

Aeroporti: bozza piano, 11 scali strategici tra cui Malpensa. Pescara confermata tra i 26 di interesse nazionale

Sono undici gli aeroporti selezionati come "strategici" nella bozza del "Piano nazionale degli aeroporti" in elaborazione al ministero dei Trasporti e in attesa di essere esaminato e varato da una delle prossime riunioni del Consiglio dei ministri. La bozza, di cui l'Agi è in possesso, individua gli scali di Venezia, Bologna, Pisa-Firenze (a condizione che se ne realizzi la controversa gestione unica), Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo, Cagliari. Altri 26 scali sono definiti "di interesse nazionale": Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo, Verona, Treviso, Trieste, Rimini, Parma, Ancona, Ciampino, Perugia, Pescara, Salerno, Brindisi, Taranto, Reggio Calabria, Crotone, Comiso, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Olbia, Alghero. La bozza del piano precisa che un aeroporto può essere definito "di interesse nazionale" a due condizioni: che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino territoriale, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano intende incentivare; e che sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Il piano prende le mosse dall' "Atto di indirizzo" emanato dall'allora ministro Passera il 31 dicembre 2012, da attuazione dell'articolo 698 del Codice della navigazione, e divide tra le due "fasce" di aeroporti per indicare le priorità degli investimenti infrastrutturali aeroportuali, "a carico e cura dei gestori, ed il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti territoriali". Il Piano individua tre "gate" intercontinentali in Malpensa, Fiumicino e Venezia. Per lo scalo romano, ne prevede il "potenziamento ed espansione", attraverso la massimizzazione della fruibilità e potenziamento del complesso aeroportuale attuale (Fiumicino Sud), fra cui la realizzazione di una nuova pista di volo e l'ampliamento dei piazzali e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a Nord, nei termini previsti dal relativo Master Plan. Ma il piano prevede anche il "potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa, attraverso l'ampliamento di terminal e piazzali e la realizzazione di una terza pista parallela e del relativo sistema di vie di rullaggio, nei termini previsti dal relativo Master Plan", ipotesi che contrasta con le trattative tra Alitalia e Etihad. Nuova pista di volo, infine, anche per Venezia.

Tra gli altri aeroporti strategici dei quali il piano riepiloga i termini dello sviluppo ci sono Firenze, Catania e Bologna. A Firenze sono previsti "interventi infrastrutturali idonei a risolvere le limitazioni di capacità e operatività dell'aeroporto (nuova pista)"; a Catania una nuova pista "con contestuale interrimento della linea ferroviaria adiacente al sedime, e la realizzazione di una stazione ferroviaria in aeroporto per il collegamento intermodale dell'aeroporto nella rete ferroviaria della Regione e con la città di Catania"; e un nuovo terminal passeggeri dell'aeroporto di Bologna. La bozza del piano non tiene conto, naturalmente, della complessa trattativa tra Alitalia e Etihad e quindi distingue nettamente il futuro di Malpensa e Linate. Sullo scalo varesino, si prevede uno sviluppo con standard adeguati per accogliere nel 2030 circa 40 milioni di passeggeri (terza pista, area cargo e nuovi servizi), mentre per il "city airport", "è auspicabile il consolidamento della vocazione di aeroporto dedicato al traffico "point to point" verso le capitali europee e rivolto prevalentemente ad una clientela business, con volumi di traffico che non dovrebbero superare la soglia dei 10/11 milioni di passeggeri.

Quanto a Fiumicino, il piano rileva che "lo scalo è prossimo alla saturazione: infatti, sia il sistema dei terminal e dei piazzali di sosta aeromobili, che quello delle piste mostrano una capacità di circa 40 milioni di passeggeri, soglia di saturazione che sarà raggiunta entro il 2016 se non si avviano urgentemente adeguati interventi di ottimizzazione e di miglioramento dell'efficienza delle infrastrutture o del loro

potenziamento. Le previsioni di traffico stimano un volume di 55 milioni di passeggeri nel 2020 e di 71 mln nel 2030". Come far fronte? Con un "rilevante complesso di opere di potenziamento aeroportuale che prevede l'ampliamento dello scalo a Nord, con la realizzazione della 4^a pista", col potenziamento dell'accessibilit  a Fiumicino, concentrando gli investimenti sulle infrastrutture urgenti su gomma e ferro e la riqualificazione dell'Aeroporto di Ciampino come City Airport, con soglia di traffico inferiore ai livelli attuali onde ridurre l'impatto ambientale sul territorio comunale.

Le torri di controllo di Roma Ciampino e Verona Villafranca passano a Enav. Lo comunica in una nota Enav, precisando che il servizio di controllo del traffico aereo sull'aeroporto di Roma-Ciampino parte gi  da oggi, mentre sull'aeroporto di Verona-Villafranca il subentro all'Aeronautica Militare nella gestione della torre di controllo avverr  giovedì 29 maggio. Il transito, si legge nel comunicato, "in assoluta sicurezza, e' stato possibile grazie ad un'attivit  di addestramento dei controllori di volo ENAV, durato alcuni mesi, che si e' svolta utilizzando i moderni Simulatori di Torre 3D, di cui dispone la Societa' presso la propria Academy, ed effettuando specifico training direttamente sulle relative torri di controllo in stretta collaborazione con l'Aeronautica Militare". Su entrambi gli scali, la manutenzione di quasi tutti i sistemi di assistenza al volo sara' garantita dal personale di Techno Sky, societa' del Gruppo Enav. L'Aeronautica Militare continuer  a curare, per alcuni servizi, la conduzione e la manutenzione fino al completo adeguamento dei sistemi tecnologici da parte di Enav. Enav ha inoltre gi  previsto, per entrambi gli aeroporti, un importante piano di ammodernamento tecnologico in linea con gli obiettivi aziendali. "Siamo soddisfatti di questo passaggio e del grande lavoro svolto in sinergia e collaborazione con l'Aeronautica Militare a cui desidero rivolgere un sincero ringraziamento - ha dichiarato Massimo Bellizzi, Direttore Generale ENAV - L'acquisizione di queste due importanti torri di controllo rafforza ed amplia il core business di ENAV. Siamo certi di poter garantire anche su questi aeroporti l'eccellenza che ci viene riconosciuta gi  da tempo in ambito internazionale".

