



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Atto di indirizzo per la definizione
del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale

Roma, 29 gennaio 2013



Perché un atto di indirizzo?

- Per la prima volta, **dopo 26 anni**, si intende proporre un **riordino organico** del settore aeroportuale, sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni
- Viene proposta una **classificazione degli aeroporti di interesse nazionale**
- L'obiettivo è favorire uno **sviluppo sostenibile** del comparto, individuando le **azioni per la razionalizzazione dei servizi** a terra e in volo, concentrando gli investimenti sugli interventi infrastrutturali prioritari e aumentando la **competitività** del sistema nel suo complesso
- L'atto di indirizzo recepisce gli orientamenti comunitari e gli indirizzi governativi e parlamentari e sarà sottoposta all'intesa della **Conferenza permanente Stato-Regioni** - Province autonome



Iter procedurale del Piano

Unione
Europea

Parlamento
italiano

Ministero
Infrastrutture
e Trasporti

Conferenza
Stato Regioni

Presidente
Repubblica

L'Unione Europea
ha fissato le **linee
di sviluppo** del
trasporto aereo nel
prossimo futuro
(pag 4 e 5)

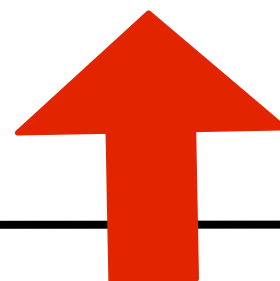
Il Parlamento
italiano ha
approvato vari **atti
di indirizzo**
(pag. 6)

Il Ministero emana con un
atto di indirizzo una
proposta di individuazione
degli aeroporti di interesse
nazionale *

Intesa con Conferenza
Permanente Stato
Regioni per
**individuazione
aeroporti di
interesse
nazionale**

Il Presidente della
Repubblica con
apposito **DPR** emana il
Piano Nazionale per lo
Sviluppo Aeroportuale

** le proposte di razionalizzazione dei servizi saranno inviate
direttamente agli enti competenti: ENAC, ENAV, dicasteri ...*





Normativa, orientamenti e analisi di riferimento

Unione Europea

- **Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti** contenuti nella proposta del 6 febbraio 2012 di nuovo Regolamento del Parlamento e del Consiglio
- **Libro Bianco sullo spazio unico europeo dei trasporti** del 28 marzo 2011
- **Regolamento “Cielo Unico Europeo - Single European Sky”** del 10 marzo 2004 (obiettivo di rafforzare il livello di sicurezza e il livello globale del traffico aereo generale in Europa) e successivi atti comunitari
- **“Pacchetto aeroporti”** (proposte di nuove norme per l'assegnazione delle bande orarie, per i servizi di assistenza a terra e per il contenimento del rumore negli aeroporti)
- **Proposta di risoluzione sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei** nell'UE del Parlamento europeo, approvata in Commissione il 27 marzo 2012
- Comunicazione della Commissione Europea del 27 settembre 2012



La Commissione Europea ha comunicato ai Paesi membri gli orientamenti per lo sviluppo del settore

Ottimizzare gli impianti esistenti

Dettagli

- Evitare il congestionamento degli aeroporti, allineando la **capacità a terra e in volo**
- Sistema di assegnazione di **fasce orarie** più efficienti
- Riduzione del livello di **inquinamento acustico** temperato con le esigenze di mobilità
- Concentrazione degli **investimenti** pubblici e privati finalizzati alla realizzazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T)
- Utilizzo di strumenti di **finanziamento UE**

Accrescere la qualità degli aeroporti

- Maggiore accessibilità e potenziamento dell'intermodalità
- Servizi di **assistenza di terra** più efficienti
- Maggiore **trasparenza** e correlazione tra tariffe e costi dei diritti aeroportuali e per la sicurezza
- Revisione dei controlli di **sicurezza** per agevolare i viaggiatori
- Accrescere i livelli di sicurezza delle **attività aeroportuali**



Normativa, orientamenti e analisi di riferimento

Italia

- Costituzione Italiana (art. 117)
 - Codice della navigazione (che all'art. 698 prevede la distinzione tra aeroporti tra nazionali e regionali, e ne fissa criteri e modalità di selezione)
 - Decreto legislativo 85 del 28 maggio 2010 (che prevede il trasferimento al demanio regionale degli aeroporti non di interesse nazionale)
 - Indirizzi della IX Commissione "Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera dei Deputati nell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano(2010)
 - Programma Infrastrutture Strategiche - X allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanze (DEF) 2012
-
- *Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio - One Works, KPMG, Nomisma (2010)*
 - *Proposta Piano Nazionale degli Aeroporti - ENAC (2012)*



Principali trend di sviluppo del settore

Raddoppio traffico aereo globale al 2030

Spostamento crescita verso **regioni mediorientali e orientali**

Maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali e in aeromobili nel **Medio Oriente**, rispetto a quelli europei

Aumento concorrenza vettori non UE anche sulle rotte interne europee

Crescita quote di mercato di **compagnie low cost**: 45-53% al 2020 (oggi 40% circa)

Specializzazione dei vettori tradizionali nel **lungo raggio**



Aviazione, settore strategico *

Unione Europea

Occupazione

5 mln

Contributo a PIL

365 mld €

= 2,4%
del PIL

Passeggeri

800 mln

30% mercato
globale

Italia

Occupazione

500 mila

Contributo al PIL

15 mld €

Passeggeri

149 mln

+ 6% nel 2011

* Per settore "Aviazione" si intende l'insieme di compagnie aeree, aeroporti, industria aeronautica e fornitori di servizi



Troppi aeroporti in Italia

Localizzazione aeroporti



112 aeroporti funzionanti:

- 90 aperti al solo traffico civile
(di cui 43 aperti a voli commerciali - 47 a voli civili non di linea)
- 11 militari aperti al traffico civile
(di cui 3 aperti a voli commerciali - 8 a voli civili non di linea)
- 11 esclusivamente a uso militare

Elenco 46 aeroporti commerciali *

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| 1. Albenga | 24. Marina di Campo |
| 2. Alghero | 25. Napoli |
| 3. Ancona | 26. Olbia |
| 4. Aosta | 27. Palermo Punta Raisi |
| 5. Bari | 28. Pantelleria |
| 6. Bergamo | 29. Parma |
| 7. Bologna | 30. Perugia |
| 8. Bolzano | 31. Pescara |
| 9. Brescia | 32. Reggio Calabria |
| 10. Brindisi | 33. Rimini |
| 11. Cagliari | 34. Roma Ciampino |
| 12. Catania | 35. Roma Fiumicino |
| 13. Comiso | 36. Salerno |
| 14. Crotone | 37. Tortolì |
| 15. Cuneo | 38. Taranto |
| 16. Firenze | 39. Torino Caselle |
| 17. Foggia | 40. Treviso Sant'Angelo |
| 18. Forlì | 41. Trieste |
| 19. Genova | 42. Venezia Tessera |
| 20. Lamezia Terme | 43. Verona Villafranca |
| 21. Lampedusa | 44. Grosseto * |
| 22. Milano Linate | 45. Pisa * |
| 23. Milano Malpensa | 46. Trapani Birgi * |

* aeroporti militari aperti al traffico civile commerciale



Principali obiettivi

- Pianificazione del settore in un **quadro strategico europeo**
- Potenziamento dell'**accessibilità e dell'intermodalità**
- Riduzione dei costi e miglioramento dei **servizi alla clientela**
- **Risanamento economico** delle gestioni

Principali linee guida

- 1 Proposta di individuazione degli **aeroporti di interesse nazionale** (da sottoporre alla Conferenza Stato-Regioni)
Trasferimento alle Regioni degli scali non di interesse nazionale
Stop alla realizzazione di nuovi aeroporti
- 2 Individuazione degli **interventi infrastrutturali prioritari** per gli aeroporti di interesse nazionale
- 3 Adozione **piani di riequilibrio** economico finanziario per le gestioni in perdita e progressiva privatizzazione
- 4 **Incentivazione delle 'Reti aeroportuali'** gestite da un soggetto unico, al fine di ottimizzare l'organizzazione e i costi
- 5 **Razionalizzazione dei servizi** di navigazione aerea e dei servizi generali



1 Proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

Parametri

Aeroporti inseriti nel
Core Network - Ten-T

- Aeroporti considerati di rilevanza strategica a livello UE in quanto pertinenti a città o nodi primari

Aeroporti inseriti nella
Comprehensive Network

- Traffico superiore a **1.000.000 passeggeri** annui
- Traffico superiore a **500.000 passeggeri annui** ed in possesso di **ulteriori specifiche caratteristiche** (quali unicità nell'ambito regionale o il servizio ad un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità)
- Indispensabili ad assicurare **continuità territoriale**

Aeroporti **non** facenti parte di entrambe le reti europee

- Traffico **vicini al milione** di passeggeri annui e con **trend in crescita**
- destinati alla **delocalizzazione** del traffico di grandi aeroporti



1 Proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

Classificazione degli aeroporti interesse nazionale



Core Network Ten-t

Milano Malpensa
Roma Fiumicino
Venezia
Milano Linate
Bergamo Orio al Serio

Torino
Genova
Bologna
Napoli
Palermo

Comprehensive Network

Traffico superiore a 1.000.000
Alghero
Bari
Brindisi
Cagliari
Catania
Firenze
Lamezia Terme
Olbia
Pisa
Roma Ciampino
Trapani

Treviso
Verona
Traffico superiore a 500.000 con specifiche caratteristiche territoriali
Ancona
Pescara
Reggio Calabria
Trieste
Continuità territoriale
Lampedusa
Pantelleria

Altri aeroporti

Rimini - trend di traffico in forte crescita
Salerno - usato per delocalizzare traffico Napoli



Gli aeroporti di interesse nazionale

- mantengono la **concessione nazionale** (e andranno risolte a breve le criticità relative al rilascio della concessione in gestione totale, laddove mancante)
- dovranno essere interessati da un **programma di infrastrutturazione** che ne potenzi la capacità, l'accessibilità e l'intermodalità



Non sono previsti nuovi aeroporti

L'atto di indirizzo non prevede la realizzazione di nuovi scali

- per quanto riguarda **Grazzanise**, si ritiene che la realizzazione non debba essere attuata, considerata l'attuale capacità dell'aeroporto di Napoli di sostenere ulteriori aumenti di traffico nel medio periodo e la possibilità di utilizzare lo scalo di Salerno
- per quanto riguarda **Viterbo**, si ritiene che gli investimenti previsti debbano essere finalizzati al potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto di Fiumicino, con conseguente aumento di capacità di tale scalo



1 *ter*

Futuro degli aeroporti non di interesse nazionale





2 Individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari per gli aeroporti di interesse nazionale

L'atto di indirizzo individua gli interventi da considerare prioritari su cui concentrare gli investimenti in conformità con le politiche europee e con il Programma delle Infrastrutture Strategiche allegato al DEF.

Core Network

Potenziamento capacità accessibilità e intermodalità degli scali, tra questi in primo luogo gli **aeroporti intercontinentali** di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia

In tale contesto, visti anche gli accordi di programma già firmati con le rispettive società di gestione, gli interventi più significativi riguarderanno

- a *Fiumicino* la realizzazione di una nuova pista, il potenziamento delle aeree di imbarco e dei Terminal (accordo con ADR di dicembre 2012)
- a *Malpensa* e *Venezia* il miglioramento dell'accessibilità delle strutture e della interconnessione con l'alta velocità (accordo con SEA di aprile 2012 per Malpensa, e accordo con SAVE di dicembre 2012 per Venezia)

Comprehensive Network

Potenziamento degli scali previsto nel medio/lungo periodo con un allegato apposito all'atto di indirizzo



3 Adozione piani di riequilibrio economico/finanziario

- Mettere a punto **piani di riequilibrio** per raggiungere nel breve termine adeguati livelli di patrimonializzazione, come previsto dalla normativa vigente (condizione necessaria per il rilascio della concessione totale)
- Grande attenzione e **verifica** degli investimenti previsti dalle concessioni
- Molti scali italiani hanno una **forte rappresentanza pubblica** nella compagine societaria. E' opportuno procedere alla **progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici** e favorire l'ingresso di capitali privati



4 Incentivazione delle ‘Reti aeroportuali’ gestite da un soggetto unico, per migliorare la gestione

**Favorire
sinergie**

Il provvedimento favorisce anche la costituzione delle cosiddette “**reti aeroportuali**”, gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi, ad esempio:

- sul fronte della **differenziazione e specializzazione di ruolo** nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologia di traffico (es: low cost, cargo, charter, distribuzione stagionale del traffico)
- l'**ottimizzazione nell'acquisizione** di servizi e beni da parte di fornitori terzi con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete.



5 Razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali alla clientela

Semplificazione procedure

Riduzione dei tempi per approvazione contratti di programma tramite lo **snellimento** dell'iter procedurale che vede il coinvolgimento di una molteplicità di soggetti e una pluralità di passaggi tra le varie strutture coinvolte con tempi di attesa eccessivi

Servizi di navigazione aerea

Revisione dell'**orario di apertura** degli aeroporti e/o degli orari di fornitura dei servizi con possibile chiusura notturna degli aeroporti con traffico limitato o con criticità di impatto ambientale

Modifica del **servizio di controllo aereo** passando da un servizio di torre ad un servizio di AFIS (*Servizio Informazioni di Volo Aeroportuali*) negli aeroporti con scarso traffico commerciale

Rimodulazione delle **tariffe** relative ai **servizi di assistenza** in fase di decollo e atterraggio

Servizi generali alla clientela

Ridefinizione delle **risorse umane e finanziarie** destinate ai servizi antincendio, ai controlli di sicurezza e doganali, ai servizi sanitari e veterinari

Il MIT adotterà le opportune iniziative per la razionalizzazione di tali servizi in collaborazione con gli enti e le altre amministrazioni competenti



Prossimi adempimenti

