

Piano Nazionale degli aeroporti. Grazzanise sostituirà Capodichino. A rischio chiusura 18 scali.



Come anticipato nelle scorse settimane dal ministro alle Infrastrutture e Trasporti Corrado Passera, è finalmente pronto il piano per ristrutturare gli scali aeroportuali commissionato dal precedente governo ed elaborato da One Works-Kpmg-Nomisma. La versione precedentemente resa nota prevedeva un drastico ridimensionamento degli scali definiti di "servizio", la versione definitiva che è stata ricevuta dal viceministro delle Infrastrutture, Mario Ciaccia, ha leggermente modificato i tempi del piano anche se il Governo, è stato chiarito, adotterà lo strumento di programmazione infrastrutturale in tempi brevi.

Il piano aeroportuale definitivo individua i 42 scali che faranno parte della rete nazionale, divisi in 24 principali e 18 cosiddetti 'di servizio'. I 24 aeroporti principali vengono divisi in tre grandi hub intercontinentali (Fiumicino, Malpensa e Venezia), 13 'strategici' (Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Lamezia Terme, Linate, Napoli Capodichino, Palermo, Pisa, Torino) e otto 'primari' (Alghero, Brindisi, Ciampino, Olbia, Trapani, Treviso, Trieste e Verona). Entro il 2030 saranno attivati due nuovi scali: Viterbo in sostituzione di Ciampino e Grazzanise in sostituzione di Capodichino.

I 18 scali catalogati dal piano come 'di servizio', sono ritenuti impianti che rispondono prevalentemente a esigenze e fabbisogni di natura locale per cui saranno sostanzialmente a carico delle risorse private e degli enti locali, questi sono l'aeroporto di Ancona, Aosta, Brescia, Bolzano, Comiso, Crotone, Cuneo, Foggia, Forlì, Lampedusa, Pantelleria, Parma, Perugia, Pescara, Reggio Calabria, Rimini, Salerno, Taranto.

La versione definitivamente del progetto acquisita dal Governo ridimensiona l'invito alla chiusura che si era ipotizzato per questi scali in una prima fase di studio, tuttavia si definisce un periodo di tempo di tre anni per verificare "condizioni di sostenibilità economiche durante i quali non si prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione». Solo a quel punto, «per quegli scali che non dimostrassero il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità, dovranno essere valutate opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti». In sostanza, questi scali dovranno sostenersi con una gestione economica o con contributi degli enti territoriali e di privati oppure chiudere.

Il programma rappresenta un quadro di ristrutturazione del sistema aeroportuale italiano prevedendo una crescita media annua del traffico del 3,2% fino al 2030. La razionalizzazione della rete è ritenuta indispensabile per gli obiettivi di sviluppo del traffico aereo e necessaria per superare il basso livello di concentrazione del traffico italiano. Il tutto supportato da un piano d'investimenti di oltre 11 miliardi che per le sole opere finalizzate all'aumento della capacità degli scali strategici con interventi infrastrutturali e con collegamenti ferroviari tra scali e città.