



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

VISTO l'art. 117 della Costituzione in base al quale gli aeroporti rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni;

VISTO l'art. 698 del Codice della navigazione che prevede che, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, con il quale sono stati individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione del suindicato art. 698 del Codice della navigazione e dell'atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore in data 25 settembre 2014;

VISTO il documento di economia e finanza 2021 e, in particolare, l'allegato denominato *“Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti. Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente”*, nel quale sono stati indicati gli indirizzi strategici in materia di revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti;

VISTA la direttiva del 10 gennaio 2022, n. 3 *“Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2022”* del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che, nell'ambito della *Priorità politica 3 – Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti*, stabilisce, per il Dipartimento per la mobilità sostenibile, l'Obiettivo operativo del *“Coordinamento delle attività di predisposizione del Piano nazionale degli aeroporti, anche elaborando una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori e integrando il trasporto aereo con quello, in primis, ferroviario per la riduzione degli impatti ambientali”*;

VISTA la direttiva del 20 gennaio 2022, n. 3 del Capo Dipartimento per la mobilità sostenibile, che assegna il suindicato Obiettivo operativo al Direttore della Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari;

CONSIDERATA la necessità, in linea con le politiche generali del Governo, che il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, nella consapevolezza dello scenario conseguente alla pandemia da Covid-19 e dell'affermarsi di forti cambiamenti nel mercato e nelle condizioni operative, migliori la qualità e la capacità del sistema aeroportuale italiano nel suo complesso, rendendolo sostenibile, più modulare e resiliente ai cambiamenti, valorizzando intermodalità e digitalizzazione;

TENUTO CONTO che, in base all'art. 687 del Codice della navigazione, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile;

TENUTO CONTO inoltre che, ai sensi dell'art. 11 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili esercita sull'ENAC funzioni di vigilanza, indirizzo e controllo e, tra l'altro, approva le proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale;

CONSIDERATA la necessità di avvalersi dell'ENAC per la predisposizione del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti;

RITENUTO altresì necessario che tale predisposizione avvenga nel rispetto delle politiche generali per la mobilità sostenibile, la digitalizzazione e la salvaguardia climatica;

EMANA IL SEGUENTE

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE LE “LINEE GUIDA PER LA PREDISPOSIZIONE DEL NUOVO PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI”

1. L'ENAC è incaricata di analizzare, elaborare e predisporre tutti gli elementi necessari al varo del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, attenendosi ai criteri ed alle metodologie indicate nelle “Linee Guida” allegate al presente Atto, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale.
2. L'ENAC, per le attività di cui al punto 1, interagisce, a livello tecnico, con il Dipartimento per la mobilità sostenibile, attraverso la Direzione Generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari.

Prof. Enrico Giovannini

LINEE GUIDA DEL NUOVO PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

Le sfide da affrontare

Il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti è concepito in un contesto fortemente condizionato sia dalla congiuntura pandemica, sia dall'affermarsi di cambiamenti nel mercato e nelle condizioni operative che richiedono una riflessione sulle tendenze e sulle priorità molto differenti rispetto al passato.

In particolare, l'intero settore del trasporto aereo è chiamato a sfide che si possono ricondurre principalmente alle seguenti 4 aree:

- la sfida ambientale e della sostenibilità;
- la capacità di resilienza dei piani di sviluppo di fronte a scenari futuri di discontinuità rispetto al passato e mai così incerti;
- l'evoluzione tecnologica con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione e orientati alla lotta ai cambiamenti climatici;
- la piena integrazione funzionale rispetto al territorio ed alle reti dei trasporti in una logica intermodale e tesa anche a ridurre i gap tra zone del Paese con differenti livelli di accessibilità.

Le domande a cui risponde

1. I territori

Sono da identificare le macro aree necessarie per contestualizzare le caratteristiche infrastrutturali, orografiche e socio economiche dei territori italiani. Esse consentono, a partire dall'analisi dei tempi di spostamento, di definire le peculiarità ed i bisogni specifici che caratterizzano, specie in termini di domanda di mobilità, tali territori, le loro priorità e come gli aeroporti del network italiano - quindi, in una visione di «sistema» - concorrono a far fronte alle esigenze degli stessi. Il medesimo approccio è adottato per i servizi cargo.

L'analisi dei territori non si pone quindi il solo obiettivo di identificare il bacino di utenza, attuale e potenziale, del singolo aeroporto, che è concetto poco funzionale in una logica di Piano. Tale bacino di utenza, infatti, dipende dalle dinamiche di libero mercato e varia in funzione della tipologia di servizio aereo/funzionalità per lo specifico territorio preso in considerazione anche alla luce delle progettualità delle singole società di gestione.

2. **Crescita attesa e capacità**

La prima domanda a cui un piano nazionale risponde è relativa alla capacità del settore di accogliere la domanda di mobilità presente e futura di trasporto aereo e la sua distribuzione.

L'approccio tradizionale si focalizza soprattutto sul dimensionamento della capacità e gli indirizzi che ne conseguono portano l'ENAC alla valutazione di dettaglio nell'approvazione dei programmi di investimento (sia a livello di Master Plan sia per quanto concerne l'approvazione degli investimenti all'interno dell'iter di regolazione tariffaria).

Il nuovo Piano, anche recependo le indicazioni europee, mira invece ad identificare gli obiettivi ambientali e di connettività che il network aeroportuale nel suo complesso si pone di raggiungere partendo dall'analisi "as is".

Il nuovo Piano vuole così rispondere alla domanda più ampia di come migliorare la qualità della capacità offerta rendendola sostenibile, più modulare e resiliente ai cambiamenti, valorizzando le forme di intermodalità (specie, ma non solo, ferroviaria) e la digitalizzazione. Esso vuole quindi identificare non solo le stime di crescita mediamente attese ma una serie di possibili evoluzioni "what if" sulle quali verificare sia l'adeguatezza della capacità, sia la sua distribuzione territoriale e la funzionalità, in chiave sostenibile.

Dal punto di vista operativo, da tale analisi derivano indicazioni di resilienza dei piani di sviluppo e trigger/indicatori legati all'evoluzione socioeconomica e dei modelli di business che potranno guidare le valutazioni dell'ENAC nelle fasi istruttorie.

Il secondo aspetto è relativo alla qualità della capacità offerta rispetto ad una serie di parametri (consumo di suolo, impatto ambientale "door to door", efficienza tecnica, ecc.) che permettano una valutazione della qualità dei piani di crescita, sempre in una visione di mobilità sostenibile ed intermodale.

3. **«Micro-feederaggio» e Urban air mobility**

Le performance dei nuovi velivoli a propulsione prevalentemente elettrica sono analizzate rispetto alle opportunità di cosiddetto micro-feederaggio (voli di corto raggio tra due aeroporti commerciali) e nell'ambito dei collegamenti urbani.

Il primo elemento è in particolare analizzato rispetto a possibili nuove configurazioni dei collegamenti e rispetto ad un rinnovato ruolo degli aeroporti 'minori'.

L'analisi delle applicazioni nelle aree metropolitane e per i sistemi locali del lavoro che insistono sull'aeroporto è invece approfondita come possibile complemento delle altre forme di accessibilità agli aeroporti, per comprendere le implicazioni infrastrutturali sugli aeroporti stessi ed ha il duplice scopo di anticipare opportunità e criticità e di verificare il reale impatto sulle diverse modalità di trasporto da e verso gli aeroporti.

4. **Aeroporti 'minori' ed aeroporti di Aviazione Generale**

Nel contesto delle peculiarità territoriali e del meccanismo di valutazione della qualità e sostenibilità della capacità aeroportuale, il Piano analizza le condizioni di sostenibilità economica degli aeroporti cosiddetti minori rispetto alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie e nel contesto di una visione di sistema e non puramente localistica.

5. **Aerospazio**

Rispetto all'evoluzione tecnologica e ai bisogni di adeguate infrastrutture per accompagnare la sperimentazione aerospaziale e più generale delle nuove tecnologie, il Piano esamina il dimensionamento della capacità aeronautica destinata a tali scopi.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti nei suoi capisaldi

Obiettivi in sintesi

- Definire peculiarità e bisogni prioritari delle diverse aree territoriali
- Fornire uno strumento che consenta al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e all'ENAC di effettuare una valutazione multidimensionale sulla qualità della crescita e sulla resilienza e flessibilità dei piani di sviluppo aeroportuali
- Fornire un set di trigger/indicatori che guidino le scelte e le tempistiche dei nuovi sviluppi
- Coerenza dei piani aeroportuali con il Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, in particolare sul tema dell'accessibilità

Strumenti

- Criteri per l'approvazione dei piani dei singoli aeroporti
- Leve di indirizzo e di incentivazione per favorire una migliore qualità della capacità aeroportuale e un'accelerazione dei processi di cambiamento
- Politiche finalizzate a ridurre i gap territoriali in una logica sistemica

Indirizzi per l'articolazione del Piano, relative metodologie e risultati

Al fine di elaborare una nuova strategia di sviluppo della rete aeroportuale nazionale in coerenza con le politiche dell'Unione europea in materia e fondata sulle esigenze dei territori, l'intermodalità dei sistemi di trasporto, gli obiettivi unionali di sostenibilità ambientale, economica e sociale, la valorizzazione delle nuove tecnologie e delle infrastrutture di settore, il Piano, nell'ottica di sostenere la crescita del trasporto aereo dei passeggeri e delle merci anche in scenari di discontinuità rispetto al passato, approfondirà le seguenti tematiche:

1. Analisi territoriale
 1. Connettività, accessibilità e funzionalità degli aeroporti
2. Previsioni e scenari futuri
 1. Previsioni di traffico
 2. Impatto nuove tecnologie (tra cui UAM) sul traffico aereo
 3. Definizione scenari "*what if*"
3. I trigger dinamici e i loro target
 1. Sostenibilità (ambientale, economica, sociale)
 2. Digitalizzazione
 3. Intermodalità
4. Analisi della capacità
 1. "*As is*" (vs scenari "*what if*")
 2. Capacità pianificata (Master Plan) (vs scenari "*what if*")
 3. Capacità proposta (PSA) (vs scenari "*what if*")
5. Soluzioni e opportunità
 1. Indirizzi di programmazione e proposta (incluse soluzioni infrastrutturali per nuovi vettori energetici)
 2. Valutazione Qualità della crescita proposta

3. Sviluppo cargo aereo
4. Focus su aeroporti minori e di Aviazione Generale
5. Incentivazione per il raggiungimento dei target
6. Il comparto aerospaziale
 1. Mappatura delle iniziative e delle strutture attualmente dedicate

Nell'esame di tali tematiche saranno adottate metodologie avanzate con esplicitazione dei modelli di riferimento scelti e ricorso anche a:

- analisi di benchmarking e best practices a livello europeo e internazionale
- approccio livello “*as is*” e previsioni future in base ai diversi scenari “*what if*”, tenendo conto di variabili macro e micro
- raccolta dati e info dai singoli aeroporti
- “*site visit*”.

Per ciascuna delle medesime tematiche, saranno individuate criticità e soluzioni, delineando, a valle dei risultati delle analisi condotte, in particolare:

1. il ruolo del singolo aeroporto in base alla sua funzionalità
2. gli scenari delle previsioni di traffico all'orizzonte temporale del 2035; gli effetti positivi delle nuove tecnologie, nonché le modalità per la riduzione degli impatti negativi
3. la valenza dei trigger dinamici e le opportunità correlate al loro miglioramento e alla crescita aeroportuale
4. l'identificazione delle problematiche connesse alle attuali infrastrutture che limitano l'efficienza della capacità (carenza di infrastrutture di volo, ILS, cargo etc.) e l'individuazione degli interventi di ottimizzazione
5. le nuove strategie di programmazione infrastrutturale in relazione anche alle innovazioni tecnologiche ed energetiche, nonché per lo sviluppo del cargo aereo e per accrescere l'attrattività e la sostenibilità degli aeroporti “minori” e di Aviazione Generale
6. la rilevanza delle nuove opportunità offerte dal comparto aerospaziale.