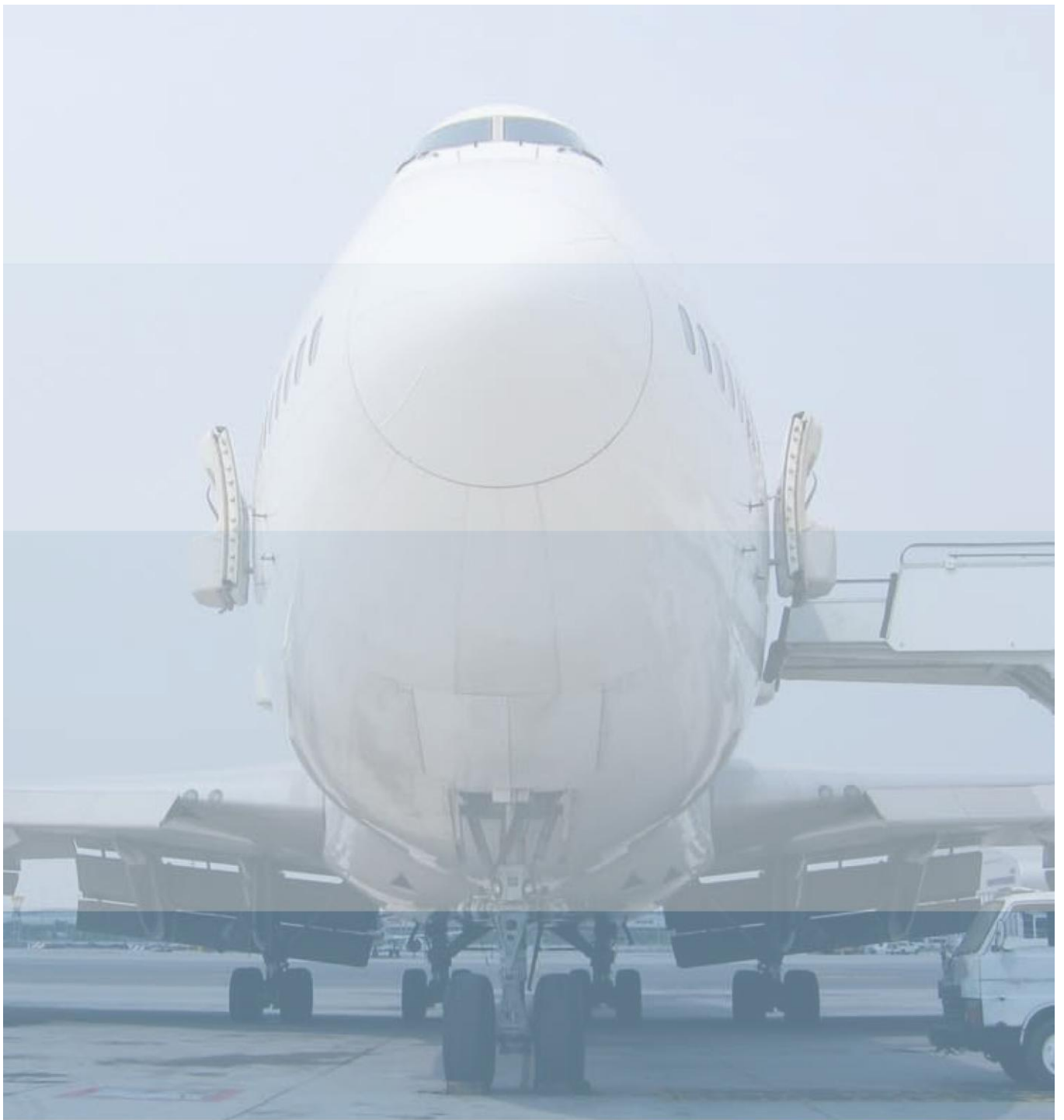
Mediatore Europeo
Avenue du President Robert Schuman, 1
CS 30403
67001- STRASBOURG Cedex - F -

Oggetto:

Estensione pratica EU-PILOT 3720/12/ENVI. “Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale” e proposta “Piano Nazionale Aeroporti”. Le responsabilità dell’ENAC sulla violazione di VIA e di VAS da parte delle infrastrutture aeroportuali.

In data 23.07.2012 scorso avevo inviato una lettera avente questo oggetto: “Riscontro alla lettera della Commissione Europea - Direzione Generale Ambiente - con oggetto: “CHAP (2011) 00398 e CHAP (2011) 03569 - **NUOVE INDAGINI EU PILOT**” e segnalazione violazione D.Lgs 4/2008, art. 3 ter.: “Principio dell’Azione Ambientale”. A quella lettera, per ulteriori informazioni raccolte, ne era seguita un’altra in data 08.08.2012 avente il seguente oggetto: **Richiesta di estensioni delle indagini aperte con la pratica “EU-PILOT 3720/12/ENVI”** (oltre alla V.I.A. e alla V.A.S.) anche alla verifica di violazioni in materia di aiuti di stato sugli Aeroporti Italiani e sul ruolo di ENAC in evidente conflitto d’interessi in materia. [Spese per il co-marketing: 24,7 euro a passeggero. Spese per l’Ambiente: 00,0 euro].

Con questa ulteriore segnalazione, si vuole evidenziare, ancora una volta, il “conflitto di interessi” che caratterizza l’operato dell’ENAC quando vi sia da applicare la **V.I.A.** e la **V.A.S.** per gli Aeroporti d’Italia.



ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI

PARTE PRIMA

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



OneWorks, KPMG, Nomisma

Edizione 1 - settembre 2010

Una **nuova segnalazione "dovuta"** dato che da pochi giorni è stato reso pubblico lo **Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale** che, a partire dall'**ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI**, e

dall'analisi dello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, dovrebbe portare all'approvazione del Piano Nazionale degli Aeroporti di cui ENAC, ne è la principale protagonista.



STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE, SCENARI E STRATEGIE DI SVILUPPO

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Nell'ultima lettera, rammentavo le oggettive difficoltà dall'aver accesso agli atti presso le pubbliche amministrazioni, ma da quando, nelle ultime settimane, ho iniziato a segnalare che nel rifiuto di accesso agli atti si potrebbe ravvisare il reato di cui all'art. 328 del Codice Penale - rifiuto accesso agli atti, forse qualcosa nel mio rapporto con le pubbliche amministrazioni si è modificato... o è solo una coincidenza che finalmente mi viene concesso un accesso agli atti riguardo la VAS del PAT di Sommacampagna.



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

Comune di Sommacampagna-VR		
10/8/2012		
Nr. 0009702		
Titolario		
6	3	

SIG. SANDRINI BENIAMINO
VIA DEL FANTE, 21
37066 CASELLE DI SOMMACAMPAGNA (VR)

E p.c.:

REGIONE VENETO
DIRIGENTE COORDINAMENTO COMMISSIONI VAS-VINCA-
NUVV
Via Baseggio, 5
30174 MESTRE (VE)

RACCOMANDATA R.R.

OGGETTO: Richiesta di accesso agli atti.
PROCEDIMENTO VAS DEL PAT
Comunicazioni rif. note prot. n. 7497 del 21/06/2012 e prot. n. 8611 del 16/07/2012.

Si richiamano le Vs. in oggetto citate, qui pervenute via PEC, per evidenziare lo stato del procedimento di approvazione del PAT adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 19/01/2009 e del relativo Rapporto Ambientale finalizzato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

A seguito di tale iniziale provvedimento, dell'avvenuto deposito delle Osservazioni nei termini di legge, della successiva riapertura di tali termini e del deposito di ulteriori OSSERVAZIONI, sono state completate le procedure di confronto sul progetto di Piano e sul Rapporto Ambientale, potendosi pertanto procedere all'acquisizione dei pareri previsti (Commissione VAS e Valutazione Tecnica Regionale) prodromici alla conferenza dei Servizi di approvazione del PIANO.

Relativamente agli aspetti connessi alle procedure di VAS ed in relazione alle Vs. segnalazioni, si ritiene di dover ricordare quanto segue:

1. con parere n. 81 del 22/07/2008, la Commissione Regionale VAS, aveva già valutato positivamente, ma con prescrizioni, la Relazione Ambientale inerente al documento preliminare all'adozione del PAT;
2. a seguito del deposito del progetto adottato per l'avvio delle procedure di verifica della compatibilità del Piano presso la Commissione regionale VAS, a ciò preposta, con nota prot. n. 502165/45.06/E.410.01.1 del 15/09/2009, il Dirigente preposto comunicava la necessità di procedere ad ulteriori implementazioni documentali, essendo stato ritenuto carente quanto trasmesso;
3. a seguito dell'esame tecnico delle OSSERVAZIONI pervenute, nei due periodi previsti, la Giunta Comunale, giusta deliberazione n. 203/2011 (pubblicata sul sito INTERNET istituzionale del Comune di Sommacampagna) esprimeva il proprio orientamento sulle OSSERVAZIONI stesse, con riferimento all'analisi condotta dagli Uffici preposti, dando atto che tale orientamento costituiva indirizzo per il successivo confronto con gli Enti copianificatori del PAT e per la verifica di compatibilità ambientale con riferimento al Rapporto Ambientale ed alle procedure di VAS;
4. con determinazione n. 09/2011 è stato quindi conferito l'incarico al valutatore nominato (dott. Geol. C. Mastella - vedi DU 08/06 e DU 19/08) di procedere all'aggiornamento del Rapporto Ambientale con riferimento alle integrazioni richieste (punto 2) e di verificare, contestualmente, la sostenibilità ambientale dei pareri espressi sulle OSSERVAZIONI al fine di produrre una documentazione completa da trasmettere alla commissione VAS per il parere di competenza.
5. con parere n. 39 del 17/05/2012 la richiamata Commissione, a seguito del deposito della succitata documentazione, ha espresso parere positivo sulla proposta di Rapporto Ambientale, pur inserendo un'articolata serie di prescrizioni, tra cui la pubblicazione (dopo l'approvazione del Piano) del Rapporto Ambientale integrato con quanto depositato da questo Comune in relazione al punto 2 ed alle OSSERVAZIONI, nonché di quanto prescritto dalla Commissione stessa.

Chiarito tutto ciò, per Vs. opportuna informazione, con riferimento alla richiesta di accesso agli atti, in oggetto richiamata, si informa che

NULLA OSTA

ad un accesso agli atti finalizzato a prendere visione ed eventualmente estrarre copia (previa corresponsione dei diritti di segreteria previsti e del costo delle copie fotostatiche) della documentazione che ufficialmente risulta trasmessa da questo Comune alla Regione Veneto in relazione alla procedura VAS (laddove la stessa non sia già disponibile sul sito INTERNET istituzionale del Comune di Sommacampagna).

Considerata la potenziale mole degli atti si prega di voler contattare l'Ing. Luca Lonardi del Servizio Urbanistica (tel. 045/8971377) per concordare quanto sopra.

Distinti saluti.



RESPONSABILE DEL SERVIZIO
Arch. Paolo Sartori

Nel P.A.T. - Piano di Assetto del Territorio del Comune di Sommacampagna (*sul cui territorio insiste l'80% del sedime dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona, l'intera Aerostazione e tutti i piazzali di sosta degli aerei*) le previsioni di sviluppo aeroportuali (*in particolare le nuove costruzioni*), sono pari a "zero" mc., mentre le richieste della Catullo SpA, la società di Gestione dell'Aeroporto Catullo... sarebbero per:

1. la previsione di inserire nell'A.T.O. n. 8 un carico insediativo di natura direzionale / commerciale pari a 50.000 mq di s.l.p. e 150.000 mq di produttivo, al fine di consentire interventi all'interno dell'A.T.O. con procedure semplici e flessibili;
2. il rinvio della individuazione dei luoghi di collocazione delle barriere di mitigazione in prossimità del confine aeroportuale in sede di Piano degli Interventi.

<http://www.vivicaselle.eu/PAT/Oss034-Aeroporto-Catullo.pdf>

Poi se andiamo a vedere le proiezioni come proposte da ENAC per il Piano Nazionale degli Aeroporti (i cui dati sono stati resi pubblici solo da pochi giorni) per l'Aeroporto Catullo, i passeggeri diventeranno questi:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
VENEZIA	12,0	15,0	16,0
TREVISO	3,0	4,0	4,5
VERONA	6,0	6,5	7,0

http://www.enac.gov.it/La_Comunicazione/Pubblicazioni/info-1156450804.html

Se per ENAC, l'Aeroporto Catullo, arriverà ad avere - nel 2030 - come passeggeri - un minimo di 6 e un massimo di 7 milioni, con delle richieste di poter realizzare opere ottenere: "un carico insediativo di natura direzionale/commerciale pari a 50.000 mq di s.l.p. e 150.000 mq di produttivo" come richieste dalla Catullo SpA, per il Comune di Sommacampagna... queste vanno respinte con questa motivazione:

Nel confermare quindi l'esito della prima istruttoria sull'Osservazione presentata in data 2009, si ribadisce che, sotto il profilo tecnico urbanistico, ogni modifica del P.A.T. potrà essere introdotta a seguito dell'approvazione di un ACCORDO DI PROGRAMMA tra Aeroporto, Comune ed altri Enti interessati, che definisca il Piano di Sviluppo Aeroportuale a medio - lungo termine, che sia stato preliminarmente verificato sotto il profilo ambientale ottenendo la necessaria approvazione della V.I.A. e/o V.A.S. ai sensi delle norme vigenti.

L'Osservazione presentata non appare quindi coerente con il progettato assetto strategico del territorio, con particolare riferimento alla verifica della sostenibilità ambientale dell'attività Aeroportuale attuale e futura, pertanto si ritiene che la stessa debba essere respinta.

Il sottoscritto ritiene che le informazioni ambientali come quelle contenute in una VAS (o in una modifica di VAS) di un PAT avrebbero dovuto essere rese pubbliche, soprattutto quando **3 km²** del totale di **42 km²** del territorio comunale sono occupati dall'Aeroporto Valerio Catullo di Verona e un **altro km²** è occupato dall'Autostrada A22 e A4... compreso le aree interessate dall'incrocio di queste due autostrade.

Per ottenere l'accesso agli atti di informazioni ambientali, che comunque avrebbero dovuto essere rese pubbliche dato che sono relative alla V.A.S. del P.A.T., il sottoscritto, ha scritto una prima lettera in data 21 Giugno 2012, seguita da una seconda in data 16 luglio 2012 e solo in data 8 Agosto 2012, dopo tre richieste, al sottoscritto, è stato concesso che **“potrò avere accesso agli atti”** come richiesti.

E' più di un anno ormai, dal 2011, che il Comune di Sommacampagna - quale Comune socio di A.N.C.A.I. - Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani, è in possesso dello **“Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale”** e quindi per la VAS del PAT, a mio avviso, **mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale**, il Comune di Sommacampagna, avrebbe dovuto tenere conto delle previsioni di sviluppo dell'Aeroporto Catullo, **come da ENAC erano state previste... ma ciò non è accaduto.**

Una **V.A.S. del P.A.T.** che in via precauzionale, preventivamente e intervenendo sulla fonte (l'Aeroporto) non tenga conto di quello sarebbe stato previsto da ENAC (vedi sotto), magari intervenendo, nel frattempo, sulle Autostrade al fine di limitare l'attuale inquinamento, **è una VAS carente** e va analizzata.

Verona									
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	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 9,00	Aeroporto V. Catullo SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento piazzale aeromobili	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 6,00	Aeroporto V. Catullo SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Nuovo piazzale nord	2015	2020	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 7,20	Aeroporto V. Catullo SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 30,00	Aeroporto V. Catullo SpA	50%	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento dell'aeroporto alla linea Modena Verona	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 89,4	CIPE+ Regione Veneto	0%	PP istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (strategico solo con il contributo della Regione)
2.2	Nodo AV di Verona (corridoio 5)	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 670,00	CIPE	3%	PP istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.3	AV Verona Padova (corridoio 5)	oltre 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 S.p.a	€ 33,60	...	...	Prog. Preliminare	
3.2	Corridoio Tirreno Brennero (Ti.Bre) - Raccordo autostradale Fontevivo Nogarole Rocca	2006	2016	ANAS	€ 2.730,97	CIPE	67%	PD istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Questa premessa, era necessaria da evidenziare, in considerazione che da pochi giorni, oltre allo **“Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale”** l'ENAC ha anche reso pubblico la proposta del **“Piano Nazionale degli Aeroporti”**, due documenti che evidenziano il **“conflitto d'interesse”** dell'ENAC.



Che ENAC sia quell'Ente Pubblico che debba controllare tutte le società di gestione aeroportuali affinché queste abbiano da rispettare le normative comunitarie e nazionali, questo è stabilito dalla legge istitutiva dell'ENAC.

Che però ENAC, contemporaneamente sia anche il **“proponente”** delle **“procedure di V.I.A.”** per i **Piani di Sviluppo Aeroportuali** diventando **controllore di se stesso** per questo si insiste a presentare **segnalazioni** con le quali si evidenzia un **conflitto d'interesse** in capo all'ENAC per quanto riguarda la **VIA** e la **VAS... anche per il Piano Nazionale degli Aeroporti.**

Anche se elaborato nel 2010 e consegnato ad ANCAI nel 2011, lo “**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale e proposta Piano Nazionale Aeroporti**” e il “**Piano Nazionale degli Aeroporti**” (del 2012) è stato reso pubblico, senza adeguata pubblicità, sul sito web dell'ENAC solo pochi giorni fa, dalla cui pagina web è stata ricopiata la **presentazione ed illustrazione nelle linee guida generali**.

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Infrastrutture_Aeroportuali/Piano_Nazionale_degli_Aeroporti/index.html

Piano Nazionale degli Aeroporti

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale e proposta Piano Nazionale Aeroporti

Si rende disponibile on-line lo **Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale** e la **proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborata dall'ENAC** per conto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Lo Studio è stato realizzato da un raggruppamento di imprese - One Works, Nomisma, KPMG - selezionato con gara europea con finanziamento messo a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'ENAC.

Lo Studio nasce con **l'obiettivo di fornire alle istituzioni di governo una visione chiara e puntuale della attuale dotazione infrastrutturale**, unitamente alle esigenze di sviluppo e ammodernamento che consentiranno al sistema nazionale di continuare a supportare la crescita economica del Paese fino al 2030.

Il documento è articolato su più volumi, di cui il primo costituisce il cosiddetto **Atlante degli Aeroporti**, ovvero la **fotografia delle attuali infrastrutture**. Il secondo volume è articolato su due parti, di cui la prima fornisce l'inquadramento del sistema aeroportuale rispetto al contesto europeo e nazionale, agli atti di programmazione nazionale e regionale, all'interazione con le altre modalità, al contesto socio economico, ed alle **strategie di sostenibilità ambientale**.

Fornisce inoltre gli **scenari di sviluppo del trasporto aereo** per le varie aree geografiche del Paese.

Nella seconda parte sono elaborate **linee di indirizzo strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale**, sotto il profilo della **capacità da svilupparsi**, evidenziando i punti di forza e le **criticità dell'intero sistema**.

In questa parte sono evidenziate le caratteristiche funzionali che differenziano i singoli scali, individuando gli elementi per una loro classificazione di ruolo.

Oggi con lo Studio è pubblicata anche la **proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, elaborata dall'ENAC** su indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti pro-tempore, i cui contenuti sono stati anticipati con la presentazione del Rapporto ENAC 2011.

Il Piano, elaborato in termini sintetici, segue una impostazione riscontrabile anche in analoghi testi prodotti da Paesi europei aeronauticamente avanzati.

Nella prima parte è illustrata, per le grandi aree tematiche che interagiscono con gli aeroporti (contesto europeo e Single European Sky 2, **il territorio, l'ambiente**, l'intermodalità), una sintesi di scenario e gli indirizzi operativi da sviluppare per la concreta attuazione del Piano stesso.

Nella seconda parte sono riportati gli **Action Plan**, ovvero l'insieme delle opere aeroportuali e di accessibilità necessaria a garantire lo **sviluppo della capacità aeroportuale**. Fornisce inoltre una **visione sistemica della realtà aeroportuale nazionale**, proponendo una rete unitaria ove i singoli scali agiscono ruoli definiti in base ad una classificazione funzionale che ne determina il posizionamento nella rete.

Il Piano risponde alla esigenza di fornire al Paese una rappresentazione del **sistema aeroportuale** in termini di capacità attuale e futura, individuando gli interventi necessari affinché possa essere affrontata con successo la sfida posta dal **previsto raddoppio del traffico al 2030**, cogliendo le **opportunità di sviluppo economico** associate a tale crescita.

... omississ...

http://www.enac.gov.it/La_Comunicazione/Pubblicazioni/info464245000.html

http://www.enac.gov.it/La_Comunicazione/Pubblicazioni/info-1156450804.html

Alcune importanti considerazioni - prima di una attenta disamina di quanto pubblicato da ENAC - sono già state scritte dal centro Studi: **Aero Habitat** in una news a titolo: “**Piano Nazionale Aeroporti, ma senza le preliminari stime sulla compatibilità e sostenibilità**” con sottotitolo: “**Il Piano al 2030, probabilmente, non ha verificato i limiti alla crescita progressiva**”, considerazioni riportate in questo testo:

Il Piano Nazionale degli Aeroporti è stato recentemente divulgato da ENAC, ha data febbraio 2012 e contiene dati ed informazioni utili ad inquadrare la strategia proposta per l'assetto del sistema aeroportuale al 2030.

L'interrogativo che AeroHabitat pone da tempo, ovvero gli aeroporti Strategici, Primari e Complementari della rete disegnata per il 2030 **sono compatibili, sono sostenibili**, sono a norma al 2030, è stato, **preventivamente risolto?**

Ebbene, la lettura delle 86 pagine del Piano Nazionale degli Aeroporti **non lo risolve**. Anzi, sembrerebbe svelare **una amara realtà: le verifiche al 2030, con quei flussi di traffico e tipologie di flotte aeree**, secondo Aero Habitat, **non sono state verificate**.

Le relazioni e gli impatti ambientali saranno, secondo quanto descritto, **correlate alle analisi ambientali verificate con procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**. Bene, anzi, benissimo ma che pretende di sostenere che **tali verifiche confermeranno quei volumi di traffico aereo?**

Gli scenari previsti per i 22/23 aeroporti al 2030? **Le inevitabili criticità** che potranno emergere **non potevano già essere stimate nella fase di elaborazione del Piano Nazionale del Traffico?**

Chi può, infatti, assicurare che l'attivazione del processo di VAS e/o VIA per adeguarsi al sistema normativo aeronautico, **di tutela ambientale**, del Piano di Rischio aeronautico e del Rischio Terzi possa essere raggiunto?

Quando già ora alcuni aeroporti non dispongono ancora della VIA, qualcuno non lo ha mai chiesta e autorizzata? Cosa accadrà con la VAS?

Quali sono già ora **le criticità di traffico aereo aeroportuale** che non potranno che essere confermate con la capacità aeroportuale ed i volumi di movimenti aerei al 2030? Ma, inoltre, **si sostiene come debbano essere sottoposte alla Valutazioni di Impatto Ambientali (VIA) i singoli Master Plan?** Ma non comprendiamo la differenza e/o l'eventuale contraddizione tra le due affermazioni.

Gli odierni assetti di numerosi scali del Belpaese **potrebbero già aver superato il livello critico di capacità operativa, potrebbero essere gravemente congestionati, senza alcuna prospettiva di crescita e di incremento dei voli.**

D'accordo la capacità aeroportuale rivela una evidente crisi di capacità, ma **come si assicura il territorio circostante, si salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti** per consentire la necessaria espansione degli stessi? Quando la maggior parte degli **scali aerei vive a ridosso delle città?** Di aree **densamente antropizzate?** Come potrà esser, in tale contesto, pianificato e integrato **il territorio?** Come si tutela la zona di rischio di impatto senza le adeguate stime al 2030?

L'imposizione delle normative e dei **vincoli allo sviluppo del territorio limitrofo** come si integra con le deroghe all'edificato esistente?

Quali sono le coerenze con la ricerca di elevati livelli di sicurezza delle operazioni di volo e con **la tutela dei cittadini del territorio circostante?** I volumi di traffico disegnano 80 milioni di passeggeri/anno Fiumicino, 48 a Malpensa, 11 a Linate, 15 a Bergamo, **16 a Venezia, 4.5 a Treviso, 7 a Verona,** 11 a Bologna, 4.5 a Firenze, 8 a Pisa, 10 a Viterbo, 13 a Napoli (Capodichino - Grazzanise), 14 a Catania, 12 a Palermo e 6 a Trapani.

Il settore dell'aviazione commerciale è un sistema di trasporto fondamentale, e le infrastrutture aeroportuali sono snodi ineliminabili, **ma la loro realizzazione, esistenza e operatività vanno realmente integrate con le realtà antropiche esistenti. Senza alcuna deroga** nel pieno rispetto degli standard aeronautici **ed ambientali.** Secondo criteri inoppugnabili di gestione e di sorveglianza.

<http://www.aerohabitat.eu/news/dettaglio/archivio/2012/agosto/article/piano-nazionale-aeroporti-ma-senza-le-preliminari-stime-sulla-compatibilita-e-sostenibilita/>

Vanno ora esaminate le **1.638** pagine dello “Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale” e le **86** pagine della proposta di “Piano Nazionale degli Aeroporti” in rapporto all'**AMBIENTE.**

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale			
Volume primo	MB	Pag	Link
Copertina e premessa	1,1	37	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-00-PRE.pdf
Capitolo 1, L'area nord ovest (NO) I°	5,6	120	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-NO-V11.pdf
Capitolo 1, L'area nord ovest (NO) II°	4,6	113	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-NO-V12.pdf
Capitolo 2, L'area nord est (NE)	5,2	132	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-02-NE-V1.pdf
Capitolo 3, L'area centro nord (CN)	7,9	216	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-03-CN-V1.pdf
Volume secondo			
Capitolo 4, L'area centro (C)	5,2	136	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-04-C-V2.pdf
Capitolo 5, L'area sud (S)	6,8	208	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-05-S-V2.pdf
Capitolo 6, L'area Sicilia (SI)	4,6	144	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-06-SI-V2.pdf
Capitolo 7, L'area Sardegna (SA)	3,8	106	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-07-SA-V2.pdf
Volume terzo - Parte prima			
Capitolo 1,	0,9	12	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-INTRO-V31.pdf
Capitoli 2-3-4	1,1	94	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-02-03-04-V31.pdf
Capitoli 5-6-7-8	4,5	58	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-05-06-07-08.pdf
Capitolo 9	0,7	20	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-09-V31.pdf
Capitoli 10-11	1,5	20	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-10-11-V31.pdf
Capitolo 12	0,3	12	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-12-V31.pdf
Capitolo 13	0,9	64	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-13-V31.pdf
Volume terzo - Parte seconda			
Capitoli 1-2 - Introduzione	0,4	24	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-02-V32.pdf
Capitolo 3 - Strategie	0,2	4	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-03-V32.pdf
Capitolo 4 - Nord Ovest	1,2	16	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-04-V32.pdf
Capitolo 5 - Nord Est	1,2	14	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-05-V32.pdf
Capitolo 6 - Centro Nord	1,3	16	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-06-V32.pdf
Capitolo 7 - Centro	1,3	14	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-07-V32.pdf
Capitolo 8 - Sud	1,2	18	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-08-V32.pdf
Capitolo 9 - Sicilia	1,0	14	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-09-V32.pdf
Capitolo 10 - Sardegna	0,9	12	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-10-V32.pdf
Capitolo 11 - Rete Aeroportuale	0,6	14	www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-11-V32.pdf
Piano Nazionale degli Aeroporti			
Proposta elaborata dall'ENAC		86	www.vivicaselle.eu/PNA/PNA-Feb2012.pdf

Da queste **1.724 pagine**, per poter esprimere delle considerazioni, primo bisogna leggerle e poi bisogna estrarre le parti più significate, in particolare quelle **dichiarazioni** che sono relative alle **problematiche ambientali** e dopo evidenziare le criticità del documento, analizzando nel contempo il... **ruolo di ENAC.**

Il primo documento che costituisce lo “Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale” avrebbe la funzione di essere la risposta al quesito: “quale componente strategica dell’organizzazione infrastrutturale del territorio” dove in merito alla VIA e alla VAS **nessuna verifica è stata effettuata**.

ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI

PARTE PRIMA

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell’organizzazione infrastrutturale del territorio

Copertina e premessa

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-00-PRE.pdf

A pagina 15 di questo documento, si legge questo: “Ancora allo **stato embrionale** risultano l’attuazione strutturale di **politiche di sostenibilità ambientale**, così come lo sviluppo articolato di progetti aventi alla base obiettivi di intermodalità”.

A Pagina 36 di questo documento, si legge questo: “Tra i **principali vincoli individuati** vi sono quelli: **ambientali**, i quali comprendono le **zone di rispetto delle acque** e le **zone di tutela paesaggistica** ed i siti “**Natura 2000**” (SIC, ZPS), i vincoli archeologici, che includono i **monumenti naturali** e non legati alla parte storica del territorio ed i vincoli legati al rischio idrogeologico.”

In questa prima parte del documento non vi è cenno che sulle infrastrutture aeroportuali analizzate, vi sia stata una qualsiasi indagine e/o una qualsiasi verifica che abbia accertato quali sono gli aeroporti in **possesso di Decreto di Compatibilità Ambientale**, quali abbiano superato una **procedura di VIA positiva** e/o quali abbiano attivato anche una **procedura di VAS**. Di “**VIA**” e di “**VAS**”... qui non se ne scrive.

Ma nonostante questo, per il 2030, per quasi tutti gli aeroporti oggetto dello studio presentato è previsto un potenziamento e sviluppo che in alcuni casi arriva a superare il raddoppio dei passeggeri rispetto all’anno dove sono state effettuate le rilevazioni e pertanto vanno evidenziati i “**LIMITI**” e i “**VINCOLI**”.

1 - L’AREA NORD OVEST (NO)

Capitolo 1, L’area nord ovest (NO) I°

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-NO-V11.pdf

NO.1 Aeroporto “Città di Milano” di Milano-Malpensa

Limiti e vincoli

I principali limiti intorno all’area dello scalo sono costituiti dal **Parco del Ticino**, sottoposto a **vincolo paesaggistico**, e dal fiume stesso, sottoposto a **tutela ambientale**.

I limiti fisici allo sviluppo derivano più dalla configurazione dell’impianto originario dell’aeroporto che dalle disponibilità di aree: la geometria complessiva del sistema delle infrastrutture e il posizionamento dei terminal creano **difficoltà di espansione dello scalo**.

L’area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo.

NO.2 Aeroporto “Enrico Forlanini” di Milano-Linate

Limiti e vincoli

I limiti fisici allo sviluppo dello scalo sono rappresentati dalla presenza **dell’idroscalo a nord-est**, dal **fiume Lambro** e relativo **vincolo paesaggistico ed ambientale ad ovest**, dal sistema infrastrutturale che circonda l’aeroporto e dal **sistema insediativo all’intorno**.

In particolare l’intorno aeroportuale in taluni punti **densamente abitato**, costituisce **limite all’operatività** attuale dello scalo.

NO.3 Aeroporto internazionale di Bergamo-Orio al Serio

Limiti e vincoli

I limiti dello scalo sono contenuti dalle barriere fisiche dovute alla presenza a nord e sud, dell’autostrada e del tessuto urbanizzato.

Ad est e ad ovest invece il limite fisico è invece costituito dalla presenza di **due fiumi** e relativa **fascia di rispetto**.

La **vicinanza al tessuto urbano cittadino** comporta alcuni **vincoli all’attività operativa**, legati alla necessità di contenere l’impatto acustico.

NO.4 Aeroporto "Gabriele d-Annunzio" di Brescia-Montichiari

Limiti e vincoli

Lo scalo non presenta particolari limiti fisici, essendo distante da zone residenziali e da rilievi montuosi, ed inserito in una vasta **area agricola scarsamente edificata**, peraltro sottoposta a tutela dal vigente PRG comunale, proprio con l'obiettivo di tutelare quelle zone che in futuro potranno essere utilizzate per eventuali attività aeroportuali. La presenza però di numerose cave in lavorazione a ridosso del sedime può costituire in futuro un vincolo all'espansione del sedime, anche se per il momento l'elevata estensione dell'area aeroportuale consente una **un'enorme capacità di espansione delle infrastrutture** all'interno del sedime stesso. Da segnalare l'estrema vicinanza dell'aeroporto militare di Ghedi.

NO.5 Aeroporto "Sandro Pertini" di Torino-Caselle

Limiti e vincoli

La zona landside dell'aeroporto è limitata dalla linea ferroviaria ad ovest e da un insediamento industriale a nord, a confine con l'area del terminal dell'aviazione generale, e non ha possibilità di ulteriore sviluppo in tale direttrice. A sud invece la **presenza dell'abitato di Caselle impone attenzione ai livelli di inquinamento acustico**. Sono presenti rilievi montuosi che forano la superficie conica e il settore nord-ovest dell'orizzontale interna: tali ostacoli interessano anche la superficie di atterraggio sulla testata Nord.

Capitolo 1, L'area nord ovest (NO) II°

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-NO-V12.pdf

NO.6 Aeroporto internazionale "Torino Olimpica" di Cuneo

Limiti e vincoli

Il sedime aeroportuale è collocato al centro di una vasta area pianeggiante, in una zona di aperta campagna tra la città di Cuneo e Fossano, priva di ostacoli naturali e da antropizzazione, gode di condizioni meteorologiche favorevoli (scarsissima presenza di nebbia, vento, neve), non ha insediamenti abitativi significativi ubicati sul prolungamento dell'asse pista che ne possono condizionare sia l'operatività che ampliamenti futuri, che possono essere sviluppati lungo la direttrice ad est dello scalo.

NO.7 Aeroporto "Corrado Gex" di Aosta

Limiti e vincoli

Nella zona a sud del sedime aeroportuale le possibilità di estensione sono impossibilitate dalla presenza dell'autostrada Torino-Aosta. Le possibili aree di sviluppo sono individuabili invece sui lati delle testate della pista, dove permangono aree agricole ancora libere.

NO.8 Aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova-Sestri

Limiti e vincoli

I principali limiti allo sviluppo dello scalo sono ovviamente legati alla vicinanza dell'aeroporto al mare, che impedisce qualunque sviluppo dell'area airside. Anche l'area landside non ha possibilità di espansioni, dovuti alla presenza del fascio infrastrutturale costituito dalla ferrovia e dal sistema viario urbano, oltre che agli insediamenti produttivi all'intorno, e al **vicino abitato di Sestri**.

NO.9 Aeroporto "Clemente Panero" di Villanova d'Albenga

Limiti e vincoli

I principali limiti dell'aeroporto sono costituiti dal contesto geografico ed orografico in cui è inserito, stretto com'è nell'ansa del torrente Arroscia e le colline che delimitano la vallata, e **dall'abitato di Villanova di Albenga** ad est dell'area aeroportuale. Per la conformazione geografica la pista è orientata lungo la vallata e dunque verso il mare, disposizione che risulta obbligata, in quanto orientata nella sola direzione di volo possibile a bassa quota all'interno della vallata, e senza possibilità di sviluppo, a causa della presenza del torrente, in prossimità di entrambe le testate.

2 - L'AREA NORD EST (NE)

Capitolo 2, L'area nord est (NE)

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-02-NE-V1.pdf

NE.1 Aeroporto internazionale "Marco Polo" di Venezia-Tessera

Limiti e vincoli

I principali limiti intorno all'area dello scalo sono costituiti dalla Laguna sulla quale si affaccia oltre un terzo dell'intero sedime aeroportuale e l'abitato di Tessera. Un ulteriore limite è costituito dal tracciato della SS 14 Triestina che corre lungo il lato nord est dell'aeroporto.

Sebbene collocato in un territorio in generale densamente e diffusamente abitato, l'area prossima all'aeroporto verso l'entroterra presenta ancora ampi spazi agricoli che possono garantire spazi ottimali per lo sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi.

L'area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo.

NE.2 Aeroporto di Treviso Sant'Angelo

Limiti e vincoli

Lungo il confine del sedime aeroportuale sono presenti insediamenti residenziali e produttivi, diversi per estensione e dimensione dei fabbricati, che rappresentano il maggiore vincolo allo sviluppo dello scalo.

Dal punto di vista ambientale il vincolo principale è costituito dalla presenza del fiume Sile ad ovest del sedime, e relativo parco, sottoposti a vincolo paesistico.

NE.3 Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste

Limiti e vincoli

L'aeroporto si colloca in un territorio caratterizzato da una discreta densità abitativa, e l'area prossima all'aeroporto pur presentando spazi non ancora interessati da edificazione, è comunque delimitata da piccoli centri urbani e da due aree artigianali-industriali (refrigerazione, scambiatori di calore, edilizia, aeronautica, elettronica).

Costituiscono però vincolo ad un eventuale ingrandimento del sedime aeroportuale il sistema viario limitrofo allo scalo, oltre che, sul lato est, la vicinanza del fiume Isonzo e le relative zone di rispetto tutelate e vincolate.

NE.4 Aeroporto internazionale "Valerio Catullo" di Verona

Limiti e vincoli

I limiti alla eventuale espansione del sedime aeroportuale sono rappresentati principalmente dalle infrastrutture stradale e autostradali che circondano lo scalo e le relative fasce di rispetto, nella zona nordovest, nonché dalle zone residenziali periferiche del comune di Villafranca sul lato sud.

L'aeroporto presenta invece notevoli possibilità di espansione nella zona nord, dove sono presenti aree militari utilizzabili per ampliamenti sia dell'airside che delle infrastrutture landside.

NE.5 Aeroporto di Bolzano Dolomiti

Limiti e vincoli

Lo scalo si trova in una posizione di territorio che risulta racchiusa tra i binari e l'Autostrada del Brennero.

Questa particolare posizione limita in parte le possibilità di espansione dell'aeroporto, oltre ad alcuni vincolo di carattere ambientale e paesistico delle aree circostanti.

Le procedure in uso per i decolli e gli atterraggi sono condizionate dalla particolare situazione orografica.

3 - L'AREA CENTRO NORD (CN)

Capitolo 3, L'area centro nord (CN)

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-03-CN-V1.pdf

CN.1 Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna-Borgo Panigale

Limiti e vincoli

Lo sviluppo dell'aeroporto appare fortemente compromesso dalla presenza di aree densamente urbanizzate al suo intorno e limitato da barriere artificiali, come la linea ferroviaria a nord e a est e l'autostrada A14 a sud-est, oltre che da limiti naturali, rappresentati dalla adiacenza del fiume Reno e dalle relative fasce di vincolo paesistico ed ambientale.

Ampliamenti del sedime appaiono possibili sia a nord, in adiacenza della zona di San Vitale Grande, in area agricole poco urbanizzate, che a sud, in misura più modesta. Tali estensioni del sedime non rendono però possibile né l'allungamento della pista, né la realizzazione di una eventuale seconda pista, ma possono contribuire ad adeguare le necessità di espansione delle infrastrutture landside.

CN.2 Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma

Limiti e vincoli

L'aeroporto non presenta particolari vincoli allo sviluppo, né fisici né naturali. Lo strumento urbanistico locale ha preservato ampie aree al futuro sviluppo dello scalo.

Anche dal punto di vista aeronautico l'area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo. Gli unici limiti sono dovuti a fabbricati esistenti all'interno del sedime che hanno imposto provvedimenti di limitazione temporanea, in attesa dei necessari interventi di rimozione degli stessi.

A parte in direzione sud, dove è presente il fascio infrastrutturale costituito dalla tangenziale e dalla linea ferroviaria, lo scalo ha possibilità di ampliamenti in tutte le direttrici.

Potenziati aree di sviluppo dell'aeroporto possono essere ricondotte a quelle attualmente nella disponibilità del Demanio Aeronautico Militare.

CN.3 Aeroporto "Luigi Ridolfi" di Forlì

Limiti e vincoli

L'estensione del sedime aeroportuale, rapportato all'attuale utilizzo, lascia ancora ampi margini di ampliamento delle infrastrutture al suo interno. Oltre agli ampliamenti interni al sedime sono presenti aree di potenziale sviluppo a sud dell'aeroporto.

L'area aeroportuale è interessata, sul lato est, dalla fascia di vincolo paesistico del fiume Ronco.

Dal punto di vista aeronautico si segnala la collocazione dell'agglomerato urbano della città di Forlì in direzione della testata 12 è presente, e la presenza a sud di rilievi orografici che forano la superficie conica. I suddetti limiti non pregiudicano però la sicurezza delle operazioni.

CN.4 Aeroporto internazionale "Federico Fellini" di Rimini-Miramare

Limiti e vincoli

I limiti di sviluppo dello scalo, da nord-ovest a sudest, sono costituite **dall'area fortemente urbanizzata** all'interno. Unica direttrice di sviluppo è quella in direzione sud-ovest, in una zona agricola dove però sono presenti numerosi insediamenti filiformi lungo le strade interpoderali.

Una possibilità di estensione del sedime è offerta da alcune aree militari dismesse, presenti a sud della pista.

CN.5 Aeroporto internazionale "Amerigo Vespucci" di Firenze-Peretola

Limiti e vincoli

I limiti allo sviluppo dello scalo sono principalmente di **carattere insediativo**, derivanti dalla collocazione nella conurbazione periferica di Firenze che, fra **aree urbanizzate** e infrastrutture stradali, riduce sensibilmente la possibilità di espansione.

Per quanto riguarda i vincoli si rileva che l'area del sedime aeroportuale ricade in una **zona di interesse archeologico** ed in area con **pericolosità idraulica media**, a confine con aree ad **alto rischio di esondazione del fiume Arno**.

Dal punto di vista aeronautico, la presenza di importanti ostacoli di natura orografica verso nord penalizzano l'operatività della pista, rendendola unidirezionale e inadeguata all'atterraggio di aerei di categoria D.

CN.6 Aeroporto internazionale "Galilei Galilei" di Pisa-SanGiusto

Limiti e vincoli

Il limite fisico all'espansione dell'area land side è determinato dalla barriera fisica costituita dalla strada di scorrimento Firenze-Pisa-Livorno, che non lascia possibilità di espansione in direzione nord.

L'unica direttrice di espansione per area landside risulta essere ad ovest del terminal, condizionata però dalla presenza **dell'abitato lineare lungo la Via sant'Agostino**.

A sud invece il sedime aeroportuale ha potenzialità di espansione attraverso l'acquisizione di parte del sedime militare, molto più ampio per superficie rispetto a quello civile, che può garantire la possibilità di sviluppo dello scalo **senza impatto aggiunto sull'ambiente**.

CN.7 Aeroporto "Teseo Tesei" di Marina di Campo-Isola d'Elba

Limiti e vincoli

I principali limiti fisici e naturali all'espansione dell'attuale sedime sono costituiti dalla Strada Statale che corre sul prolungamento della testa 16 e dal fosso pensile presente lungo tutto il confine est del sedime.

Anche gli sviluppi landside sono condizionati dal **vincolo paesistico ed idrogeologico** derivante dalla vicinanza del corso d'acqua pubblico.

Dal punto di vista aeronautico si rileva la presenza di rilievi collinari a nord, che formano ostacolo alla navigazione e impongono particolari procedure.

CN.8 Aeroporto della Maremma "Corrado Baccarini" di Grosseto

Limiti e vincoli

Non appaiono limiti particolari all'estensione dell'area di sedime.

CN.9 Aeroporto di Siena-Ampugnano

Limiti e vincoli

L'ampiezza del sedime oggi riserva ampi margini di espansione al suo interno, su terreni attualmente utilizzati per fini agricoli.

Dal punto di vista aeronautico si segnala la lunghezza della pista che limita l'operatività ad aerei di ridotte dimensioni.

4 - L'AREA CENTRO (C)

Capitolo 4, L'area centro (C)

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-04-C-V2.pdf

C.1 Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino

Limiti e vincoli allo sviluppo

Il fascio infrastrutturale costituito dall' Autostrada A91 e della linea ferroviaria, che collegano Roma a Fiumicino, costituisce limite fisico all'espansione dell'aeroporto in direzione sud. Le **aree residenziali e produttive** di Fiumicino e Focene a ovest, saturano invece l'esigua fascia fra l'aeroporto e la linea di costa, che ancora in tempi storici si attestava ampiamente all'interno dell'area aeroportuale, sino a sopravanzare per intero la Pista 1. Pertanto le possibili aree di espansione risultano quelle a ovest, tra la pista 3 e l'autostrada per Civitavecchia, e quelle a Nord, tra la pista 1 e 3, che rappresentano una grande potenziale per lo sviluppo dello scalo.

C.2 Aeroporto "G.B. Pastine" di Roma-Ciampino

Limiti e vincoli

Il limite dell'aeroporto deriva dalla sua **collocazione all'interno della conurbazione metropolitana di Roma**, in un'area che, tra il 1960 e il 1980 ha raggiunto la sua massima espansione urbanistica, grazie anche a **macroscopici fenomeni di abusivismo edilizio** (successivamente condonati), che hanno consentito di **realizzare l'edificato quasi a ridosso della pista di volo**.

Non solo limiti fisici all'espansione, ma anche **forti riduzioni dovute all'inquinamento acustico prodotto nelle zone residenziali**, limitano il numero di voli giornalieri da e per lo scalo.

C.3 Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Ancona-Falconara

Limiti e vincoli

La zona land side è vincolata dalla barriera fisica costituita dalla Linea ferroviaria esistente e dagli **insediamenti produttivi e residenziali di Castelferretti**.

Il lato air side invece ha come limite il tratto finale del Fiume Esino e la fascia dei terreni agricoli sottoposti a **vincolo paesistico**.

Infine da rilevare qualche chilometro di distanza la presenza nella direttrice di decollo e di atterraggio lato mare, della raffineria API, che costituisce un elemento di rischio ambientale.

C.4 Aeroporto internazionale d'Abruzzo di Pescara

Limiti e vincoli

Costituiscono limite all'espansione dello scalo le infrastrutture viarie che la delimitano e gli **insediamenti a ridosso del sedime aeroportuale**.

Da rilevare inoltre la **fascia di rispetto del fiume Aterno** e relativi **vincoli idrogeologici** a cui sono sottoposti i terreni lungo l'asta fluviale, adiacente lo scalo.

C.5 Aeroporto internazionale dell'Umbria Perugia-Sant'Egidio

Limiti e vincoli

I limiti allo sviluppo dell'area aeroportuale sono rilevabili solamente ad est dello scalo, individuabili nell'abitato di Petrignano e in aree sottoposte a vincolo di natura paesistica e di rispetto del corso d'acqua limitrofo.

Per il resto lo scalo non presenta particolari limiti fisici o ambientali ed il territorio circostante offre buone possibilità di espansione. In ogni caso attualmente il sedime presenta ampie riserve di espansione delle infrastrutture al suo interno.

5 - L'AREA SUD (S)

Capitolo 5, L'area sud (S)

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-05-S-V2.pdf

S.1 Aeroporto internazionale "Ugo Niutta" di Napoli-Capodichino

Limiti e vincoli

Il maggiore ostacolo allo sviluppo dell'aeroporto è legato alla forte antropizzazione delle zone circostanti allo scalo, sia per quanto riguarda la indisponibilità delle aree che per i problemi legati alla presenza di ostacoli alla navigazione che all'inquinamento acustico.

In particolare eventuali sviluppi della zona airside sono resi impossibili dal tessuto edificato che la circonda, mentre per la zona landside, le potenzialità di ampliamento sono limitate alle aree militari esistenti, che sono però attualmente in uso.

In prossimità del sedime dell'aeroporto sono riconoscibili due aree a rischio idrogeologico moderato.

S.2 Aeroporto Costa d'Amalfi di Salerno-Pontecagnano

Limiti e vincoli

L'aeroporto non presenta particolari limiti fisici all'eventuale espansione del suo sedime, se non nella zona nord dove è presente il fascio infrastrutturale costituito dalla linea ferroviaria, la SS18 e la autostrada Salerno Pontecagnano. Presenti ostacoli alla navigazione lato monte. Da segnalare che lo scalo ricade nella fascia di tutela dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico.

S.3 Aeroporto internazionale "Karol Wojtyla" di Bari-Palese

Limiti e vincoli

I limiti principali per lo scalo di Bari sono derivanti dalla presenza del centro abitato di Bitonto, sulla direttrice di decollo ed atterraggio, con conseguenti problemi di inquinamento acustico.

Dal punto di vista fisico invece non emergono particolari limitazioni a futuri sviluppi, in considerazione di vaste porzioni di aree agricole in edificate, soprattutto a sud del sedime.

L'area militare in disuso e le sue infrastrutture dimesse rappresentano una interessante potenzialità per lo sviluppo dell'aeroporto.

S.4 Aeroporto del Salento di Brindisi-Casale

Limiti e vincoli

I limiti più rilevanti per l'aeroporto sono costituiti:

- dalla zona di tipo litoraneo e di importanza naturalistica, che si estende in direzione nord - est;
- dall'area di interesse archeologico, ad ovest, in prossimità della pista 05-23, in corrispondenza della chiesa romanica di S. Maria del Casale, risalente al XIV secolo, importante sito religioso della zona;
- dalla zona residenziale presente nella zona sud.

Possibili aree di sviluppo della zona land side possono essere individuate nella zona ovest, o a sud con la dismissione e il riuso della zona militare esistente.

S.5 Aeroporto civile "Gino Lisa" di Foggia

Limiti e vincoli

La viabilità che delimita l'intero perimetro aeroportuale, in particolare la strada Statale 16 a sud e la SP 105, e la edificazione di gronda, costituiscono barriere fisiche all'ampliamento del sedime e delle infrastrutture aeroportuali, ed in particolare della pista. A nord-est e a ovest lo scalo confina con aree sottoposte a vincolo ambientale. Da punto di vista aeronautico la vicinanza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, costituiscono elementi di forte limitazione territoriale.

S.6 Aeroporto "Marcello Ariotta" di Taranto-Grottaglie

Limiti e vincoli

Non risultano particolari vincoli, se non un'area a rischio esondazione nell'area nord dell'aeroporto, che non costituisce vincolo di inedificabilità assoluta, ma che può essere superato attraverso opportuni interventi di mitigazione.

Intorno all'aeroporto sono disponibili vaste aree agricole inedificate per futuri sviluppi aeroportuali.

S.7 Aeroporto internazionale di Lamezia Terme-Sant'Eufemia

Limiti e vincoli

I limiti fisici allo sviluppo dello scalo sono rappresentati ad ovest dalla presenza del mar Tirreno, a nord dal torrente Cantagalli, mentre nelle zone ad est e sud dell'aeroporto insistono aree libere disponibili per futuri ampliamenti del sedime aeroportuale.

Le zone limitrofe all'aeroporto sono inoltre soggette a vincolo paesistico, mentre l'area a nord, a confine con il torrente Cantagalli è stata classificata come zone ad alto rischio esondazione.

S.8 Aeroporto dello stretto "Tito Minniti" di Reggio Calabria

Limiti e vincoli

I principali limiti allo sviluppo dell'aeroporto sono di natura orografica ed insediativa, ovvero legati alla particolare ubicazione dell'aeroporto, tra il mare, gli insediamenti abitati e i rilievi montuosi che formano ostacoli in prossimità delle testate delle piste che limitano l'operatività aeronautica e non lasciano possibilità di sviluppo allo scalo. Delle due piste solo una è operativa nelle due direzioni a causa della presenza della montagna.

S.9 Aeroporto "Sant'Anna" di Crotone

Limiti e vincoli

I vincoli presenti in questa zona sono di tipo ambientale e paesaggistico e si trovano sia nell'entroterra che nella zona costiera mentre le infrastrutture sono articolate lontane dal sedime aeroportuale che avrebbe tutte le possibilità per potersi ingrandire dato che l'unico limite, situato a est, è una strada provinciale che lo serve.

6 - L'AREA SICILIA (SI)

Capitolo 6, L'area Sicilia (SI)

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-06-SI-V2.pdf

SI.1 Aeroporto internazionale di Catania-Fontanarossa

Limiti e vincoli

Le limitazioni allo sviluppo dello scalo catanese provengono prevalentemente dalla sua collocazione geografica, stretto com'è tra il mare, la città, la Zona industriale di Catania e gli impianti ferroviari della Stazione di Catania Bicocca.

In particolare appare piuttosto costretta l'area landside, mentre la zona airside ha ancora una capacità di spazi al suo interno a sud della pista e disponibilità di aree agricole al contorno scarsamente edificate. La pista non ha più possibilità di prolungamento. Fra i limiti operativi vi è l'attività vulcanica dell'Etna che negli ultimi anni ha comportato penalizzazioni sensibili dello scalo.

SI.2 Aeroporto internazionale "Falcone Borsellino" di Palermo-Punta Raisi

Limiti e vincoli

La particolare localizzazione geografica rappresenta il principale problema per lo sviluppo dell'aeroporto, in quanto pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree.

Oltre alla costa, l'ostacolo più problematico è rappresentato da un insediamento prevalentemente residenziale, situato a nord est, tra l'autostrada A29 e il sedime aeroportuale, in quanto giace nell'unica area individuabile per lo sviluppo futuro dell'aeroporto.

Nelle restanti parti il sedime dello scalo confina con il mare ed è soggetto pertanto a tutte le limitazioni di legge sulla tutela delle aree costiere.

Dal punto di vista della limitazione all'attività aeronautica è da segnalare che forti venti meridionali condizionano le operazioni di decollo ed atterraggio.

Inoltre la presenza dell'abitato di Terrasini nelle direzioni di decollo ed atterraggio della pista pone problemi di inquinamento acustico che possono vincolare l'operatività dello scalo.

Sl.3 Aeroporto civile "Vincenzo Florio" di Trapani-Birgi

Limiti e vincoli

Il principale vincolo allo sviluppo dello scalo è rappresentato dal fiume posto a confine del lato sud e dal relativo vincolo di tutela paesaggistica e idrogeologici. Costituiscono inoltre un limite fisico allo sviluppo la linea ferroviaria e la viabilità locale ad est del sedime aeroportuale.

Sl.4 Aeroporto di Lampedusa

Limiti e vincoli

I limiti allo sviluppo dello scalo sono costituiti oltre che dai vincoli di carattere ambientale e paesaggistico, dalla particolare ubicazione, circondata su tre lati dal mare e per il resto dal centro abitato. Piccole aree per sviluppi land side sono presenti tra lo scalo e le prime abitazioni di Lampedusa.

Sl.5 Aeroporto civile di Pantelleria

Limiti e vincoli

I vincoli allo sviluppo dell'aeroporto sono costituiti essenzialmente dai rilievi montuosi circostanti. Il sedime offre però al suo interno ancora ampi margini per il potenziamento e l'ampliamento delle infrastrutture.

Sl.6 Aeroporto "Vincenzo Magliocco" di Comiso

Limiti e vincoli

Allo stato attuale l'aeroporto non presenta particolari limiti o vincoli allo sviluppo e presenta ampia disponibilità di espansione all'interno del sedime ed oltre.

7 - L'AREA SARDEGNA (SA)

Capitolo 7, L'area Sardegna (SA)

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-07-SA-V2.pdf

SA.1 Aeroporto "Mario Mamei" di Cagliari-Elmas

Limiti e vincoli

Il maggior vincolo allo sviluppo del sedime aeroportuale è rappresentato dalla vicinanza con lo stagno, che lambisce tutto il perimetro ovest-sud-est dello scalo.

Le possibilità di estensione dello scalo sono da individuare nelle zone tra il sedime e la ferrovia a nord-est e ad sud-est, dove permangono aree militari dismesse e terreni residui del comune di Elmas.

SA.2 Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda

Limiti e vincoli

???

SA.3 Aeroporto Riviera del Corallo di Alghero-Fertilia

Limiti e vincoli

Il lato est del sedime è delimitato da una strada locale che collega la SP44 alla SS291 - Alghero-Sassari, che costituisce un limite fisico allo sviluppo della zona landside.

A livello normativo si evidenzia che l'area è sottoposta a vincolo per la tutela della bonifica storica e all'interno del airfield ricade un nurago, sottoposto a vincolo archeologico.

SA.4 Aeroporto internazionale di Tortolì-Arbatax

Limiti e vincoli

Il piccolissimo aeroporto di Tortolì, situato vicino alle zone urbanizzate, presenta nelle zone limitrofe vincoli sia di tipo paesaggistico che ambientale togliendone così l'opportunità di un'eventuale volontà di ampliamento del sedime.

Da quello che emerge dall'esame del capitolo "limiti e vincoli" delle infrastrutture Aeroportuali italiane, di questa parte dello "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale e proposta Piano Nazionale Aeroporti" appare evidente che la maggior parte degli aeroporti, soprattutto i maggiori, sono ubicati in territori fortemente antropizzati con rilevanti impatti ambientali sui territori limitrofi.

PARTE PRIMA

Stato del sistema aeroportuale nazionale e scenari di sviluppo

Capitolo 1,

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-INTRO-V31.pdf

1. INTRODUZIONE

Da questa parte dello “**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale e proposta Piano Nazionale Aeroporti**” vengono estratte delle frasi che dovrebbero poi essere collegate e/o collegabili con le **problematiche ambientali**, in particolare a quelle della **Direttiva V.I.A.** e/o **Direttiva V.A.S.**

1.1 OBIETTIVI DELLO STUDIO

Lo Studio affidato da ENAC all’ATI One Works-KPMG-Nomisma ha come obiettivo principale quello di definire, a partire dall’analisi approfondita delle **condizioni di fatto degli aeroporti** e più in generale del sistema aeroportuale italiano, uno **scenario evolutivo di sviluppo del traffico aereo italiano**, in grado di rappresentare le esigenze future, oltre che quelle attuali, attraverso un quadro previsionale sia a livello generale, con riferimento all’intera rete nazionale, che di ordine particolare in relazione al **singolo aeroporto**.

Dal modello evolutivo definito sono scaturite le esigenze con cui si dovrà misurare la capacità del sistema aeroportuale e quindi i punti di forza ed i **punti critici delle infrastrutture di ciascuno scalo**, in rapporto sia agli **incrementi di traffico** che alla **tipologia dello stesso**, e gli **interventi di adeguamento necessari**.

Inquadramento normativo del sistema aeroportuale Italiano

Il sistema aeroportuale italiano è stato **inquadrato nel sistema normativo comunitario** e nazionale, nel sistema della pianificazione e programmazione economica alla scala europea, nazionale e regionale, nonché nel **sistema infrastrutturale comunitario**, con particolare riferimento alle **reti TEN-T**, e in quello nazionale.

E’ stato poi riportato lo **stato delle infrastrutture aeroportuali** al livello di sistema nazionale, attraverso la lettura aggregata per tematismi dei dati di ciascun aeroporto, come il grado di accessibilità ed intermodalità degli scali, l’estensione dei bacini di traffico, la dotazione e la capacità delle infrastrutture attuali. Successivamente sono state indagate le caratteristiche di governance degli aeroporti, **stato delle concessioni**, composizione azionaria delle società di gestione, e relative **attività di pianificazione e programmazione**, nonché le **condizioni economico-finanziarie**.

D. INDIVIDUAZIONE DELLE AZIONI DELEGATE AGLI ORGANI LOCALI

Lo studio formula indicazioni che **potranno essere fornite agli Enti locali** in merito alla realizzazione di opere e all’attuazione di **interventi relativi all’accessibilità più prossima agli scali**, sia a livello di infrastrutture viarie che di connessioni su ferro con le città di riferimento. Sono fornite altresì **indicazioni sugli sviluppi degli scali** che dovrebbero essere **recepiti negli strumenti di pianificazione locale**, soprattutto nell’ottica di **salvaguardia delle aree per l’espansione degli aeroporti** e il **miglioramento del rapporto con l’ambiente**.

2. INQUADRAMENTO NEL SISTEMA NORMATIVO COMUNITARIO E NAZIONALE

Capitoli 2-3-4

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-02-03-04-V31.pdf

Dall’esame di questi capitoli emergere **quali sarebbero gli interventi che ENAC avrebbe intenzione di perseguire per la soluzione delle problematiche ambientali**, ma, per ora, **nemmeno in questa parte vi è cenno alle Direttive V.I.A. e V.A.S.** alle quali le infrastrutture aeroportuali **dovrebbero sottostare**.

2.3.6 La normativa in materia ambientale

La politica dell’ ENAC nel governo dello sviluppo del settore aeronautico consiste nel coniugare in modo bilanciato **gli interessi dell’aviazione con le esigenze ambientali della collettività**.

L’attività normativa in materia di **requisiti di protezione ambientale** degli aeromobili e degli aeroporti **è di competenza dell’ENAC**. La normativa sull’inquinamento ambientale nelle aree circostanti l’aeroporto, invece, fa capo al Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio, il quale predispone la regolamentazione in materia in coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conformemente alle Convenzioni internazionali e alle direttive e regolamenti comunitari concernenti l’ambiente e il patrimonio naturale.

Nell’ambito delle sue competenze l’ENAC:

- emette disposizioni che **garantiscono i miglioramenti delle prestazioni ambientali** degli aeromobili;
- emana **circolari applicative in materia di rumore in ambito aeroportuale**, anche in conformità alle linee guida dell’ICAO, allo scopo di **garantire la corretta ed uniforme applicazione della normativa vigente**.

Il quadro normativo di riferimento e quello relativo a:

- **rumore aeronautico;**
- **emissioni gassose;**
- **risparmio energetico.**

Rumore aeronautico

Ogni aeromobile deve essere in possesso della certificazione acustica rilasciata a seguito di prove e test eseguiti in occasione del rilascio del certificato di idoneità alla navigazione aerea. Le prove richieste ed i limiti di accettabilità dei valori misurati dipendono dal tipo di aeromobile e devono essere conformi alle norme internazionali e alle pratiche raccomandate contenute nell'Annesso 16 ICAO, Vol.I (rumore).

La conformità all'Annesso 16 per gli aspetti relativi alla certificazione di protezione ambientale degli aeromobili è imposta dal Regolamento CE 1592/2002, come modificato dal Regolamento (CE) n. 216/2008. Il regolamento d'attuazione per la certificazione acustica e il Certification Specification (CS) 36 emesso dall'EASA ed è obbligatorio per tutti gli Stati comunitari.

Poiché il fastidio percepito dalla popolazione nelle aree circostanti gli aeroporti varia a seconda della persona e del tipo di collettività, è stato necessario definire il clima acustico nelle aree circostanti l'aeroporto mediante criteri oggettivi e misurabili.

A tal fine la legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 ottobre 1995 definisce gli **ambiti di intervento e le responsabilità connesse alla mitigazione dell'impatto ambientale**: per l'aviazione civile la sua attuazione è disciplinata da una serie di decreti del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il DM 31 ottobre 1997 stabilisce una metodologia per la misura del rumore aeroportuale e in particolare disciplina i criteri per l'individuazione delle zone di rispetto per i siti e le attività aeroportuali nelle aree circostanti l'aeroporto, nonché i criteri per regolare l'attività urbanistica mentre la definizione delle procedure di abbattimento rumore, che condiziona le zone di rispetto e stabilita dal DM 3 dicembre 1999.

I criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento sono contenuti nel DM 20 maggio 1999. La predisposizione da parte delle società di gestione dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore aeroportuale è prevista dal DM 29 Novembre 2000.

La Circolare dell'ENAC APT 26 del 3 luglio 2007 richiama al quadro normativo nazionale in materia di **inquinamento acustico** e fornisce le modalità di applicazione delle disposizioni nazionali vigenti, anche sulla base della pertinente norma ICAO, chiarendo alcuni aspetti e delineando la sequenza delle azioni che devono essere messe in atto per soddisfare i requisiti di legge.

La materia dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti non è disciplinata solo a livello nazionale.

L'Unione Europea ha iniziato un'opera di standardizzazione normativa per la gestione del rumore con l'emanazione della Direttiva n.30 del 26 marzo 2002 e della Direttiva 2002/49.

La Direttiva 2002/30 è stata recepita con il Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 che adotta il metodo dell'approccio equilibrato, rinviando per la sua applicazione alle linee guida pubblicate dall'ICAO. La metodologia consente la gestione della problematica acustica nei casi in cui si rilevi un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme per le zone di rispetto individuate ai sensi del DM 31 ottobre 1997.

La metodologia prevede l'adozione di restrizioni operative, ossia di misure di mitigazione del rumore volte a limitare, ridurre ovvero vietare l'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Si sottolinea che le restrizioni operative di velivoli in un determinato aeroporto, possono essere selezionate dalle commissioni aeroportuali come misure idonee di mitigazione esclusivamente nel caso in cui abbiano dimostrato, a seguito di un'analisi economica di costo/efficacia, che risulta inefficace l'attuazione di ogni altra misura o combinazione di misure di contenimento dell'inquinamento acustico.

Le restrizioni operative sono adottate dall'ENAC con specifico provvedimento amministrativo e pubblicate sull'AIP-Italia su richiesta della Direzione Aeroportuale.

La Direttiva 2002/49 è stata recepita con D.Lgs. n.194 del 19 agosto 2005 che definisce le competenze e le procedure per:

- elaborare la **mappatura acustica** e le mappe acustiche strategiche;
- elaborare ed adottare dei piani di azione per ridurre il rumore;
- assicurare l'**informazione del pubblico**.

L'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche, nonché dei piani di azione per ridurre il rumore è stata affidata alla responsabilità delle società di gestione.

Emissioni gassose

Ogni motore deve essere in possesso di un certificato per le emissioni che attesti la conformità di ciascuna delle sostanze prodotte dal processo di combustione ai limiti ammessi dalle norme internazionali. Ogni aeromobile deve essere progettato e costruito per proteggere l'ambiente dalle emissioni gassose prodotte. Ad ogni motore viene rilasciato un "certificato per le emissioni", se ha dimostrato, attraverso prove e misurazioni, che soddisfa gli standard tecnici previsti dall'Annesso 16 Vol II dell'ICAO. Nell'Annesso sono stabiliti i limiti ammessi per ognuna delle sostanze prodotte a seguito del processo di combustione. Il regolamento europeo che recepisce l'Annesso 16 Vol II e il Certification Specification (CS) 34 emesso dall'EASA ed è obbligatorio per tutti gli Stati comunitari.

La circolare 303 dell'ICAO contiene le linee guida per minimizzare il consumo del carburante, riducendo così le emissioni. ENAC, nel 2009 ha pubblicato le "Linee guida relative ad interventi per minimizzare l'uso di combustibile e ridurre le emissioni gassose" che, in linea con i criteri ICAO, delineano le misure operative adeguate per aumentare i benefici ambientali, comprendendo anche possibili miglioramenti operativi e tecnologici relativi alla gestione del traffico aereo.

Risparmio energetico

ENAC in applicazione della Legge 10/91 “Norme per l’attuazione del piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell’energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia”, ha promosso la **cultura della sostenibilità ambientale nello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali**.

In particolare l’Ente è impegnato affinché gli studi e le ricerche in tema di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali si concentrino sui seguenti settori:

- riduzione dei consumi ed eliminazione degli sprechi energetici;
- utilizzazione di nuove fonti energetiche ecocompatibili;
- trattamento, riciclo e smaltimento dei rifiuti;
- riduzione dei consumi idrici;
- certificazione energetica degli aeroporti.

ENAC ha l’obiettivo di realizzare un progetto pilota, modulare ed integrato, per valutare il livello di sostenibilità ambientale degli aeroporti e per ridurre la dipendenza da fonti energetiche tradizionali, ridurre le emissioni di gas climalteranti e definire un “energy business plan”.

ENAC promuove quindi la redazione di studi di fattibilità e di efficientamento nei singoli settori con l’obiettivo di:

- Ridurre il fabbisogno energetico attraverso appropriati interventi sulle strutture edilizie (isolamenti, vetri speciali, etc. etc.) nonché sugli impianti integrandoli con elementi più moderni ed efficienti (caldaie, motori, pompe, etc.etc.);
- Produrre l’energia necessaria alle esigenze dell’Aeroporto (elettrica e termica) attraverso l’installazione di impianti basati sull’utilizzo di fonti rinnovabili come ad esempio: solare termica e geotermica a bassa entalpia per la fornitura di acqua calda, riscaldamento invernale e condizionamento estivo integrati, ove richiesto, da assorbitori per refrigerazione; solare fotovoltaica attraverso un impianto “stand alone” in combinazione con quella prodotta da centrali ad hoc, alimentate con biogas, mini impianti puntuali per l’alimentazione di sistemi e sottosistemi Air Side e Land Side.
- **Assicurare la sostenibilità ambientale senza costi aggiuntivi a carico del gestore**, valutando i possibili ritorni economici sul conto economico, introducendo questo parametro come fattore che contribuisce a determinare le tariffe nel contratto di programma.
- L’emanazione di linee guida che daranno dei parametri ai quali gli aeroporti dovranno conformarsi, anche mediate l’aggiornamento dei piani quadriennali.
- Ridurre del 10% dei consumi energetici nei prossimi 4 anni;
- **Mitigare gli impatti sul territorio circostante**;
- **Migliorare la progettazione a fini ambientali**;
- **Favorire gli interventi operativi a fini ambientali** (mezzi e procedure eco compatibili);
- Pervenire alla certificazione ambientale degli aeroporti con l’intervento del Ministero dell’Ambiente.

3.4.1 Il DPEF 2010-2013: i finanziamenti prioritari al settore aeroportuale

3.4.1.1 Le opere di diretta accessibilità agli aeroporti: il finanziamento

3.4.1.2 Il coordinamento Stato-Regioni: le Intese Generali Quadro

3.4.1.3 Gli interventi del Fondo Infrastrutture

3.4.1.4 Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni

3.4.2 Gli Accordi Programma Quadro (APQ): la programmazione regionale per il settore aeroportuale

3.4.3 L’attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) e i Programmi Operativi (PO)

3.4.3.1 I Grandi Progetti del QSN 2007-2013

3.4.3.2 Il PON “Reti e Mobilità” 2007-2013: i finanziamenti al settore aeroportuale

3.4.3.3 I Programmi Operativi Regionali (POR)

3.4.4 I Programmi Attuativi Regionali (PAR) FAS 2007-2013

4. INQUADRAMENTO NELLA RETE EUROPEA TEN-T

4.1 IL RUOLO DEL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO ALL'INTERNO DELL'UE

4.2 I FINANZIAMENTI UE AL SETTORE AEROPORTUALE

4.2.1 Gli stanziamenti anticrisi 2009

4.2.2 I finanziamenti europei per la co-modalità ferro-aria

4.3 LA RETE TEN-T: I PROGETTI INFRASTRUTTURALI CHE IMPATTANO SUGLI AEROPORTI ITALIANI

4.3.1 I progetti TEN-T che impattano sugli aeroporti italiani

4.4 I progetti TEN-T specifici per il settore aereo: Italia

4.5 LA RETI TEN-T: PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E AEROPORTI

5. INQUADRAMENTO NEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE NAZIONALE

Capitoli 5-6-7-8

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-05-06-07-08.pdf

6. INQUADRAMENTO SOCIO-ECONOMICO

7. INQUADRAMENTO NELLE STRATEGIE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

7.1 GLI IMPATTI AMBIENTALI

7.1.1 La sfida dell'Unione Europea per la crescita sostenibile ed il ruolo del settore trasporti

7.1.2 Il settore aviazione ed i suoi impatti atmosferici

Gli obiettivi ambientali internazionali: la riduzione di emissioni in atmosfera

7.1.2.1 Il protocollo di Kyoto

7.1.2.2 La riduzione delle emissioni

7.1.2.3 Gli strumenti attuativi

7.1.2.4 L'accordo di Copenhagen

7.1.3 Gli obiettivi ambientali di IATA

7.1.4 Gli obiettivi ambientali di ACI Europe

7.1.5 Strategie ambientali

7.1.5.1 La gestione ambientale

7.1.5.2 Il sistema comunitario ETS ed il trasporto aereo

7.1.5.3 Il cielo unico europeo

7.1.5.4 Greenhouse Gas Protocol – GHG Protocol

7.1.5.5 Airport Carbon Accreditation

7.1.6 La sostenibilità ambientale degli aeroporti italiani

I gestori degli aeroporti italiani, in ottemperanza alla normativa nazionale ed internazionale, hanno avviato una serie di attività volte ad assicurare la **sostenibilità ambientale** dello sviluppo dei propri aeroporti.

In particolare gli aeroporti italiani devono ottemperare agli obblighi derivanti dai contratti di programma stipulati con ENAC che hanno tra le condizioni vincolanti il rispetto degli **adempimenti derivanti al gestore da normative e regolamenti in materia di qualità e ambiente**.

A oggi gli aeroporti di Pisa, di Napoli, della Puglia e di Bologna, con la sottoscrizione del contratto di programma, hanno individuato gli **indicatori ambientali** e si sono formalmente impegnati con ENAC al rispetto degli obiettivi dichiarati per cinque anni di contratto.

Gli indicatori che vengono valutati da ENAC ai fini del contratto di programma sono: le centraline di rilevazione del rumore, Up time rete di monitoraggi rumore, il trattamento differenziato dei rifiuti, il trattamento acque reflue, l'efficienza energetica, l'utilizzazione di fonti rinnovabili di energia.

Tutte le società di gestione aeroportuale provvedono all'installazione, alla gestione ed alla manutenzione del **sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale**, e predispongono, assumendone gli oneri, i **piani di abbattimento del rumore**. I sistemi di monitoraggio devono avere le caratteristiche prescritte nel Decreto 20 maggio 1999 del Ministero dell'Ambiente tali da garantire:

- Il monitoraggio delle singole operazioni di decollo e atterraggio al fine del rispetto delle procedure antirumore;
- La registrazione in continuo dei dati di ogni singolo evento ed il calcolo degli indici di inquinamento da rumore come indicato nell'allegato A al D.M. 31/10/97.

Ogni gestore deve assicurare:

- un numero sufficiente di stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori prodotti;
- una o più stazioni microclimatiche idonee a correlare gli eventi sonori con i dati meteorologici;
- un centro elaborazione dati.

Le stazioni periferiche di rilevamento devono essere ubicate nell'intorno aeroportuale, nelle posizioni più vicine alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento ed allontanamento dei velivoli.

Per distinguere il rumore di origine aeronautica da quello di fondo è opportuno individuare il posizionamento del microfono in modo che vi sia la determinazione quantitativa corretta del rumore dovuto ai sorvoli dal rimanente rumore residuo.

E' richiesto, inoltre, nel decreto che il software applicativo del **sistema di monitoraggio debba permettere la correlazione degli eventi rumore con le traiettorie degli aerei**, registrando i dati identificativi dell'aereo e la traiettoria del medesimo ed evidenziando qualsiasi deviazione dai corridoi assegnati riscontrabile nella traiettoria di volo.

ENAV ed AMI, per la parte di competenza, devono mettere a disposizione delle società di gestione copia delle rilevazioni registrate e dei tracciati radar, ove esistenti, che devono essere utilizzate solo ai fini del monitoraggio e della sanzione delle violazioni delle procedure antirumore.

Si deve rilevare il consolidamento in Italia della **tendenza a progettare e sviluppare gli aeroporti nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale** e del risparmio energetico.

7.2 ESEMPI DI AEROPORTI SOSTENIBILI EUROPEI

7.2.1 Francoforte – Il primo hub certificato EMAS¹⁸

7.2.2 Oslo – Il primo aeroporto ad emissioni CO₂ neutrale²⁰

7.2.3 La Palma – il primo aeroporto con impianto eolico²¹

7.2.4 Zurigo – Sistema di Energia Fissa (FES)

8. TRAFFICO AEREO 2000 - 2008

8.1 ANALISI TRAFFICO PASSEGGERI

8.2 ANALISI TRAFFICO CARGO

8.3 ANALISI DELLE PRINCIPALI ORIGINI E DESTINAZIONI

8.4 AEROPORTI PER TIPOLOGIA DI TRAFFICO

9. STATO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI ESISTENTI

Capitolo 9

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-09-V31.pdf

9.1 LE INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO

9.1.1 Accessibilità agli aeroporti

9.1.2 Bacini di traffico

9.2 LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

9.2.1 Sedimi aeroportuali

9.2.2 Terminal passeggeri, caratteristiche e dotazione

9.2.3 Dotazione dei terminal

9.2.4 Utilizzo dei terminal passeggeri

9.2.5 Parcheggi

9.2.6 Infrastrutture airside

9.3 Capacità delle infrastrutture aeroportuali

9.3.1 Metodologia di stima della capacità degli aeroporti

9.3.2 Capacità delle piste

9.3.3 Capacità dei piazzali

9.3.4 Capacità dei terminal

10. LE NUOVE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI PROGRAMMATE

Capitoli 10-11

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-10-11-V31.pdf

11. LA RETE AEROPORTUALE MINORE

12. GESTIONE E PIANIFICAZIONE AEROPORTUALE

Capitolo 12

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-12-V31.pdf

12.1 TIPOLOGIA DELLE GESTIONI AEROPORTUALI

12.2 CONCESSIONI AEROPORTUALI IN ESSERE

12.3 COMPOSIZIONE AZIONARIA DELLE SOCIETÀ DI GESTIONE

12.4 PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE ED ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

L'affidamento della gestione totale degli aeroporti, come detto, è subordinato alla valutazione di programmi di intervento comprensivi dei piani di investimento e dei piani economico-finanziari, coerenti con la durata della concessione richiesta, predisposti dalle società richiedenti. Il concessionario si impegna altresì a presentare all'ENAC:

- Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, entro un anno dall'affidamento, coerente con il piano degli investimenti;
- Il programma quadriennale d'intervento (nei 6 mesi precedenti la scadenza del quadriennio), di verifica delle previsioni del piano di investimento;
- Una relazione, ogni anno, sullo stato di attuazione del programma degli interventi e del piano degli investimenti.

12.4.1 Piano di Sviluppo Aeroportuale: natura e contenuti

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), che in letteratura tecnica prevalentemente anglosassone, e anche denominato Master Plan, rappresenta attualmente in Italia l'unico strumento di previsione, pianificazione e di programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, riconosciuto dalla normativa vigente in materia, propedeutico alla realizzazione degli interventi all'interno dei sedime aeroportuale di proprietà dello Stato.

La valenza urbanistica dello strumento è dichiarata dall'art. 1, comma 6 del DL 251/95 (convertito in L. 351/95) che stabilisce che l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza e variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi in esso previsti. La legge però non definisce la natura del Piano, i suoi contenuti né tantomeno le procedure di formazione ed approvazione.

La natura ed i contenuti del Piano di Sviluppo aeroportuale sono stati successivamente precisati da una circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e del Ministero dei Lavori Pubblici del 23/2/1996 n. 1408 che specifica che tale piano "indica per l'intero ambito aeroportuale la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario, e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato."

Infine le "Linee guida per la redazione dei Piani di sviluppo aeroportuale", emanate da ENAC in data 01/10/2001 in attuazione della suddetta circolare, specificano in maniera dettagliata i contenuti del Piano, gli aspetti tematici che devono essere affrontati e la relativa documentazione a corredo.

In sintesi tale circolare definisce che il Piano di Sviluppo Aeroportuale rappresenta uno strumento di pianificazione strategica a breve, medio e lungo termine, che partendo da un'accurata analisi dello stato di fatto dell'aeroporto, del traffico registrato, del contesto territoriale ed ambientale, dei vincoli dell'attività aeronautica, definisce:

- i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo;
- i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico;
- l'assetto degli interventi previsti, sia urbanistici che edilizi;
- le compatibilità con il contesto territoriale ed i vincoli ambientali ed aeronautici;
- il rapporto con la programmazione statale e comunitaria nel settore trasporti;
- il programma di attuazione degli interventi nel tempo;
- le risorse economiche necessarie per la loro esecuzione e le fonti di finanziamento.

Il piano è composto da:

- una relazione tecnica descrittiva;
- elaborati grafici illustrativi;
- Piano economico finanziario.

Infine è da segnalare che la natura di strumento di pianificazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale è confermata anche dal Codice della Navigazione, che lo cita all'art. 714, in relazione agli ostacoli alla navigazione.

Per ciò che riguarda le procedure la citata circolare dell'ENAC elenca la sequenza del procedimento per la formale approvazione dei PSA nei seguenti passaggi:

- Elaborazione dello studio preliminare, attraverso un confronto dialettico tra ENAC e società di gestione;
- Parere tecnico di massima da parte di ENAC;
- Elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale;
- Conseguimento della pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente a seguito di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA);
- Acquisizione della compatibilità urbanistica attraverso Conferenza dei Servizi;
- Approvazione finale di approvazione del PSA da parte di ENAC.

È da rilevare che la circolare non specifica i tempi e le scadenze per l'espletamento di ciascuna fase dell'iter di approvazione e per l'emanazione dei relativi pareri e provvedimenti.

Sarebbe pertanto necessario che siano fissati i tempi per l'espletamento di ciascun passaggio formale, come per qualunque altro strumento di pianificazione urbanistica, che obblighi gli Enti competenti ad esprimersi in tempi certi, così come le società di gestione di integrare la documentazione carente in archi temporali definiti. La certezza dei tempi consentirebbe una pianificazione e programmazione dei interventi più aderente alle dinamiche di sviluppo in atto.

NOTA BENE: E' evidente che la Circolare dell'ENAC, essendo dell'1.10.2001, non è stata aggiornata alle normative introdotte con la successiva Direttiva V.A.S., come appare evidente che i Piani di Sviluppo Aeroportuali, come qui definiti, paiono essere relativi solo all'approvazione di soli "interventi all'interno dei sedime aeroportuale di proprietà dello Stato"... e dato che i Piano di Sviluppo Aeroportuali, qui sono definiti quale essere "strumento di pianificazione urbanistica" che sono attuati solo per consentire della "pianificazione e programmazione dei interventi" è altrettanto evidente che essendo i PSA solo dei "piani" e dei "programmi" questi devono essere obbligatoriamente sottoposti alla normativa di VAS e non di VIA.

12.4.2 Stato e iter approvativo dei Piani di Sviluppo Aeroportuale

Escludendo per ora dall'analisi i piccoli aeroporti, al di sotto di 250.000 passeggeri annui, per i quali sortgerà l'obbligo della redazione di un piano di sviluppo con l'ottenimento della gestione totale, emerge che attualmente la maggior parte degli scali non dispone di un PSA approvato, e quelli approvati sono oramai superati e necessitano di essere aggiornati.

Nella fattispecie lo stato dell'iter approvativo dei piani e il seguente

a) Piani Approvati: risulta che hanno completato l'iter approvativo i Piani di Sviluppo di 7 aeroporti, di cui i più vecchi sono quelli degli aeroporti di Roma Fiumicino e Genova, che risalgono agli anni ottanta, seguiti da quello di Milano Malpensa che risale invece al 1993; gli altri quattro invece (relativi agli aeroporti di Bergamo, Pescara, Firenze e Torino) sono stati approvati definitivamente tra il 2003 ed il 2005, con orizzonti temporali di riferimento praticamente già superati. Alcuni di essi hanno già iniziato l'iter approvativo di nuovi Piani, in aggiornamento di quelli vigenti, come nel caso di Torino e Milano Malpensa.

b) Piani in procedimenti in corso: per altri 17 PSA l'iter non si è ancora concluso e lo stato di avanzamento e il seguente:

- I PSA degli aeroporti Napoli e Olbia risultano avere acquisito recentemente il parere positivo in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale, (rispettivamente nel 2008 e nel 2009) ma non sono ancora stati definitivamente approvati dal Ministero mediante Conferenza di Servizi.

- Stessa sorte per i PSA degli scali di Bologna, Milano Linate, Pisa e Catania per i quali però il decreto di VIA è stato già emesso da molto tempo (nel 1999 per i primi due e nel 2003 per Pisa e 2004 per Catania). Per Bologna e Pisa sono già stati presentati dei nuovi PSA in aggiornamento di quelli in itinere.

- Il PSA dell'aeroporto di Crotone ha ricevuto parere negativo in merito alla VIA.

- Il PSA degli aeroporti di Milano Malpensa, Torino, Bari e Palermo hanno ottenuto l'approvazione tecnica da parte di ENAC;

- I PSA di Alghero, Bologna, Brescia, Brindisi, Cagliari, Crotone, Pisa, Reggio Calabria, Rimini, Roma Fiumicino, Treviso, Trieste, Venezia e Verona sono in corso di istruttoria presso ENAC.

c) Piani in corso di redazione: Infine risulta presso i gestori che sono in corso di redazione i PSA di 8 aeroporti, ed in particolare di Ancona, Bolzano, Lamezia Terme, Roma Ciampino, Siena e Trapani.

Dal censimento della pianificazione a lungo termine degli aeroporti italiani, preoccupa la capacità del sistema di poter rispondere al futuro sviluppo del traffico.

Inoltre interventi normativi in fase di definizione relativi alla pianificazione derivante dall'approccio "interventi urgenti/cantierabili" unicamente finalizzata all'ottenimento di un incremento tariffario, pur essendo necessaria per il rilancio degli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali, rischia di limitare a breve e medio termine l'orizzonte di attenzione di gestori e dell'ENAC.

NOTA BENE: E' qui evidente che la maggior parte degli aeroporti italiani stanno operando in mancanza di Decreto di Compatibilità Ambientale, o perché mai sottoposti a VIA, o perché pur con una procedura di VIA aperta, nelle more del procedimento di VIA, comunque, sono state autorizzate opere e interventi per incrementare le capacità operative delle infrastrutture aeroportuali in violazione di VIA e di VAS.

12.4.3 Programma quadriennale d'intervento

Il concessionario è tenuto a sottoporre all'approvazione dell'E.N.A.C., non oltre i sei mesi precedenti la scadenza di ogni quadriennio dall'affidamento della concessione di gestione totale, il programma quadriennale di intervento, corredato del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario, da realizzare nel quadriennio successivo. In caso di stipula del contratto di programma (vedi paragrafo 2.3.3), il piano quadriennale deve essere allegato al contratto stesso e la realizzazione degli interventi in esso contenuti avrà un impatto sulle tariffe aeroportuali. Il piano quadriennale deve essere coerente con il Piano di Sviluppo Aeroportuale.

NOTA BENE: Apparirebbe essere evidente che sia i "Programmi quadriennali d'intervento" che anche i "Contratti di Programma", qualora prevedano la realizzazione di interventi ed opere e/o abbiano da favorire un incremento capacitivo del traffico Aeroportuale, dovrebbero essere coerenti con il Piano di Sviluppo Aeroportuale, il quale, comunque, dovrebbe aver prima ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale, del quale però la maggior parte degli aeroporti d'Italia non se sono in possesso e/o questo è scaduto e dovrebbe essere rinnovato.

In realtà il sottoscritto sostiene che i Piani di Sviluppo Aeroportuali, proprio perché Piani e non Progetti devono essere sottoposti alla Valutazione Ambientale Strategica e poi i Progetti esecutivi... alla VIA.

12.4.4 1 Relazione annuale sullo stato degli interventi

Il gestore è tenuto altresì a presentare annualmente una relazione sullo stato di attuazione del programma degli interventi e del relativo piano degli investimenti, comprendente anche i riferimenti alle eventuali nuove opere non previste, alle variazioni ed agli aggiornamenti che comunque debbono essere coerenti con lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e con il programma originario approvato e dovranno tenere conto dell'andamento delle attività aeroportuali.

NOTA BENE: Il sottoscritto, in merito a questa frase, non comprende come possa essere realizzata una nuova opera non prevista e come questa possa essere coerente con il programma originario approvato, se questa nuova opera non era prevista.

12.5 SITUAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLE SOCIETÀ DI GESTIONE

12.5.1 Performance economiche delle società di gestione nel triennio 2006 - 2008

12.5.2 Identificazione e rappresentatività del campione attuale

12.5.3 Performance economiche - costruzione dei benchmark settoriali

13. TRAFFICO AEREO E SCENARI DI SVILUPPO

Capitolo 13

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-13-V31.pdf

13.1 SCENARIO MACROECONOMICO GLOBALE

13.1.1 L'analisi del traffico aereo da una prospettiva macroeconomica: le variabili esogene

13.1.1.1 Le prospettive della domanda di trasporto aereo - Internazionale, comunitario e italiano

13.2 CARATTERISTICHE DEL MERCATO DEL TRASPORTO AEREO

13.2.1 Andamento del traffico passeggeri e merci mondiale ed europeo

13.2.2 Confronto tra l'Italia e i principali paesi Europei

13.2.3 Le strategie dei vettori

13.2.4 Aspetti specifici di competitività del trasporto aereo

Gli Oneri di Servizio Pubblico ed gli aiuti di avviamento

Nel quadro della liberalizzazione del cielo europeo, la Commissione Europea sta portando avanti misure di liberalizzazione, comunemente note come "Terzo Pacchetto" per consentire ad ogni vettore aereo che possieda una licenza comunitaria di accedere al mercato intracomunitario senza alcuna restrizione, neppure di natura tariffaria. Ad integrazione di questi provvedimenti, al fine di garantire servizi con prezzi accessibili su tutto il territorio, gli Stati Membri possono istituire oneri di servizio pubblico.

Parallelamente al processo di liberalizzazione del settore del trasporto aereo, ha fatto riscontro una severa disciplina in materia di aiuti di Stato, che ha avuto un forte impatto sulle attività delle compagnie aeree di bandiera, inducendole a passare da un sistema di funzionamento relativamente protetto ad un comportamento da operatore di mercato. In questa transizione i vettori hanno intrapreso un percorso di consolidamento che si è tradotto nelle principali alleanze tra compagnie aeree.

Sul versante degli aeroporti invece si è assistito ad un progressivo trasferimento della proprietà da soggetti pubblici a soggetti privati con una progressiva apertura del capitale. Questa evoluzione ha profondamente modificato il business model di molti aeroporti che sono passati da un business incentrato unicamente sulle attività aviation, ad un business diversificato e focalizzato anche sulle attività extra-aviation. In tale contesto si è consolidata l'importanza degli aeroporti a sostegno delle economie locali e quindi per la competitività e lo sviluppo di alcune regioni bacini territoriali. In tale ottica, a livello comunitario sono stati riconosciuti ammissibili, per taluni casi, gli aiuti di avviamento. Infatti si è riconosciuto che gli aeroporti minori spesso non dispongono del volume di passeggeri

necessari per raggiungere una dimensione critica e la soglia di redditività. Pertanto è ammessa l'erogazione temporanea di aiuti pubblici alle compagnie aeree, per incentivare la creazione di nuovi collegamenti o nuove frequenze a partire dagli aeroporti regionali e per raggiungere, entro un periodo limitato, la soglia di redditività.

13.2.5 Oneri di Servizio Pubblico

13.2.6 Aiuti di avviamento

Per gli aeroporti la crescita del traffico dipende fortemente dalla convenienza economica dei vettori ad attivare e mantenere le tratte; in tal senso gli incentivi tariffari e/o fiscali assegnati ai vettori possono determinare il mantenimento di un collegamento altrimenti non proficuo. L'evoluzione normativa può influire rilevantemente sui volumi di traffico attraverso una maggiore o minore apertura alla sostenibilità economica e finanziaria dei vettori. Ad oggi, la Commissione Europea ha sottolineato che gli aiuti corrisposti ai vettori possono risultare compatibili con il mercato comune, con riferimento alla politica comunitaria dei trasporti, nella misura in cui consentono lo sviluppo e la valorizzazione delle infrastrutture aeroportuali secondarie che sono attualmente sotto-utilizzate e rappresentano un costo per la collettività.

Considerando che le compagnie aeree preferiscono gli aeroporti ben ubicati, che consentono collegamenti rapidi (abituamente utilizzate dagli utenti) e nelle quali dispongono di bande orarie che non intendono perdere, gli aeroporti minori potrebbero non disporre del volume di passeggeri necessario per raggiungere una dimensione critica e la soglia di redditività. Le compagnie aeree infatti non sempre sono disposte, senza incentivi, a correre il rischio di aprire collegamenti in partenza da aeroporti non ancora affermati. Per questo la Commissione potrà accettare, nel rispetto di determinate condizioni, l'erogazione temporanea di aiuti pubblici alle compagnie aeree, nella misura in cui questo le incentivi a creare nuovi collegamenti o nuove frequenze a partire dagli aeroporti regionali e ad attirare il volume di passeggeri necessario a permettere loro di raggiungere poi, entro un periodo di tempo limitato, la soglia di redditività.

Tuttavia, tenendo conto anche dell'obiettivo generale dell'intermodalità e dell'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture, non sarà per esempio ammissibile concedere aiuti per l'apertura di un nuovo collegamento aereo se corrisponde ad un collegamento ferroviario ad alta velocità.

In alcuni casi gli aeroporti o il sistema economico territoriale hanno erogato contributi per incentivare l'arrivo di vettori Low Cost. I programmi di incentivazione dei vettori Low Cost sugli aeroporti italiani si basano generalmente sull'erogazione di contributi di marketing, strumentali al raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della rotta.

Tali contributi prevedono un corrispettivo per passeggero o un corrispettivo garantito per il raggiungimento di determinati livelli di riempimento.

Per l'accesso ai contributi di marketing, gli aeroporti o le Associazioni Locali, possono richiedere ai vettori Low Cost una serie di requisiti quali ad esempio:

- Effettuazione dei voli su determinate destinazioni per tutto l'anno e quindi senza il carattere di stagionalità;
- Numero minimo di pax annui per tratta (partenza+arrivo);
- Orario di partenza e di arrivo dei voli concordato al fine di poter utilizzare al meglio tutte le fasce orarie.

Nella valutazione complessiva dell'utilizzo degli aiuti di avviamento ai vettori, secondo le modalità previste dagli orientamenti comunitari, è fondamentale analizzare l'impatto distorsivo della concorrenza, in particolare l'effetto che tali aiuti possono avere sull'andamento del traffico passeggeri di aeroporti concorrenti. Pertanto, la scelta strategica di ogni aeroporto di ricorrere a questo strumento, deve essere valutata coerentemente con le scelte degli aeroporti della macroarea di riferimento.

13.2.7 Il rapporto di concorrenzialità e l'intermodalità Aereo-Treno

13.2.8 Lo sviluppo del traffico Low Cost

Principali vettori e dati di traffico

13.3 INDUSTRIA AERONAUTICA ED INNOVAZIONI TECNOLOGICHE

13.3.1 L'evoluzione del settore secondo l'industria aeronautica

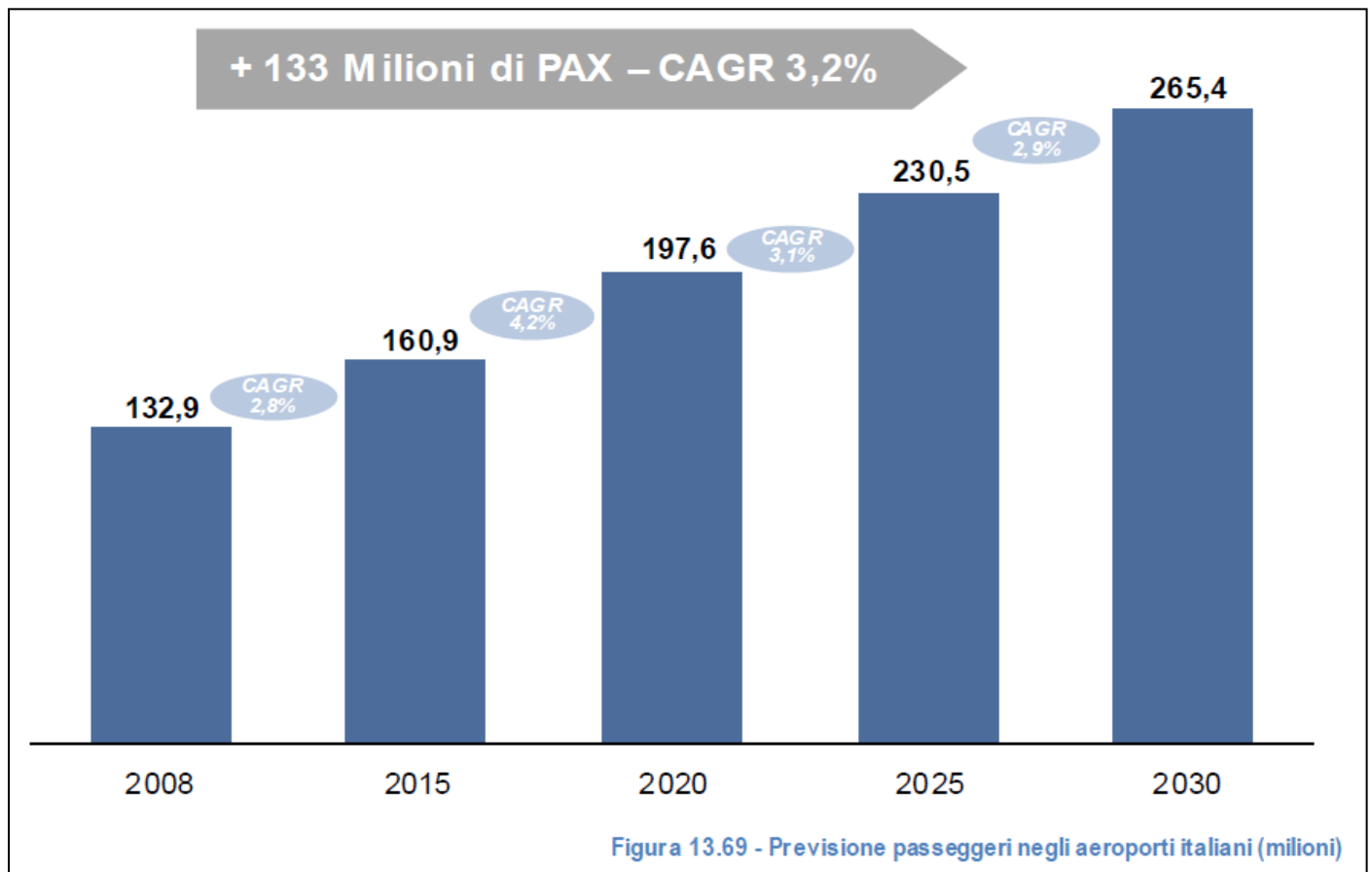
13.3.2 Le strategie dell'industria aeronautica: gli aeromobili

13.3.3 Le strategie dell'industria aeronautica: le principali innovazioni tecnologiche

13.4 SCENARI EVOLUTIVI DEL TRAFFICO PASSEGGERI

13.4.1 Trend storico e segmentazione del traffico

13.4.2 Sviluppo delle previsioni di traffico



13.5 SCENARI EVOLUTIVI DEL TRAFFICO CARGO

13.5.1 Trend storico e segmentazione del traffico

13.5.2 Sviluppo delle previsioni di traffico

PARTE SECONDA

Linee di indirizzo strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale

Capitoli 1-2 - Introduzione

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-01-02-V32.pdf

1. SINTESI DEI RISULTATI

1.1 IL SISTEMA AEROPORTUALE NEL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE EUROPEA, NAZIONALE E REGIONALE

1.1.1 Gli obiettivi della regolazione comunitaria in materia di trasporto aereo

In considerazione di ciò, l'Unione Europea ha messo in atto misure normative tese ad affrontare il problema della saturazione aeroportuale attraverso:

- azioni di efficientamento delle strutture esistenti;
- sviluppo della co-modalità aereo-treno AV/AC;
- politiche di sviluppo degli aeroporti regionali attuate attraverso finanziamenti concessi in deroga alla normativa sugli aiuti di stato.

1.1.2 La programmazione infrastrutturale europea

1.1.3 La programmazione infrastrutturale prioritaria nazionale di breve periodo

1.1.4 La programmazione economica per lo sviluppo aeroportuale

1.1.5 Tempi e impegni di risorse per la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali

1.1.6 La pianificazione nazionale in materia di trasporto aereo

1.1.7 La pianificazione regionale

1.1.8 La pianificazione e l'attuazione degli interventi di sviluppo

I progetti di sviluppo dei singoli aeroporti operati dai singoli gestori ha sofferto della totale carenza di un quadro di riferimento alla scala nazionale, che ha fatto sì che ciascuno scalo **programmasse e realizzasse opere, anche grazie a finanziamenti pubblici**, non supportate da adeguati approfondimenti in relazione al posizionamento dell'aeroporto e alle **relative potenzialità di sviluppo**. In più si rileva in molti casi che gli interventi previsti sono serviti più per sopperire alle carenze attuali, piuttosto che per adeguare gli scali ai futuri sviluppi del traffico. Risulta poi che **pochi aeroporti dispongono di un Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) approvato**. La causa di tale situazione è individuabile in un complesso di fattori: da una **parte nella complessità e nei tempi dell'iter approvativo**, **in particolare della procedura di Valutazione Ambientale**, dall'altra nella volontà dei gestori di non aprire istanze conflittuali con i territori .

NOTA BENE: Va qui evidenziato che **nelle more di procedimenti di V.I.A.** (alcuni mai richiesti) e se avviati... mai conclusi, lo stesso, ENAC ha autorizzato opere ed interventi che hanno creato imponenti incrementi capacitivi di traffico pur in assenza di un Decreto di Compatibilità Ambientale.

1.1.9 Le istanze dei territori

La fase di ascolto del territorio ha interessato essenzialmente l'individuazione delle criticità relative al percorso di razionalizzazione del traffico aereo all'interno dei **sistemi aeroportuali regionali** di riferimento.

A corredo delle informazioni rilevate, è stata inoltre fatta oggetto di analisi la programmazione infrastrutturale e territoriale nelle 8 regioni in cui sono presenti sistemi aeroportuali che gestiscono complessivamente circa il 90% del traffico aereo dell'intero Paese.

Con riferimento alle **istanze dal territorio**, i **temi prevalenti** emersi sono i seguenti:

- **politica integrata e coerente** per la razionalizzazione del sistema aeroportuale: rappresenta un'occasione da sfruttare per colmare i gap infrastrutturali tra diverse aree del Paese (alcune congestionate, altre escluse totalmente dal traffico aereo);
- percorsi di crescita dei sistemi aeroportuali, in termini di numerosità di scali: **eccessiva divergenza** in termini di offerta tra Nord e Centro-Sud del Paese;
- “ **rischio amministrativo**” ovvero il rischio rappresentato dalla imprevedibilità dei comportamenti della Pubblica Amministrazione: è tema sensibile e centrale per l'attrazione di investitori privati e professionalità specifiche del settore aeroportuale;
- logiche campanilistiche e politiche: indeboliscono talvolta il percorso programmatico, impedendo che la **valutazione tecnico-economica** del ruolo dell'infrastruttura assuma il ruolo adeguato;
- **cultura dell'accountability**: è necessario che la P.A. faccia proprie modalità di azione orientate a principi di apertura, trasparenza, partecipazione, responsabilità ed efficacia;
- scarsa integrazione tra le politiche tese allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e le politiche tese allo **sviluppo territoriale**;
- istituzioni e procedure: il groviglio istituzionale amplificato dalla modifica del Titolo V ed il conseguente caos procedurale condizionano sia la fase decisionale che quella attuativa relativa alla realizzazione delle infrastrutture, impattando sui **tempi, costi e modalità** di realizzazione delle opere;
- **gestione del consenso**: il sistema sconta l'assenza di una efficace proceduralizzazione, soprattutto in presenza di conflitti che contrappongono varie tipologie di soggetti (istituzioni, cittadini, associazioni, rappresentanze economico-sociali, promotori/realizzatori dell'opera,...).

NOTA BENE: Va qui evidenziato, che in questo capitolo, tra le istanze dei territori, non è stata scritta una riga in merito alle opere di Mitigazione, Compensazione, Ripristino, Restauro e Recupero Ambientali che dovrebbero essere necessarie affinché **l'infrastruttura aeroportuale sia “sostenibile”** dal punto di vista **ambientale e sanitario** in rapporto al territorio contermine all'infrastruttura e nei confronti della **popolazioni che risiedono nelle aree soggette agli impatti ambientali generati dagli aeroporti**.

1.2 CRITICITA' E PUNTI DI FORZA DEL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

1.2.1 Traffico passeggeri

1.2.2 Gli scenari di sviluppo del traffico passeggeri

Le previsioni di traffico passeggeri in Italia prevedono che, dopo una leggera crescita nei prossimi anni, la piena ripresa del traffico avverrà a partire dal 2015, per arrivare ad un raddoppio del traffico al 2030 raggiungendo circa 266 milioni di passeggeri. Il tasso medio di crescita annua sarà del 3,2% nel periodo 2008-2030, inferiore rispetto a quello registrato negli anni passati, sia per il rallentamento previsto nel breve periodo che per le basse potenzialità di crescita previste per l'area Europa. La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale (+4%) che è il segmento con maggiore potenzialità di crescita anche considerando la minore propensione al volo dell'Italia rispetto all'Europa e il continuo sviluppo di aeroporti con traffico low cost internazionale.

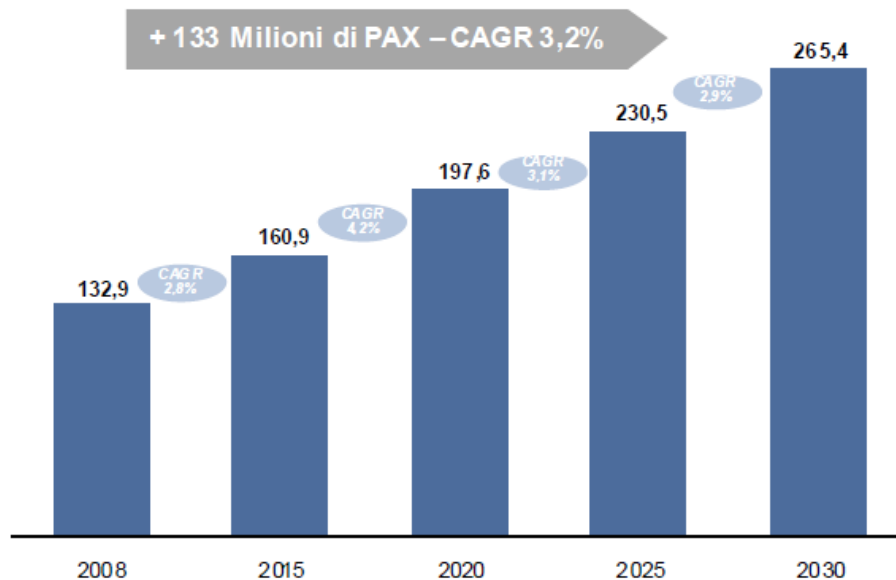


Figura 1.4 - Previsioni di traffico al 2030 (milioni)

1.2.3 Il traffico cargo

1.2.4 Traffico e caratteri socioeconomici dei territori

1.2.5 Accessibilità e bacini di utenza

1.2.6 Intermodalità e modalità di trasporto concorrente

1.2.7 Capacità attuale di infrastrutture e terminal

1.2.8 Saturazione della capacità delle infrastrutture

Deve preoccupare l'avvicinamento, solo rinviato a causa della crisi economica in corso, della saturazione della capacità degli scali strategici per il Paese, che potrebbe coincidere in molti casi con il decadimento dei livelli di servizio causato dal rinvio della realizzazione di importanti interventi di ammodernamento sulle strutture esistenti. In relazione ai traffici attesi, se gli attuali livelli di capacità non venissero incrementati in modo consistente, si ritiene che entro i prossimi 10 anni i principali aeroporti italiani potranno essere gravemente congestionati.

Per Roma Fiumicino in particolare la soglia di capacità potrebbe essere raggiunta, in assenza di interventi sostanziali sul sistema piste e piazzali, già entro il 2015, mentre per Milano Malpensa entro il 2020.

Situazione analoga per gli aeroporti di Bergamo, Catania Napoli, Bologna, Firenze e Pisa, che presentano già oggi un livello di saturazione delle aerostazioni nelle ore di picco.

Buona invece la capacità delle piste degli scali di Milano Linate e Ciampino, che però hanno dei **limiti allo sviluppo dettati da problemi incompatibilità ambientale.**

1.2.9 Caratteristiche, qualità e sicurezza delle infrastrutture

1.2.10 Impatti ambientali

In generale, i **temi di natura ambientale**, così come il tema del contenimento e razionalizzazione dei consumi energetici, appaiono **trattati in forma embrionale** sia a livello di pianificazione che di progettazione.

Per esempio, per quanto riguarda il contenimento dell'inquinamento acustico ed il suo monitoraggio, attualmente risulta che per tutti gli aeroporti sono state costituite le **Commissioni aeroportuali per il rumore**, in attuazione delle norme in materia, ma che solo per il 34% degli aeroporti sono stati approvati i **Piani di zonizzazione acustica**, e soltanto 5 società di gestione hanno redatto un **Piano di risanamento acustico** (Roma Fiumicino, Linate Napoli, Bologna e Pantelleria). Infine si registra che in 13 scali è stato **realizzato e collaudato un sistema di monitoraggio delle emissioni acustiche**.

I rilievi effettuati confermano inoltre che ci sono aeroporti soggetti ad una **forte pressione insediativa**, con conseguenti **problemi di incompatibilità ambientale** di sviluppi futuri, (come Napoli, Ciampino, Firenze).

Dati che confermano che al rispetto, comunque non generalizzato, di limiti e parametri normativi, **non corrispondono ancora politiche volte a sviluppi indirizzati verso le migliori pratiche di rapporto con l'ambiente e il paesaggio** ed il miglior uso delle risorse energetiche.

NOTA BENE: Va qui evidenziato, che in questo capitolo, non vi è alcuna cenno relativamente agli impatti ambientali sulla qualità dell'aria e del suolo generati dalle attività aeroportuali sui territori e sulle comunità che ci sono nell'intorno dei sedimi aeroportuali.

1.2.11 Situazione economico-finanziaria dei gestori e approccio sistemico

2. POTENZIALITA' DI SVILUPPO DEGLI AEROPORTI

Lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano, inteso come realizzazione delle opportunità di crescita che il settore evidenzia, dipenderà da fattori generati dall'interazione fra società di gestione aeroportuale, governo delle reti degli altri modi di trasporto, istituzioni, **territorio** e soggetti terzi: questi fattori saranno gli elementi "trainanti" dello sviluppo futuro.

Potranno rispondere efficacemente allo sviluppo del traffico atteso quegli aeroporti che dimostrano di possedere le potenzialità di sviluppo necessarie a garantire **capacità delle infrastrutture**, adeguato grado di accessibilità e accettabili livelli di servizio, in un **quadro di compatibilità ambientale**.

Le potenzialità di sviluppo di ciascun aeroporto sono state desunte dalla lettura incrociata tra stato attuale delle infrastrutture e domanda di traffico, da cui sono emerse le esigenze con cui si dovrà misurare la capacità del sistema aeroportuale e quindi dall'interazione fra quelle variabili che sono oggettivamente alla base dello sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale.

E' stato pertanto individuato un **set di fattori di sviluppo** (d'ora in poi anche solo "i fattori"), che **sottendono i requisiti** che devono o dovranno essere soddisfatti dalle singole infrastrutture aeroportuali, affinché possano essere considerati **scali strategici del sistema aeroportuale italiano**, su cui concentrare gli investimenti.

L'attribuzione del **ruolo di scalo strategico** è pertanto determinata in funzione del livello di soddisfacimento dei requisiti connessi ai fattori di sviluppo individuati.

Ogni scalo considerato strategico dovrà essere in grado di sostenere in termini economici, patrimoniali e finanziari il proprio piano di sviluppo.

2.1 Individuazione dei fattori per lo sviluppo e dei requisiti sottesi

L'analisi effettuata ha consentito di individuare come **fattori per lo sviluppo**:

1. Volumi e caratteristiche di traffico dello scalo;
2. Servizio strategico;
3. Tipologia di traffico;
4. Pianificazione degli sviluppi;
5. Capacità delle infrastrutture;
6. Livelli di accessibilità;
7. Grado di multimodalità;
8. **Compatibilità ambientale;**
9. Ruolo di riserva di capacità.

Per ogni infrastruttura aeroportuale **devono essere soddisfatti sostanzialmente i requisiti sottesi dai fattori sopra definiti** al fine di poter considerare "strategico" il relativo scalo nel sistema aeroportuale italiano.

Volumi e caratteristiche di traffico

Servizio "strategico"

Tipologia di traffico

Pianificazione degli sviluppi

a. Per ogni infrastruttura aeroportuale deve essere **dimostrato il presidio del processo di pianificazione dello sviluppo** e della **messa a norma in funzione dei volumi di traffico attuali** e attesi attraverso la redazione e approvazione del **Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA)**, il cui stato di maturità è espresso dai quattro livelli seguenti (maturità crescente):

- In Istruttoria presso ENAC;
- Nulla Osta ENAC;
- **Decreto VIA approvato;**
- Approvazione in Conferenza di Servizi.

b. Per ogni infrastruttura aeroportuale, inoltre, si dovrebbe auspicabilmente dimostrare la possibilità di **gestire il processo di pianificazione su base continuativa**, prevedendo un **adeguato anticipo nella pianificazione degli interventi** in relazione ai **tempi di realizzazione delle opere** che devono essere noti e quindi stimati.

c. Per ogni infrastruttura aeroportuale si dovrebbe poter disporre auspicabilmente di **aree adeguate per ampliamenti del sedime aeroportuale**, in modo da poter **pianificare uno sviluppo del traffico** anche oltre i limiti fisici e strutturali del sedime rilevato al momento del presente Studio.

d. Per ogni aeroporto si dovrebbe poter **dimostrare il raggiungimento di adeguati standard qualitativi** in relazione **alle opere realizzate** e che **saranno realizzate**. Tali standard afferiscono alle pratiche internazionali nel settore dell'ingegneria e dell'architettura.

e. La rilevazione del **grado di maturità del PSA**, così come sopra definito, unitamente alle altre considerazioni presentate, determina la **valutazione circa il soddisfacimento dei requisiti sottesi** dal presente fattore per lo sviluppo.

Capacità delle infrastrutture

Livelli di accessibilità

Grado di multi-modalità

Compatibilità ambientale

a. Per ogni infrastruttura aeroportuale deve essere **dimostrata la compatibilità ambientale** ai sensi della **normativa vigente** (con particolare riferimento agli indici relativi all'**inquinamento acustico e atmosferico**).

b. Per ogni infrastruttura aeroportuale si deve poter dimostrare che lo **sviluppo potrà avvenire garantendo il mantenimento della compatibilità ambientale** ai sensi della normativa vigente e di quella che ragionevolmente potrà caratterizzare gli scenari futuri.

c. La rilevazione del **livello di compatibilità ambientale**, **attuale** e **atteso**, determina la **valutazione circa il soddisfacimento dei requisiti sottesi** dal presente fattore per lo sviluppo.

Riserve esterne di capacità

2.2 Metodologia di valutazione dei fattori di sviluppo

La **verifica circa il soddisfacimento dei requisiti richiesti** dai fattori per lo sviluppo è stata applicata al sistema aeroportuale italiano e più precisamente:

- agli scali aeroportuali aperti al traffico commerciale di linea;
- agli scali aeroportuali in corso di costruzione e/o di prossima apertura;
- ai principali progetti relativi alla realizzazione di nuovi scali aeroportuali.

L'applicazione ha riguardato 49 siti aeroportuali o progetti di siti aeroportuali e la **verifica circa il soddisfacimento dei requisiti** è stata condotta sulla base delle informazioni raccolte nella prima parte del presente Studio (Atlante degli aeroporti).

Tale analisi è stata **condotta essenzialmente su dati fattuali e oggettivi** e il giudizio circa il **soddisfacimento di un determinato requisito** è **sostanzialmente privo di veri margini di discrezionalità**, pur contenendo alcuni aspetti minori potenzialmente oggetto di differenti interpretazioni.

L'**analisi circa il soddisfacimento dei requisiti sottesi** dai fattori per lo sviluppo evidenzia, in relazione ai risultati dell'analisi stessa, le **potenzialità di sviluppo di una determinata infrastruttura** e in che modo tali **potenzialità potranno o potrebbero concretizzarsi nel breve, medio e lungo periodo**. Infatti, i **fattori per lo sviluppo** identificati evidenziano in alcuni casi la possibilità di sostanziale controllo del fattore per lo sviluppo da parte della società di gestione mentre in altri casi tale controllo è sostanzialmente demandato alle politiche e agli indirizzi delle Istituzioni locali e/o nazionali.

Sono considerabili fattori per lo sviluppo sostanzialmente controllabili dalla società di gestione:

- Volumi e caratteristiche di traffico
- Tipologia di traffico
- Pianificazione degli sviluppi
- Capacità delle infrastrutture

- Servizio strategico
- Necessità di Riserve esterne di capacità
- Ruolo di riserva di capacità

Sono considerabili fattori per lo sviluppo sostanzialmente controllabili dalle Istituzioni locali e/o nazionali:

- Livelli di accessibilità
- Grado di multi modalità

Ogni società di gestione di un'infrastruttura aeroportuale può pertanto intervenire attivamente al fine di soddisfare al meglio i requisiti sottesi ai fattori per lo sviluppo da lei controllabili mentre può soltanto adoperarsi affinché le Istituzioni locali e/o nazionali provvedano al miglioramento dei requisiti sottesi dai fattori per lo sviluppo corrispondenti all'accessibilità e alla multi-modalità.

Conseguentemente, una delle linee d'indirizzo strategico desumibili dal presente studio riguarda proprio l'opportunità che la spesa pubblica sia indirizzata, in termini di investimenti sull'accessibilità e sulla multimodalità, essenzialmente nei confronti di quelle infrastrutture aeroportuali che risultano rappresentare già oggi gli "scali strategici" del sistema aeroportuale italiano.

A tal fine ogni aeroporto della rete nazionale è stato sottoposto alla verifica circa il soddisfacimento di requisiti sottesi da fattori per lo sviluppo, per determinare la lista degli scali prioritari in quanto scali strategici del sistema aeroportuale italiano secondo la seguente articolazione, da non intendere come una classificazione degli aeroporti:

AEROPORTI STRATEGICI

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico 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, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

Gli scali strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di "Gate Intercontinentale" di ingresso al Paese.

AEROPORTI PRIMARI

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, **non risultano attualmente possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni** fra le quali: **vincoli ambientali**, **accessibilità inadeguata**, **ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture**, etc.. Tali scali contribuiscono tuttavia a soddisfare la domanda di traffico dei loro bacini, in rapporto di sussidiarietà con gli scali strategici.

AEROPORTI COMPLEMENTARI:

Sono gli scali che per la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali, e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete. L'insieme comprende anche gli scali che svolgono un servizio essenziale in quanto assicurano i collegamenti con aree periferiche o con le isole, che hanno come altra alternativa di trasporto solo quello marittimo.

Tra gli aeroporti complementari ve ne sono alcuni che per il mantenimento del ruolo sono condizionati alla realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati al traffico atteso. Gli aeroporti complementari non presentano i requisiti rispondenti ai fattori di sviluppo ma possono svolgere nel medio-lungo periodo il ruolo di **riserve di capacità** di quote aggiuntive di traffico di uno o più scali strategici dell'area di riferimento.

NOTA BENE: Va qui evidenziato, che tra il capitolo: "2.1 Individuazione dei fattori per lo sviluppo e dei requisiti sottesi" e il capitolo: "2.2 Metodologia di valutazione dei fattori di sviluppo" come sin qui richiamati, dall'elenco dei "fattori per lo sviluppo" sarebbe "scomparso" questo punto: "**Compatibilità ambientale**" (vedi tabella a sinistra) sostituito da questo punto: "**Necessità di Riserve esterne di capacità**" (vedi tabella a destra) e ovviamente questa "dimenticanza-sostituzione"... va qui segnalata".

1. Volumi e caratteristiche di traffico dello scalo;
2. Servizio strategico;
3. Tipologia di traffico;
4. Pianificazione degli sviluppi;
5. Capacità delle infrastrutture;
6. Livelli di accessibilità;
7. Grado di multimodalità;
- 8. Compatibilità ambientale;**
9. Ruolo di riserva di capacità.

- Volumi e caratteristiche di traffico
- Servizio strategico
- Tipologia di traffico
- Pianificazione degli sviluppi
- Capacità delle infrastrutture
- Livelli di accessibilità
- Grado di multi modalità
- Necessità di Riserve esterne di capacità**
- Ruolo di riserva di capacità

Dall'elenco dei "fattori per lo sviluppo" a cui dovrebbero sottostare le programmazioni dei PSA - Piani di Sviluppo Aeroportuale, l'aver **sostituito** il fattore: "**Compatibilità ambientale**" con il fattore: "**Necessità di Riserve esterne di capacità**" potrebbe **far sospettare** che la "**Compatibilità ambientale**" sia una criticità che potrebbe impedire un **veloce iter** per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e come tale forse sarebbe meglio eliminarla sia... dai: "**fattori per lo sviluppo sostanzialmente controllabili dalla società di gestione**" che... dai: "**fattori per lo sviluppo sostanzialmente controllabili dalle Istituzioni locali e/o nazionali**"

3. Strategie di intervento per macrobacini

Capitolo 3 - Strategie

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-03-V32.pdf

3 Strategie di intervento per macrobacini

Le indicazioni per gli sviluppi degli scali nei macrobacini sono state costruite sulla base di alcuni obiettivi principali che si basano sul riconoscimento del trasporto aereo come risorsa fondamentale per lo sviluppo economico del Paese e la **qualità della vita**:

...omississ...

c. generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua e lo sviluppo dell'intermodalità, **in uno sviluppo compatibile con l'ambiente**;

...omississ...

D. INDIVIDUAZIONE DELLE POSSIBILI AZIONI DA DELEGARE AGLI ORGANI LOCALI

Lo studio formula indicazioni che potranno essere fornite agli Enti locali in merito alla realizzazione di opere e all'attuazione di interventi relativi all'accessibilità più prossima agli scali, sia a livello di infrastrutture viarie che di connessioni su ferro con le città di riferimento. Sono fornite altresì indicazioni sugli **sviluppi degli scali** che dovrebbero essere **recepiti negli strumenti di pianificazione locale**, soprattutto nell'ottica di **salvaguardia delle aree per l'espansione degli aeroporti** e il **miglioramento del rapporto con l'ambiente**.

4. NORD OVEST

5. NORD EST

6. CENTRO NORD

7. CENTRO

8. SUD

9. SICILIA

10. SARDEGNA

Capitolo 4 - Nord Ovest			www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-04-V32.pdf
Capitolo 5 - Nord Est			www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-05-V32.pdf
Capitolo 6 - Centro Nord			www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-06-V32.pdf
Capitolo 7 - Centro			www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-07-V32.pdf
Capitolo 8 - Sud			www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-08-V32.pdf
Capitolo 9 - Sicilia			www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-09-V32.pdf
Capitolo 10 - Sardegna			www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-10-V32.pdf

NOTA BENE: Questa parte dello “Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale” non viene considerato e tanto meno commentato perché a quanto pare per queste ipotesi di sviluppo non si è tenuto conto di quanto era stato previsto al capitolo: “2.1 Individuazione dei fattori per lo sviluppo e dei requisiti sottesi” dove il punto “**Compatibilità ambientale**” così recitava:

a. Per ogni infrastruttura aeroportuale deve essere **dimostrata la compatibilità ambientale** ai sensi della normativa vigente (con particolare riferimento agli indici relativi all'**inquinamento acustico e atmosferico**).

b. Per ogni infrastruttura aeroportuale si deve poter dimostrare che lo **sviluppo potrà avvenire garantendo il mantenimento della compatibilità ambientale** ai sensi della normativa vigente e di quella che ragionevolmente potrà caratterizzare gli scenari futuri.

c. La rilevazione del **livello di compatibilità ambientale**, **attuale** e **atteso**, determina la valutazione circa il **soddisfacimento dei requisiti sottesi dal presente fattore per lo sviluppo**.

Le considerazioni inerenti la “**Compatibilità ambientale**” dei Piani di Sviluppo Aeroportuali, verranno esaminate dopo l'analisi della proposta del “**Piano Nazionale degli Aeroporti**”, che è stato predisposto da ENAC a partire dai contenuti dello “**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale**”.

Questa scelta è obbligata, per evitare una doppia analisi di dichiarazioni similari tra le conclusioni del primo documento (versione 2010) e le proposte come contenute in questo ultimo documento (del 2012).

Indirizzi per lo sviluppo della rete aeroportuale

Capitolo 11 - Rete Aeroportuale

www.vivicaselle.eu/PNA/CAP-11-V32.pdf

Con l'analisi dell'ultimo capitolo dello “**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale**” si concludono le considerazioni espresse su questo importante lavoro, che però, è **gravemente carente in merito alle problematiche ambientali e sanitarie** conseguenti alle attività aeroportuali.

11.1 Gli scali strategici della rete aeroportuale nazionale

Aeroporti strategici

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico 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.

Aeroporti primari

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, **non risultano attualmente possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali**, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc..

Aeroporti Complementari:

Sono gli scali che per la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali, e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete.

Sono considerati “**scali strategici**”, e quindi infrastrutture soddisfacenti i requisiti rispondenti ai fattori per lo sviluppo o infrastrutture in deroga ai sensi di quanto sopra descritto, i seguenti 14 scali:

14 AEROPORTI STRATEGICI: Roma Fiumicino (Gate Intercontinentale) - Milano Malpensa (Gate Intercontinentale) - Venezia (Gate Intercontinentale) - Bari - Bergamo - Bologna - Cagliari - Catania - Firenze (condizionato) - Lamezia Terme - Milano Linate - Napoli Capodichino - Napoli Grazzanise - Palermo - Pisa

NON sono considerati “scali strategici”, e quindi infrastrutture **NON** soddisfacenti i requisiti sottesi dai fattori per lo sviluppo, i seguenti scali:

10 SCALI PRIMARI: Alghero - Brindisi - Genova - Olbia - Torino - Trapani - Treviso - Trieste - Verona - Viterbo

24 SCALI COMPLEMENTARI: Aosta* - Albenga - Ancona - Brescia (Riserva di capacità a lungo periodo) - Bolzano - Comiso (Condizionato all'avvio delle attività) - Crotone - Cuneo - Foggia* - Forlì - Grosseto* - Lampedusa - Marina di Campo - Elba - Pantelleria - Parma - Perugia - Pescara - Reggio Calabria - Rimini - Roma Ciampino - Salerno* (Condizionato al prolungamento pista) - Siena - Taranto (Servizio strategico settore cargo) - Tortolì - * Scali con traffico di linea irregolare.

La rete aeroportuale nazionale

11.2 L'assetto della rete aeroportuale nazionale

Distribuzione del traffico al 2030

11.4 La programmazione infrastrutturale al 2030

11.5 I bacini di traffico degli aeroporti, attuali e al 2030

11.6 Linee strategiche di intervento

E' tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030, che:

... livelli di servizio siano garantiti 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**.

Regolamentazione del processo di **formazione** e **approvazione** dei **Piani di Sviluppo Aeroportuale**

Si ritiene necessaria l'emanazione di un atto normativo in materia di formazione ed approvazione degli **strumenti di pianificazione e programmazione dello sviluppo degli aeroporti, alla scala nazionale, regionale e del singolo aeroporto** (per esempio su modello della legislazione spagnola in materia) che determini i contenuti dei Piani, con particolare riferimento a: • sviluppo integrato con il sistema dell'accessibilità; • integrazione con le funzioni territoriale ed urbane contermini; • compatibilità con i piani di settore sovraordinati; • aree di riserva che garantiscano la possibilità di sviluppo ed espansione degli aeroporti; • aree per lo sviluppo di attività non aviation, commerciali, direzionali, ricettive e di servizio.

E' altresì necessario che sia regolamentato l'iter approvativo, **i tempi massimi di emanazione dei relativi pareri da parte delle Istituzioni competenti** così come quelli di integrazione documentale da parte delle società di gestione. **La certezza dei tempi infatti consentirebbe una programmazione dei interventi più aderente alle dinamiche di sviluppo in atto.**

Regolamentazione dei livelli minimi di servizio

E' opportuna la regolamentazione dei livelli di servizio minimi delle infrastrutture che devono essere garantiti, in riferimento alle dimensioni delle aree operative destinate ai passeggeri, così come alla qualità delle strutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, di sostenibilità economica, nonché per il contenimento di consumi energetici e **relazione con l'ambiente e il paesaggio.**

Aggiornamento dello studio e modalità di attuazione delle strategie

In relazione alla individuazione degli scali strategici è importante sottolineare ed evidenziare come l'andamento e lo sviluppo del mercato, inteso come decisioni e azioni messe in atto dai vettori aerei, possa esprimersi secondo scenari diversi e, ragionevolmente, anche più veloci di quanto ipotizzato dallo Studio.

Coerentemente con quanto rilevato in numerosi casi italiani e stranieri, tali accelerazioni possono essere indotte da limiti della cosiddetta capacità commerciale cioè dalla indisponibilità di garantire movimenti (decolli e atterraggi) in fasce orarie commercialmente appetibili (mattino e sera, ad esempio) e/o dall'impossibilità di garantire tempi di turn-around sufficientemente brevi e/o dall'impossibilità di garantire condizioni economiche compatibili con le politiche di prezzo dei vettori.

La verifica circa la capacità di soddisfacimento della domanda di trasporto aereo da parte degli scali deve pertanto essere riproposta **su base triennale** al fine di cogliere eventuali necessità emerse successivamente lasciando quindi, seppur oggi solo in linea teorica, lo spazio a nuove iniziative in grado di soddisfare una domanda emergente.

A tal fine è da considerarsi prioritario, necessario e non derogabile **l'aggiornamento su base triennale della banca dati dell'ATLANTE DEGLI AEROPORTI e dell'elenco degli "scali strategici"** al fine di recepire eventuali evoluzioni occorse e che ragionevolmente occorreranno.

Tale previsione è coerente con quanto accaduto negli ultimi anni durante i quali alcuni aeroporti italiani ed europei hanno **registrato importanti tassi di crescita in periodi temporale anche molto brevi.**

E' ragionevole ritenere inoltre che debbano essere istituite **apposite commissioni in seno al Governo e che agiscano in concerto con ENAC** al fine di:

- **monitorare l'avanzamento degli investimenti pubblici a servizio dei progetti di miglioramento dell'accessibilità e della multi-modalità verso gli "scali strategici"** intervenendo, con appositi strumenti, laddove tali progetti non siano realizzati nei tempi previsti;
- **monitorare l'avanzamento del piano d'investimento delle società di gestione** intervenendo, con appositi strumenti, laddove tali progetti non siano realizzati nei tempi previsti;
- **avviare ogni tre anni l'aggiornamento della lista degli "scali strategici"** del sistema aeroportuale italiano.

Per quanto riguarda invece l'attuazione delle strategie indicate dallo Studio, si ritiene inadeguato il ricorso ad uno strumento di **"Piano aeroportuale" a livello nazionale**, (peraltro non specificatamente contemplato dal quadro normativo italiano se non come parte integrante di un più generale **Piano Nazionale dei Trasporti**), che comporterebbe tempi lunghi di redazione e di approvazione, non compatibili con le rapide trasformazioni del settore.

Si ritiene al contrario più efficace la definizione di specifici **piani operativi** (Action Plan) che, sulla base delle strategie e delle linee guida del presente Studio, promuovano le azioni necessarie per il raggiungimento delle condizioni per lo sviluppo del traffico aereo e l'integrazione del trasporto aereo con le altre modalità di trasporto.

NOTA BENE: Anche in questa **parte finale** dello **"Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale"** non si è tenuto conto di quanto era stato previsto al capitolo: **"2.1 Individuazione dei fattori per lo sviluppo e dei requisiti sottesi"** dove il punto **"Compatibilità ambientale"** così recitava:

- a. Per ogni infrastruttura aeroportuale deve essere **dimostrata la compatibilità ambientale** ai sensi della normativa vigente (con particolare riferimento agli indici relativi all'**inquinamento acustico e atmosferico**).
- b. Per ogni infrastruttura aeroportuale si deve poter dimostrare che lo **sviluppo potrà avvenire garantendo il mantenimento della compatibilità ambientale** ai sensi della normativa vigente e di quella che ragionevolmente potrà caratterizzare gli scenari futuri.
- c. La rilevazione del **livello di compatibilità ambientale, attuale e atteso**, determina la valutazione circa il soddisfacimento dei requisiti sottesi dal presente fattore per lo sviluppo.



ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI PARTE PRIMA

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

OneWorks, KPMG, Nomisma

Edizione 1 - settembre 2010



STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE, SCENARI E STRATEGIE DI SVILUPPO

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

OneWorks, KPMG, Nomisma

Edizione 1 - settembre 2010

Dopo aver analizzato le **1.638 pagine** dell'**ATLANTE degli Aeroporti Italiani** e lo **Stato del Sistema Aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo** che rappresentano i documenti che costituiscono lo "**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale**" ora non resta che esaminare le **86 pagine** di quello che... "**dovrebbe essere**" il "**Piano Nazionale degli Aeroporti**" e anche quest'ultimo documento viene analizzato al fine di verificare come l'ENAC voglia applicare le normative nazionali e comunitarie sulla **V.I.A.** - **Valutazione Impatto Ambientale** e sulla **V.A.S.** - **Valutazione Ambientale Strategica** Direttive Comunitarie che "**dovrebbero essere applicate per le infrastrutture Aeroportuali.**"



Febbraio 2012

Executive Summary

La crescita del traffico aereo è riconosciuta in tutta Europa quale elemento fondamentale per lo sviluppo economico, e si potrà realizzare solo se:

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

Il Piano Nazionale degli Aeroporti evidenzia 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. Per ognuno dei temi esplorati, **regolamenti e decisioni UE**, caratterizzazioni del trasporto aereo nazionale e del trasporto merci, intermodalità, **territorio, ambiente**, il Piano fornisce, a fronte del relativo scenario, la visione e le strategie da adottare.

Il Piano si fonda sulle seguenti strategie:

- **salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti** per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- **sostenibilità ambientale** di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, **anche a sostegno delle politiche ambientali;**

Il Piano contiene infine un "Action Plan" che definisce per gli aeroporti principali della rete nazionale il profilo funzionale, strategico o primario, al fine di determinare la **priorità degli interventi** per gli scali che hanno una funzione strategica nella rete. Per ogni profilo funzionale è definita la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare durante la vigenza del Piano, sia per le infrastrutture air side e land side che per le infrastrutture di accesso, gomma e ferro.

01 Introduzione

1.1 Esigenze

Nondimeno entrano, ai fini della valenza, le qualità funzionali in termini di: connettività, intermodalità, accessibilità, **sostenibilità ambientale**, rapporto con il territorio e capacità.

1.2 Sfide e opportunità

Alcune peculiari caratteristiche della rete aeroportuale italiana, **quali la morfologia del territorio e la sensibilità ambientale**, la struttura delle connessioni, 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 per la rete aeroportuale** 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 Nazionale i registri di piani di azione che poggiano sugli **obiettivi di incremento della capacità infrastrutturale** e commerciale, e di migliori livelli di servizio per gli utenti, che utilizzano il trasporto aereo come parte del sistema complessivo della mobilità.

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) generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua **in un quadro di sviluppo compatibile con l'ambiente**;

1.3 Struttura del Piano Nazionale

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

- 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;

02 Gli Orientamenti Europei

2.1 La nuova rete di trasporto trans - europeo (TEN-T)

2.2 Single European Sky 2

1) Miglior uso delle infrastrutture esistenti

L'uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti deve essere **ottimizzato prima di procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture**; occorre salvaguardare il patrimonio aeroportuale esistente che non trova ancora pieno sfruttamento entro la rete, come riserva per il futuro.

2) Ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e future espansioni

I vincoli economici ed ambientali e i lunghi tempi necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture obbligano a dare priorità all'uso ottimale della capacità esistente. Operare in questo senso significa che la **pianificazione territoriale** e la **pianificazione a lungo termine delle aree aeroportuali dovranno procedere parallelamente per tener conto dei vincoli ambientali** e del rapporto con le **funzioni urbane** che si insediano nelle aree aeroportuali. Fra i principali obiettivi della pianificazione coordinata fra aeroporti e territorio, vi è la salvaguardia di aree adeguate per i futuri sviluppi.

3) Miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e promozione dell'intermodalità

In particolare sul tema dell'intermodalità, il **Piano di Azione** evidenzia che esistono tre interfacce tra i trasporti aerei e ferroviari che presentano vantaggi specifici per la collettività e possono anche **ripercuotersi positivamente sull'ambiente**, ovvero:

- i collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e le città, con il **vantaggio di decongestionare il traffico stradale e di migliorare la qualità dell'aria attorno agli aeroporti**;

03 Il Trasporto Aereo Italiano

3.1 Aeroporti e ricadute economiche

3.2 La crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio

Il traffico passeggeri in Italia è passato da 91 milioni del 2000 a circa 149 milioni del 2011, registrando un tasso annuo medio di crescita pari al 4,6%.

3.3 Le caratteristiche della rete aeroportuale e del traffico aereo

3.4 I limiti per la crescita

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 **importati ripercussioni sulla capacità commerciale dello scalo**, ovvero sulla possibilità di offerta di nuovi movimenti nelle fasce orarie più richieste.

Situazione analoga per gli aeroporti di Bergamo, 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** come Milano Linate, Roma Ciampino e Napoli Capodichino.

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, quanto possibile, gli **impatti sull'ambiente e sul paesaggio**, dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture air side e land side;

3.5 Accessibilità aeroportuale e intermodalità

3.6 Trasporto aereo e Alta Velocità

04 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 ha rilevato che i 20 principali scali italiani, dove si concentra un traffico di 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 processo tendente ad una convergenza tra le strategie nazionali e quelle aeroportuali locali.

Occorre dunque 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 all'attività di volo.

4.1 Tutela delle aree a rischio di impatto

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 una **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

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.

05 Il Trasporto Merci

5.1 Il traffico cargo in Italia

5.2 Natura della domanda air cargo

5.3 Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo

06 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 a livello mondiale 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 della Nazione**, 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 tempestivi 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' quindi necessario promuovere **politiche di sviluppo degli aeroporti che abbiano la sostenibilità ambientale** quale elemento qualificante e trainante.

6.2 Le strategie europee

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 traguardare gli obiettivi del citato White Paper europeo, qualificino il contributo del trasporto aereo italiano. Tali policies devono quindi **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 Buone Pratiche e comportamenti virtuosi per il risparmio energetico, l'autosufficienza 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 ENAC** avrà cura di elaborare policies attuative di questi orientamenti valutando, per gli aspetti connessi, l'adequatezza 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 Dlgs 152/06 e smi, 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.

Collateralmente alla **formalizzazione del presente Piano** si rende pertanto opportuna **l'attivazione del processo di VAS** per adempiere correttamente, dal punto di vista normativo ed istituzionale, **alle disposizioni in materia di tutela ambientale**. Alla luce di quanto sopra è necessario che **ENAC dia immediatamente avvio alla redazione degli studi di base connessi con la procedura di VAS**. 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.

Saranno invece **sottoposti alla Valutazioni di Impatto Ambientali (VIA) i Master Plan** dei singoli aeroporti, che attengono ad una scala di livello progettuale.

07 La "rete aeroportuale nazionale"

7.1 Le caratterizzazioni della rete

7.2 La struttura della rete degli aeroporti di interesse nazionale

08 Gli aeroporti di interesse locale

09 Strategie di Intervento

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 prescritti 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 principali, così come individuati dal Piano;
 - siano salvaguardate le aree di espansione degli aeroporti nell'ambito degli strumenti urbanistici 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;
 - sia garantita la fattibilità degli interventi attraverso il loro inserimento in un provvedimento legislativo che ne sancisca l'interesse nazionale, la priorità ed indifferibilità e definisca procedure accelerate per i processi autorizzativi, fra i quali le valutazioni di impatto ambientale, e per l'esecuzione delle opere, in maniera che i tempi di attuazione risultino compatibili con le dinamiche di crescita del traffico;
 - 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 principali è necessario che:
- gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti con maggiore valenza strategica;
 - 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;
 - sia garantita l'attuazione degli interventi da parte delle Istituzioni nazionali, attraverso impegni della spesa pubblica in materia di investimenti;
 - le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati processi di pianificazione degli ulteriori collegamenti su ferro indicati dall'Action Plan.

10 Action Plan di sviluppo della rete

L'Action Plan è articolato per macrobacini di traffico e definisce:

- 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

11.1 Aeroporti strategici

Gate Intercontinentali (n.3): Milano Malpensa; Roma Fiumicino; Venezia Tessera.

Aeroporti strategici (n. 13): Bari; Bergamo; Bologna; Cagliari, Catania; Firenze; Genova; Lamezia Terme; Milano Linate; Napoli; Palermo; Pisa; Torino.

11.2 Aeroporti primari

Aeroporti primari (n.8): Alghero; Brindisi; Ciampino; Olbia; Trapani; Treviso; Trieste; Verona.

11.3 Nuovi aeroporti

11.4 Aeroporti Cargo

11.5 Scali con sviluppo correlato

11.6 Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio

INDICATORE	PARAMETRO	STANDARD MINIMO DA ASSICURARE PER TIPOLOGIA DI SCALO			
		Primario	Strategico	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
3	Livelli di accessibilità	Dotazione parcheggi (posti auto/Milione di pax)	≥ 500 p.a	≥ 600 p.a	≥ 700 p.a
		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%

12 Assetto della rete e interventi prioritari

12.1 Assetto della rete

12.2 Interventi prioritari

12.2.1 Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali

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

GATES INTERCONTINENTALI

NUOVI AEROPORTI

AEROPORTI STRATEGICI

12.2.2 Interventi per l'accessibilità e l'intermodalità

12.2.3 Infrastrutture e impianti per il controllo del traffico aereo

12.3 Schede degli interventi

Per ogni aeroporto è riportata una scheda degli interventi principali, con indicazione della data di inizio e fine, il soggetto competente, il costo, la fonte di finanziamento, lo stato del finanziamento e di avanzamento dell'opera, nonché il documento di programmazione di riferimento.

Nelle schede sono riportati

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

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 ENAC (Master Plan; Contratto di Programma; Piano Quadriennale degli investimenti; Concessione totale; finanziamenti del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità) o forniti direttamente dai gestori aeroportuali. Lo stato di finanziamento degli interventi è riportato solo nei casi di finanziamento o co-finanziamento pubblico e nel caso di interventi approvati da ENAC.

13 Macroarea del Nord Ovest	14 Macroarea del Nord Est
15 Macroarea del Centro Nord	16 Macroarea del Centro
17 Macroarea del Sud	18 Sicilia
19 Sardegna	

In queste precedenti pagine, il sottoscritto ha sintetizzato l'esame delle **1.638** pagine dello “**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale**” e l'esame delle **86** pagine della proposta di “**Piano Nazionale degli Aeroporti**” in rapporto all'**AMBIENTE** e/o per quanto è stato scritto riguardo agli **impatti ambientali** e/o relativo ai **territori su cui ricadono gli impatti generati dalle attività aeroportuali**.

In particolare va segnalato che nei capitoli 13, 14, 15, 16, 17, 18 e 19 della proposta di “**Piano Nazionale degli Aeroporti**” non risultano elencati e/o indicate... interventi e/o opere che abbiano alcuna attinenza con la **Mitigazione Ambientale**, con la **Compensazione Ambientale**, con il **Ripristino Ambientale**, con il **Restauro Ambientale** e/o il **Risanamento Ambientale**, conseguente agli impatti aeroportuali.

In questi due documenti sono indicati di fattibile realizzazione opere ed interventi di potenziamento e di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali e/o per incrementare il traffico per centinaia e centinaia di milioni di euro, quando in realtà la maggior parte di tutti questi interventi potrebbe nemmeno superare una VIA positiva e tanto meno una VAS, visto che alcuni di questi interventi “escono” dal sedime aeroportuale con gravi impatti sul territorio contermini gli aeroporti.

Una attenta lettura dello “**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale**” e del “**Piano Nazionale degli Aeroporti**” non aggiunge nulla di nuovo in merito al fatto che l'ENAC sia il “controllato” quando presenta i progetti da sottoporre a VIA (o VAS) e sia “controllore” quando deve verificare il rispetto delle normative nazionali e comunitarie in merito alla VIA e alla VAS.

La Commissione Europea Ambiente, qualora vi siano nuove informazioni che possano essere utili per le indagini sulla violazione di VIA e VAS, ritiene utile che queste giungano alla loro attenzione e dato che solo da pochi giorni, sono state rese pubbliche sul sito web dell'ENAC delle informazioni fondamentali, per comprendere come le problematiche ambientali (V.I.A. e V.A.S.) relativamente alle infrastrutture aeroportuali siano state gestite, sono gestite e verranno gestite da ENAC, con queste altre segnalazioni si vuole integrare la pratica **EU PILOT n° 3719/12/ENVI**, per far sì che oltre ai 6 aeroporti già sotto esame l'indagine in corso si estenda a tutti gli altri aeroporti italiani che possono aver violato la VIA e la VAS evidenziando nel contempo le responsabilità dell'ENAC, che sarebbe preposto ai controlli sugli aeroporti.

Altre SEGNALAZIONI “ad integrazione” della pratica EU PILOT n° 3719/12/ENVI

1^ Segnalazione:

Nell'**ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI**, per ogni singolo aeroporto li descritto e li illustrato, manca una qualsiasi informazione e/o notizia relativa al fatto che quell'aeroporto sia in possesso del Decreto di Compatibilità Ambientale, se sia stata presentata una VIA e/o sia in corso una eventuale procedura di “screening” e/o di “scoping” e/o qualsiasi informazione inerente il numero dei movimenti autorizzati.

2^ Segnalazione:

Nell'**ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI**, per ogni singolo aeroporto li descritto e li illustrato, manca una qualsiasi informazione relativa alle fonti di finanziamento delle opere realizzate e manca il dato se queste opere hanno ottenuto finanziamenti comunitari, i quali potrebbero anche essere stati concessi illegittimamente perché l'aeroporto può essere mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale.

3^ Segnalazione:

Nell'**ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI**, per ogni singolo aeroporto li descritto e li illustrato, manca qualsiasi informazione relativa alle opere di mitigazione-compensazione-risanamento-restauro-ripristino ambientale che siano state eventualmente realizzate e/o che siano ancora da realizzare in conseguenza all'operatività dell'aeroporto e dei conseguenti impatti ambientali ricadenti sui territori contermini.

4^ Segnalazione:

Nell'**ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI**, per ogni singolo aeroporto li descritto e li illustrato, sono stati illustrati (anche se sinteticamente e superficialmente) dei “LIMITI” e dei “VINCOLI” che per la loro valenza ambientale e tutela della salute pubblica meriterebbero una più approfondita analisi in quanto potrebbero essere “LIMITI-VINCOLI” che non potrebbero superare positivamente ne una VIA che una VAS.

5^ Segnalazione:

Nell'**ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI**, per ogni singolo aeroporto li descritto e li illustrato, sono mancanti tutte le informazioni relative ai: Piani di contenimento ed abbattimento del rumore, le mappature acustiche e le mappe acustiche strategiche, i Piani di Rischio Aeroportuale e l'elenco delle restrizioni operative che sarebbero obbligate per quell'aeroporto.

6^ Segnalazione:

Nell'**ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI**, per ogni singolo aeroporto li descritto e li illustrato, sono mancanti tutte quelle informazioni che dovrebbero assicurare: la sostenibilità ambientale [senza costi aggiuntivi a carico del gestore (come?)] le opere finalizzate a mitigare gli impatti sul territorio circostante, migliorare le progettazioni a fini ambientali e favorire gli interventi operativi a fini ambientali.

7^ Segnalazione:

Nello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO**, non c'è stata alcuna analisi approfondita che abbia rilevato le “condizioni di fatto degli aeroporti” e il rapporto di questi alle problematiche conseguenti agli inquinamenti acustici, ambientali e sanitarie generate dalle attività delle infrastrutture aeroportuali che impattano sui territori contermini agli aeroporti nazionali.

8^ Segnalazione:

Nello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO**, considerare quanto qui proposto come “scenario evolutivo di sviluppo” sia poi trasformato quale essere il “**Piano Nazionale degli Aeroporti**” è un gravissimo errore se prima questa “proposta” non viene sottoposta alla Valutazione Ambientale Strategica in modo che ne abbia da ottenere una valutazione positiva... ad una V.A.S.

9^ Segnalazione:

Nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, definire il (PSA) Piano di Sviluppo Aeroportuale (o Master Plan) come l'unico strumento di previsione, pianificazione e di programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, riconosciuto dalla normativa vigente in materia, propedeutico alla realizzazione degli interventi all'interno dei sedime aeroportuale di proprietà dello Stato è corretto, ma dato che con questo PSA si pianifica e si programma... il PSA va sottoposto a VAS.

10^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene stabilito che il Piano di Sviluppo Aeroportuale deve essere predisposto secondo le *"Linee guida per la redazione dei Piani di sviluppo aeroportuale"*, come emanate da ENAC con la circolare emessa in data 01/10/2001 si chiede se questo è un errore visto che successivamente a quella data è entrata in vigore la Direttiva VAS.

11^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene stabilito che il (PSA) Piano di Sviluppo Aeroportuale deve essere individuato per quanto previsto nella Circolare del Ministero dei trasporti e dei lavori pubblici N. 1408 del 23.02.1996 (GU 21-05-96 N. 117) avente ad oggetto: *"Programmazione, approvazione e autorizzazione dei piani di sviluppo aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale (Decreto legge 28 giugno 1995, art. 1, comma 6, convertito nella legge 3 agosto 1995, N. 351)"* visto che successivamente a questa circolare è entrata in vigore la Direttiva VAS si chiede se questa circolare non debba essere aggiornata e adeguata alla Direttiva VAS.

12^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene stabilito che il (PSA) Piano di Sviluppo Aeroportuale: *"indica per l'intero ambito aeroportuale la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario, e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato"* si chiede se ENAC può intervenire solo all'interno dei sedimi aeroportuali e solo all'interno dei perimetri degli ambiti aeroportuali.

13^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *"la maggior parte degli scali non dispone di un PSA approvato, e quelli approvati sono ormai superati e necessitano di essere aggiornati"* non si comprende come l'ENAC possa continuare ad approvare nuove rotte e nuovi voli in aeroporti che, non sono solo mancanti di un PSA, ma sono anche mancanti della VIA.

14^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che il piano degli investimenti e il piano economico-finanziario, il contratto di programma, il piano quadriennale devono essere coerenti con il Piano di Sviluppo Aeroportuale e se questo PSA manca e non è aggiornato perchè l'ENAC continuare ad approvare nuove rotte e nuovi voli negli aeroporti spesso senza la VIA.

15^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *"il gestore e tenuto altresì a presentare annualmente una relazione sullo stato di attuazione del programma degli interventi e del relativo piano degli investimenti, comprendente anche i riferimenti alle eventuali nuove opere non previste, alle variazioni ed agli aggiornamenti che comunque debbono essere coerenti con lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e con il programma originario approvato e dovranno tenere conto dell'andamento delle attività aeroportuali"* e se questo PSA manca e/o non è aggiornato, perchè l'ENAC continuare ad approvare nuove rotte e nuovi voli negli aeroporti che spesso sono anche senza la VIA e/o con una VIA non aggiornata e/o con un limite al numero dei voli?

16^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *"a livello comunitario sono stati riconosciuti ammissibili, per taluni casi, gli aiuti di avviamento. Infatti si è riconosciuto che gli aeroporti minori spesso non dispongono del volume di passeggeri necessari per raggiungere una dimensione critica e la soglia di redditività. Pertanto è ammessa l'erogazione temporanea di aiuti pubblici alle compagnie aeree, per incentivare la creazione di nuovi collegamenti o nuove frequenze a partire dagli aeroporti regionali e per raggiungere, entro un periodo limitato, la soglia di*

redditività”, perché ci sono aeroporti che da decenni (e non per un periodo limitato) risultano ancora aperti solo perché consistenti soldi pubblici vengono erogati alle compagnie low cost, “drogando” di fatto il mercato con un impatto distorsivo sulla concorrenza?

17^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *“In alcuni casi gli aeroporti o il sistema economico territoriale hanno erogato contributi per incentivare l’arrivo di vettori Low Cost. I programmi di incentivazione dei vettori Low Cost sugli aeroporti italiani si basano generalmente sull’erogazione di contributi di marketing, strumentali al raggiungimento dell’equilibrio economico finanziario della rotta”* spesso queste nuove rotte e quindi anche il conseguente incremento capacitivo del traffico, sono autorizzazioni che vengono rilasciate senza la preventiva VIA.

18^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che Vi sarebbero delle *“politiche di sviluppo degli aeroporti regionali attuate attraverso finanziamenti concessi in deroga alla normativa sugli aiuti di stato”*, a quanto ammonterebbero le risorse pubbliche investite e chi avrebbe autorizzato la deroga alla normativa sugli aiuti di stato?

19^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *“Deve preoccupare l’avvicinamento, solo rinviato a causa della crisi economica in corso, della saturazione della capacità degli scali strategici per il Paese, che potrebbe coincidere in molti casi con il decadimento dei livelli di servizio causato dal rinvio della realizzazione di importanti interventi di ammodernamento sulle strutture esistenti”* perché per alcuni aeroporti è stato proposto un potenziamento, quando molte infrastrutture aeroportuali, già ora possiedono dei grossi limiti allo sviluppo dettati anche da problemi incompatibilità ambientale.

20^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *“In generale, i temi di natura ambientale, così come il tema del contenimento e razionalizzazione dei consumi energetici, appaiono trattati in forma embrionale sia a livello di pianificazione che di progettazione”* quali sono le responsabilità da assegnare all’ENAC che sarebbe l’ente pubblico che dovrebbe esercitare il controllo, le verifiche e anche le sanzioni sulle infrastrutture aeroportuali?

21^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *“rilievi effettuati confermano inoltre che ci sono aeroporti soggetti ad una forte pressione insediativa, con conseguenti problemi di incompatibilità ambientale di sviluppi futuri. Dati che confermano che al rispetto, comunque non generalizzato, di limiti e parametri normativi, non corrispondono ancora politiche volte a sviluppi indirizzati verso le migliori pratiche di rapporto con l’ambiente e il paesaggio ed il miglior uso delle risorse energetiche”* chi ha permesso, in particolare in questo ultimo decennio, che la situazione ambientale degli aeroporti avesse da essere così compromessa.

22^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *“Potranno rispondere efficacemente allo sviluppo del traffico atteso quegli aeroporti che dimostrano di possedere le potenzialità di sviluppo necessarie a garantire capacità delle infrastrutture, adeguato grado di accessibilità e accettabili livelli di servizio, in un quadro di compatibilità ambientale”*, come è possibile che vi siano ancora degli aeroporti che stanno operando non solo senza un PSA approvato, ma anche senza il Decreto di Compatibilità Ambientale e se con una VIA rilasciata, il numero dei voli è ben maggiore al numero dei movimenti autorizzati.

23^ Segnalazione:

Se nello STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO, viene dichiarato che *“Per ogni infrastruttura aeroportuale deve essere dimostrato il presidio del processo di pianificazione dello sviluppo e della messa a norma in funzione dei volumi di traffico attuali e attesi attraverso la redazione e approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), il cui stato di maturità è espresso dai quattro livelli seguenti (maturità crescente): • In Istruttoria presso ENAC; • Nulla Osta ENAC; • Decreto VIA approvato; • Approvazione in Conferenza di Servizi”*, perché non viene verificata la compatibilità ambientale delle infrastrutture aeroportuali in rapporto ai volumi di traffico attuali e solo dopo le

opportune ed immediate realizzazioni di opere di mitigazione-compensazione-risanamento-rirestauro-ripristinamento ambientale, verificare se possono essere attesi eventuali sviluppi dei volumi di traffico.

24^ Segnalazione:

Se nello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO**, viene dichiarato che *“Per ogni aeroporto si dovrebbe poter dimostrare il raggiungimento di adeguati standard qualitativi in relazione alle opere realizzate e che saranno realizzate. Tali standard afferiscono alle pratiche internazionali nel settore dell’ingegneria e dell’architettura”*, perché tali standard qualitativi non vengono obbligati anche per risolvere le problematiche ambientali, sanitarie e di impatto ambientale generale?

25^ Segnalazione:

Se nello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO**, viene dichiarato che *“Per ogni infrastruttura aeroportuale deve essere dimostrata la compatibilità ambientale ai sensi della normativa vigente (con particolare riferimento agli indici relativi all’inquinamento acustico e atmosferico)”*, perché questa compatibilità ambientale ai sensi della normativa vigente, non viene verificata sull’attuale stato delle infrastrutture aeroportuali?

26^ Segnalazione:

Se nello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO**, viene dichiarato che *“Per ogni infrastruttura aeroportuale si deve poter dimostrare che lo sviluppo potrà avvenire garantendo il mantenimento della compatibilità ambientale ai sensi della normativa vigente e di quella che ragionevolmente potrà caratterizzare gli scenari futuri”*, perché molti aeroporti continuano ad operare pur non avendo il possesso di un Decreto di Compatibilità Ambientale?

27^ Segnalazione:

Se nello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO**, viene dichiarato che *“La rilevazione del livello di compatibilità ambientale, attuale e atteso, determina la valutazione circa il soddisfacimento dei requisiti sottesi dal presente fattore per lo sviluppo”*, perché si permette che molti aeroporti continuino ad operare nonostante la compatibilità ambientale non è mai stata verificata e/o accertata... perché mai sottoposti a procedura di V.I.A. (o di V.A.S.).

28^ Segnalazione:

Se nello **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che nella: **Individuazione dei fattori per lo sviluppo e dei requisiti sottesi** tra i **“fattori di sviluppo”** c’è il punto: **“Compatibilità ambientale”** (vedi tabella a sinistra) come mai nella **Metodologia di valutazione dei fattori di sviluppo** dall’elenco dei **“fattori per lo sviluppo”** il punto: **“Compatibilità ambientale”** (tabella sinistra) viene sostituito da questo punto: **“Necessità di Riserve esterne di capacità”** (tabella destra).

1. Volumi e caratteristiche di traffico dello scalo;
2. Servizio strategico;
3. Tipologia di traffico;
4. Pianificazione degli sviluppi;
5. Capacità delle infrastrutture;
6. Livelli di accessibilità;
7. Grado di multimodalità;
- 8. Compatibilità ambientale;**
9. Ruolo di riserva di capacità.

- Volumi e caratteristiche di traffico
- Servizio strategico
- Tipologia di traffico
- Pianificazione degli sviluppi
- Capacità delle infrastrutture
- Livelli di accessibilità
- Grado di multi modalità
- Necessità di Riserve esterne di capacità**
- Ruolo di riserva di capacità

29^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che *“Sono fornite altresì indicazioni sugli sviluppi degli scali che dovrebbero essere recepite negli strumenti di pianificazione locale, soprattutto nell’ottica di salvaguardia delle aree per l’espansione degli aeroporti e il miglioramento del rapporto con l’ambiente”*, perché ad oggi sono pochissimi gli aeroporti che hanno realizzato opere di mitigazione-compensazione-risanamento-rirestauro-ripristinamento ambientale a tutela del territorio e la salute pubblica?

30^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che gli: *“Aeroporti strategici sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico 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”*, come mai molti di questi

aeroporti, ad esempio quello di Venezia (che sarebbe anche un “Gate” nazionale), di Treviso e di Verona e tanti altri... sono ancora mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale e senza una VIA positiva?

31^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato (e sottolinea) che gli: *“Aeroporti primari sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, non risultano attualmente possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc..”* come mai anche per questi aeroporti, prima di procedere a nuovi ampliamenti non vengono verificati e risolti gli impatti ambientali già presenti e già impattanti con gli attuali volumi di traffico?

32^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“E’ opportuna la regolamentazione dei livelli di servizio minimi delle infrastrutture che devono essere garantiti, in riferimento alle dimensioni delle aree operative destinate ai passeggeri, così come alla qualità delle strutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, di sostenibilità economica, nonché per il contenimento di consumi energetici e relazione con l’ambiente e il paesaggio”* perché, almeno a partire dal 14.3.1999 (Direttiva 97/11/CE) non c’è stata alcuna verifica della relazione con l’ambiente e il paesaggio e di come questa sia stata attivata nei confronti degli aeroporti.

33^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e potenziamenti, comunque laddove compatibile con le condizioni ambientali”*, perché vi sono continui potenziamenti ed incrementi capaci di traffico, nonostante già oggi anche con l’attuale attività aeroportuale questa operatività è già incompatibile con le attuali condizioni ambientali?

34^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“...il Piano Nazionale per la rete aeroportuale 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 Nazionale i registri di piani di azione che poggiano sugli obiettivi di incremento della capacità infrastrutturale e commerciale...”* perché in Italia vi sono decine di aeroporti che non hanno realizzato e/o attivato opere e/o procedure finalizzate alla salvaguardia dell’ambiente e soprattutto della salute pubblica di chi vive nell’intorno aeroportuale?

35^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che bisogna *“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”* perché le infrastrutture aeroportuali esistenti non hanno mai operato, mai agito e mai realizzato interventi e opere al fine di contenere gli impatti sull’ambiente, almeno a partire dal 14 marzo 1999?

36^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“vincoli economici ed ambientali e i lunghi tempi necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture obbligano a dare priorità all’uso ottimale della capacità esistente. Operare in questo senso significa che la pianificazione territoriale e la pianificazione a lungo termine delle aree aeroportuali dovranno procedere parallelamente per tener conto dei vincoli ambientali e del rapporto con le funzioni urbane che si insediano nelle aree aeroportuali”* perché le infrastrutture aeroportuali esistenti non hanno mai operato al fine di contenere gli impatti sull’ambiente, almeno a partire dal 14 marzo 1999?

37^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che nei limiti della crescita bisogna tener conto della *“razionalizzazione e ottimizzazione della capacità esistente, anche per contenere, quanto possibile, gli impatti sull’ambiente e sul paesaggio, dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture air side e land side”* perché le infrastrutture aeroportuali esistenti non hanno mai operato al fine di contenere gli impatti sull’ambiente, almeno a partire dal 14 marzo 1999?

38^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“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”* come possono essere previsti ampliamenti, potenziamenti e incrementi capacitivi degli aeroporti se le infrastrutture aeroportuali esistenti non hanno mai operato al fine di contenere gli impatti sull’ambiente, almeno a partire dal 14 marzo 1999?

39^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“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 una 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”* parrebbe essere evidente che la pianificazione aeroportuale deve essere inserita e valutata in una V.A.S. che oltre a tener conto delle esigenze dell’Aeroporto tenga conto del territorio.

40^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“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 processo tendente ad una convergenza tra le strategie nazionali e quelle aeroportuali locali”* parrebbe essere evidente che la pianificazione aeroportuale deve essere inserita e valutata in una V.A.S. che oltre a tener conto delle esigenze dell’Aeroporto e del suo Piano Sviluppo Aeroportuale... tenga conto anche del territorio.

41^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“Occorre dunque 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 all’attività di volo”* come ad esempio chiesto dal Comune di Sommacampagna nel documento riportato nella prime pagine di questa relazione dove in merito alle richieste (vedi sotto) della società di Gestione dell’Aeroporto Catullo di Verona:

1. la previsione di inserire nell’A.T.O. n. 8 un carico insediativo di natura direzionale / commerciale pari a 50.000 mq di s.l.p. e 150.000 mq di produttivo, al fine di consentire interventi all’interno dell’A.T.O. con procedure semplici e flessibili;
2. il rinvio della individuazione dei luoghi di collocazione delle barriere di mitigazione in prossimità del confine aeroportuale in sede di Piano degli Interventi.

Il comune di Sommacampagna così determinava: *“Nel confermare quindi l’esito della prima istruttoria sull’Osservazione presentata in data 2009, si ribadisce che, sotto il profilo tecnico urbanistico, ogni modifica del P.A.T. potrà essere introdotta a seguito dell’approvazione di un ACCORDO DI PROGRAMMA tra Aeroporto, Comune ed altri Enti interessati, che definisca il Piano di Sviluppo Aeroportuale a medio - lungo termine, che sia stato preliminarmente verificato sotto il profilo ambientale ottenendo la necessaria approvazione della V.I.A. e/o V.A.S. ai sensi delle norme vigenti. L’Osservazione presentata non appare quindi coerente con il progettato assetto strategico del territorio, con particolare riferimento alla verifica della sostenibilità ambientale dell’attività Aeroportuale attuale e futura, pertanto si ritiene che la stessa debba essere respinta”*.

42^ Segnalazione:

Se nel PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, viene dichiarato che *“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" quali sono stati i vantaggi dei territori se sono stati approvati ampliamenti, potenziamenti e incrementi capacitivi degli aeroporti se poi le infrastrutture aeroportuali esistenti non hanno mai operato al fine di contenere, limitare e/o almeno tentare di mitigare gli impatti sull'ambiente, almeno a partire dal 14 marzo 1999?

43^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che *"E' quindi necessario che gli Enti territoriali diano luogo ad una 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"* parrebbe essere evidente che la pianificazione aeroportuale deve essere inserita e valutata in una VAS che oltre a tener conto delle esigenze dell'Aeroporto e del suo Piano Sviluppo Aeroportuale tenga conto anche del territorio e delle esigenze delle comunità residenti nell'intorno aeroportuale.

44^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che *"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"* non si comprende perché la maggior parte degli Aeroporti d'Italia o sono mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale, o se ne sono in possesso questo ormai è scaduto e deve essere rinnovato e/o siamo in presenza di una carente pianificazione aeroportuale perché mai inserita e mai valutata in una V.A.S. che oltre a tener conto delle esigenze dell'Aeroporto e del suo Piano Sviluppo Aeroportuale tenga conto anche del territorio e delle esigenze delle comunità residenti nell'intorno aeroportuale.

45^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che *"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 della Nazione, al fine di combattere i cambiamenti climatici e proteggere le comunità limitrofe agli aeroporti dagli impatti ambientali generati dall'operatività aeroportuale"* parrebbe essere evidente che la pianificazione aeroportuale deve essere inserita e valutata in una VAS che oltre a tener conto delle esigenze dell'Aeroporto e del suo Piano Sviluppo Aeroportuale tenga conto anche del territorio e delle esigenze delle comunità residenti nell'intorno aeroportuale.

46^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che *"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"* non si comprende perché la maggior parte degli Aeroporti d'Italia o sono mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale, o se ne sono in possesso questo ormai è scaduto e deve essere rinnovato e/o siamo in presenza di una carente pianificazione aeroportuale perché mai inserita e mai valutata in una V.A.S. che oltre a tener conto delle esigenze dell'Aeroporto e del suo Piano Sviluppo Aeroportuale tenga conto anche del territorio e delle esigenze delle comunità residenti nell'intorno aeroportuale.

47^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che *"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' quindi necessario promuovere politiche di sviluppo degli aeroporti che abbiano la sostenibilità ambientale quale elemento qualificante e trainante"* parrebbe essere evidente che la pianificazione aeroportuale deve essere inserita e valutata in una VAS che oltre a tener conto delle esigenze dell'Aeroporto e del suo Piano Sviluppo Aeroportuale tenga conto anche del territorio e delle esigenze delle comunità residenti nell'intorno aeroportuale.

48^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che *"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)” perché questo Piano Nazionale degli Aeroporti, da parte dell’ENAC, è stato divulgato prima che il Piano Nazionale degli Aeroporti fosse stato sottoposto a VAS Nazionale?

49^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che “*Collateralmente alla formalizzazione del presente Piano si rende pertanto opportuna l’attivazione del processo di VAS per adempiere correttamente, dal punto di vista normativo ed istituzionale, alle disposizioni in materia di tutela ambientale*” perché questo Piano Nazionale degli Aeroporti, da parte dell’ENAC, è stato divulgato prima che il Piano Nazionale degli Aeroporti fosse stato sottoposto a VAS Nazionale?

50^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che “*Alla luce di quanto sopra è necessario che ENAC dia immediatamente avvio alla redazione degli studi di base connessi con la procedura di VAS. 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*” perché questo Piano Nazionale degli Aeroporti, da parte di ENAC, è stato divulgato prima che questo P.N.A. fosse stato sottoposto a VAS Nazionale?

51^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che “*Saranno invece sottoposti alla Valutazioni di Impatto Ambientali (VIA) i Master Plan dei singoli aeroporti, che attengono ad una scala di livello progettuale*” perché l’ENAC insiste ad utilizzare la V.I.A. per Master Plan che per la loro natura ed esecuzione prevedono invece della fasi decennali per la loro attuazione e che quindi andrebbero ad essere sottoposti a VAS proprio perché i Master Plan Aeroportuali, sono Piani o Programmi da sottoporre a VAS e non a VIA (Decreto VIA che comunque dopo 5 anni dalla sua approvazione... deve essere rinnovato).

52^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che “*sia garantita la fattibilità degli interventi attraverso il loro inserimento in un provvedimento legislativo che ne sancisca l’interesse nazionale, la priorità ed indifferibilità e definisca procedure accelerate per i processi autorizzativi, fra i quali le valutazioni di impatto ambientale, e per l’esecuzione delle opere, in maniera che i tempi di attuazione risultino compatibili con le dinamiche di crescita del traffico*”, non sarebbe urgente oggi verificare la situazione di tutti gli aeroporti italiani in merito alla Compatibilità Ambientale in modo che altrettanto “urgentemente” ed “immediatamente” fossero realizzate tutte quelle opere di mitigazione-compensazione-risanamento-restauro-ripristino ambientale, mai eseguite in particolare a compensazione di quanto realizzato, potenziato ed incrementato negli aeroporti... a partire dal 14 marzo 1999?

53^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che “*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*” non sarebbe urgente oggi verificare la situazione di tutti gli aeroporti italiani in merito alla Compatibilità Ambientale in modo che altrettanto “urgentemente” ed “immediatamente” fossero realizzate tutte quelle opere di mitigazione-compensazione-risanamento-restauro-ripristino ambientale, mai eseguite in particolare a compensazione di quanto realizzato, potenziato ed incrementato negli aeroporti... a partire dal 14 marzo 1999... da quando è entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE?

54^ Segnalazione:

Se nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, viene dichiarato che “*L’attuazione degli ampliamenti di capacità, soprattutto per le opere più rilevanti che necessitano dell’estensione del sedime territoriale e l’acquisizione di nuove aree, devono essere supportate da un processo di concertazione ed una copianificazione tra le Istituzioni statali e locali, che possono rallentarne, ed in alcuni casi ostacolarne, l’attuazione*” parrebbe essere evidente parrebbe essere evidente che la pianificazione aeroportuale deve essere inserita e valutata in una VAS che oltre a tener conto delle esigenze dell’Aeroporto e del suo PSA Piano Sviluppo Aeroportuale tenga conto anche del territorio e delle esigenze delle comunità residenti nell’intorno aeroportuale.

55^ Segnalazione:

Se nello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO**, viene dichiarato...

Escludendo per ora dall'analisi i piccoli aeroporti, al di sotto di 250.000 passeggeri annui, per i quali **sortgerà l'obbligo della redazione di un piano di sviluppo con l'ottenimento della gestione totale**, emerge che attualmente la **maggior parte degli scali non dispone di un PSA approvato**, e quelli approvati **sono oramai superati e necessitano di essere aggiornati**.

Nella fattispecie lo stato dell'iter approvativo dei piani e il seguente

a) **Piani Approvati**: risulta che hanno **completato l'iter approvativo i Piani di Sviluppo di 7 aeroporti**, di cui i più vecchi sono quelli degli aeroporti di Roma Fiumicino e Genova, che risalgono agli anni ottanta, seguiti da quello di Milano Malpensa che risale invece al 1993; gli altri quattro invece (relativi agli aeroporti di Bergamo, Pescara, Firenze e Torino) sono stati approvati definitivamente tra il 2003 ed il 2005, con **orizzonti temporali di riferimento praticamente già superati**. Alcuni di essi hanno già iniziato l'iter approvativo di nuovi Piani, in aggiornamento di quelli vigenti, come nel caso di Torino e Milano Malpensa.

b) **Piani con procedimenti in corso**: per altri **17 PSA l'iter non si è ancora concluso** e lo stato di avanzamento è il seguente:

- I PSA degli aeroporti Napoli e Olbia risultano avere acquisito recentemente il **parere positivo in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale**, (rispettivamente nel 2008 e nel 2009) ma non sono ancora stati definitivamente approvati dal Ministero mediante Conferenza di Servizi.

- Stessa sorte per i PSA degli scali di Bologna, Milano Linate, Pisa e Catania per i quali però il **decreto di VIA è stato già emesso da molto tempo** (nel 1999 per i primi due e nel 2003 per Pisa e 2004 per Catania). Per Bologna e Pisa sono già stati presentati dei nuovi PSA in aggiornamento di quelli in itinere.

- Il PSA dell'aeroporto di Crotone ha ricevuto parere negativo in merito alla VIA.

- Il PSA degli aeroporti di Milano Malpensa, Torino, Bari e Palermo hanno ottenuto l'approvazione tecnica da parte di ENAC;

- I PSA di Alghero, Bologna, Brescia, Brindisi, Cagliari, Crotone, Pisa, Reggio Calabria, Rimini, Roma Fiumicino, **Treviso**, Trieste, **Venezia** e **Verona** sono in corso di istruttoria presso ENAC.

c) **Piani in corso di redazione**: Infine risulta presso i gestori che sono in corso di redazione i PSA di 8 aeroporti, ed in particolare di Ancona, Bolzano, Lamezia Terme, Roma Ciampino, Siena e Trapani.

Dal censimento della pianificazione a lungo termine degli aeroporti italiani, preoccupa la capacità del sistema di poter rispondere al futuro sviluppo del traffico.

Inoltre interventi normativi in fase di definizione relativi alla **pianificazione derivante dall'approccio "interventi urgenti/cantierabili"** unicamente finalizzata all'ottenimento di un incremento tariffario, pur essendo necessaria per il rilancio degli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali, rischia di limitare a breve e medio termine l'orizzonte di attenzione di gestori e dell'ENAC.

Considerato poi che la maggior parte delle infrastrutture aeroportuali italiane... o sono mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale... o hanno ottenuto una VIA forse quel Decreto è scaduto e/o ormai è superato... o sono aeroporti quasi tutti mancanti e/o carenti delle opere mitigazione-compensazione-risanamento-restauro-ripristino ambientale, mai eseguite in particolare a compensazione di quanto realizzato, potenziato ed incrementato negli aeroporti... a partire dal 14 marzo 1999... parrebbe essere evidente che andrebbe indagato il ruolo di ENAC in rapporto alla corretta applicazione della normativa nazionale e comunitaria sulla V.I.A. e sulla V.A.S. a tutela del territorio e a salvaguardia della salute.

Queste altre **55 nuove segnalazioni** (predisposte in conseguenza di nuovi documenti pubblicati solo da poco da ENAC) **vengono inviate alla Commissione Europea Ambiente** con l'obiettivo di chiedere una **estensione della pratica EU-PILOT 3720/12/ENVI** allo "**Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale**" e alla proposta "**Piano Nazionale Aeroporti**" al fine di **accertare le responsabilità dell'ENAC sulla violazione di V.I.A. e di V.A.S. da parte delle infrastrutture aeroportuali**.

Si conclude questo insieme di segnalazioni richiamando ed evidenziando le domande come queste sono state scritte da **Aero Habitat** in una news a titolo: "**Piano Nazionale Aeroporti, ma senza le preliminari stime sulla compatibilità e sostenibilità**" con sottotitolo: "**Il Piano al 2030, probabilmente, non ha verificato i limiti alla crescita progressiva**" e questo testo:

Il Piano Nazionale degli Aeroporti è stato recentemente divulgato da ENAC, ha data febbraio 2012 e contiene dati ed informazioni utili ad inquadrare la strategia proposta per l'assetto del sistema aeroportuale al 2030.

L'interrogativo che Aero habitat pone da tempo, ovvero gli aeroporti Strategici, Primari e Complementari della rete disegnata per il 2030 sono **compatibili**, sono **sostenibili**, sono a norma al 2030, è stato, **preventivamente risolto?**

Ebbene, la lettura delle 86 pagine del Piano Nazionale degli Aeroporti **non lo risolve**. Anzi, sembrerebbe svelare una amara realtà: **le verifiche al 2030, con quei flussi di traffico e tipologie di flotte aeree, secondo Aero Habitat, non sono state verificate.**

Le relazioni e gli **impatti ambientali** saranno, secondo quanto descritto, correlate alle **analisi ambientali** verificate con procedure di **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**. Bene, anzi, benissimo ma che pretende di sostenere che tali verifiche confermeranno quei volumi di traffico aereo?

Gli scenari previsti per i 22/23 aeroporti al 2030? Le **inevitabili criticità** che potranno emergere non potevano già essere stimate nella fase di elaborazione del Piano Nazionale del Traffico?

Chi può, infatti, assicurare che l'attivazione del **processo di VAS e/o VIA** per adeguarsi al sistema normativo aeronautico, di **tutela ambientale**, del Piano di Rischio aeronautico e del Rischio Terzi possa essere raggiunto?

Quando già ora alcuni aeroporti **non dispongono ancora della VIA**, qualcuno non lo ha mai chiesta e autorizzata? **Cosa accadrà con la VAS?**

Quali sono già ora le **criticità di traffico aereo aeroportuale** che non potranno che essere confermate con la capacità aeroportuale ed i volumi di movimenti aerei al 2030?

Ma, inoltre, si sostiene come debbano essere sottoposte alla **Valutazioni di Impatto Ambientali (VIA)** i singoli **Master Plan**? Ma non comprendiamo la differenza e/o l'eventuale contraddizione tra le due affermazioni.

Gli odierni assetti di numerosi scali del Belpaese potrebbero **già aver superato il livello critico** di capacità operativa, potrebbero essere **gravemente congestionati**, senza alcuna prospettiva di crescita e di incremento dei voli.

D'accordo la capacità aeroportuale rivela una evidente crisi di capacità, ma come si assicura il territorio circostante, si **salvaguardia delle aree limitrofe** agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi?

Quando la maggior parte degli scali aerei vive a **ridosso delle città?** Di aree densamente **antropizzate?**

Come potrà essere, in tale contesto, pianificato e integrato **il territorio?**

Come si tutela la zona di rischio di impatto senza le adeguate stime al 2030?

L'imposizione delle normative e dei **vincoli allo sviluppo del territorio limitrofo** come si integra con le deroghe all'edificato esistente?

Quali sono le coerenze con la ricerca di elevati livelli di sicurezza delle operazioni di volo e con la **tutela dei cittadini** del territorio circostante?

I volumi di traffico disegnano 80 milioni di passeggeri/anno Fiumicino, 48 a Malpensa, 11 a Linate, 15 a Bergamo, **16 a Venezia**, **4.5 a Treviso**, **7 a Verona**, 11 a Bologna, 4.5 a Firenze, 8 a Pisa, 10 a Viterbo, 13 a Napoli (Capodichino - Grazzanise), 14 a Catania, 12 a Palermo e 6 a Trapani.

Il settore dell'aviazione commerciale è un sistema di trasporto fondamentale, e le infrastrutture aeroportuali sono snodi ineliminabili, ma la loro realizzazione, esistenza e operatività vanno realmente **integrate con le realtà antropiche esistenti**. Senza alcuna deroga nel pieno rispetto degli standard aeronautici ed **ambientali**. Secondo criteri inoppugnabili di gestione e di sorveglianza.

56^ Segnalazione:

Se nelle **1.638** pagine dello **STATO DEL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE E SCENARI DI SVILUPPO** e nelle **86** pagine nel **PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**, non è stata scritta **nemmeno UNA sola riga** in merito al fatto che **è... l'ENAC**, che come **"proponente"** **presenta le procedure di V.I.A.** e che quindi ENAC sarebbe il soggetto **"controllato"** dalla stessa ENAC. ENAC che come **"controllore"** avrebbe quindi l'obbligo di verificare se gli aeroporti rispettano le direttive nazionali e comunitarie sulla V.I.A. e sulla V.A.S., come è possibile quindi che ENAC contemporaneamente sia il **"controllore"** che **"controllato"** e in merito al **"controllato"** che si **"controlla"**, in **1.724** pagine... **non è stata scritta una sola riga.**

57^ (e ultima) Segnalazione:

Se ENAC si è assunta (errando) la responsabilità di essere il **"proponente"** delle **procedure di V.I.A.** è evidente che se per le infrastrutture aeroportuali manca la V.I.A. (e la V.A.S.) comunque all'ENAC vanno evidentemente assegnate delle **doppie responsabilità**, sia come **"controllato"** (quando l'ENAC è il proponente), sia come **"controllore"** quando ENAC dovrebbe controllare l'ENAC stessa al fine di verificare se da parte dei **"proponenti"** la V.I.A. (o la V.A.S.) vengono rispettate le **Direttive V.I.A.** (e V.A.S.).

In attesa di "urgenti" e di "indifferibili" azioni, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it