

Borzi Giovanna

Da: Casati Maurizio [Maurizio.Casati@agustawestland.com]
Inviato: lunedì 24 settembre 2012 12.23
A: Borzi Giovanna
Cc: Walter Girardi (walter.dottoramambiente@gmail.com)
Oggetto: Integrazione intervento Viva Via Gaggio
Allegati: TrafficoTesto.pdf, TrafficoSlide.pdf



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0023053 del 26/09/2012

Dott.ssa Borzi buon pomeriggio,
in allegato le mando i documenti relativi all'intervento dell'Ing. Giacomo Buonanno (per conto di Viva Via Gaggio).
Rimango a disposizione per ogni chiarimento.
Grazie ancora per la disponibilità e la collaborazione.
Cordialmente
Maurizio Casati



Maurizio Casati
WW Customer Support & Service

Via del Gregge, 100
Lonate Pozzolo - VA - Italy
Tel. +39 0331 664782 - Fax +39 0331 664899
www.agustawestland.com



Please consider the environment before printing this email.

This transmission is strictly confidential and intended solely for its addressee. If you are not the intended addressee please return to sender immediately; you should destroy this email and any use, disclosure or copying is not authorized and may be illegal. The information contained in this E-Mail and any subsequent correspondence may be subject to Export Control rules and its misuse could be a criminal offence in some jurisdictions. This transmission is not intended nor to be construed to impose any legally binding obligation upon the organization from which it originates ("the Company") and/or any of its subsidiaries or associated companies, none of which gives any representation or warranty as to the accuracy or completeness of this transmission's contents. No liability shall be assumed to any person resulting from the use of any information contained in this transmission or to any person who acts or omits to do anything in reliance upon it. For legally required Company Information go to http://www.agustawestland.com/legal_entity.html



Alcune considerazioni sul piano nazionale degli aeroporti (PNA)

Giacomo Buonanno - 17.09.2012

Premesse

Il documento preso a riferimento è il Piano_Nazionale_Aeroporti_Feb2012.pdf redatto da MIT ed ENAC e disponibile all'URL http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N1156450804/Piano_Nazionale_Aeroporti_Feb2012.pdf

Immagino che sia questo il piano su cui si basa il PNA di cui ha parlato di recente il Ministro Passera (è probabile siano previste delle modifiche ma ritengo che l'impostazione complessiva venga mantenuta).

Nel seguito mi permetto di riprendere e commentare alcuni passaggi del PNA che mi sembrano significativi rispetto alla situazione di Malpensa e di collegarlo con alcuni aspetti rilevanti del piano proposto per lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa. Mi rendo conto che estrapolare dal PNA delle considerazioni puntuali comporta il rischio di decontestualizzarle e che è un'operazione da effettuare con prudenza e attenzione, ma è l'unica strada che permette di raggiungere un livello di sintesi adeguato ai tempi di questa discussione.

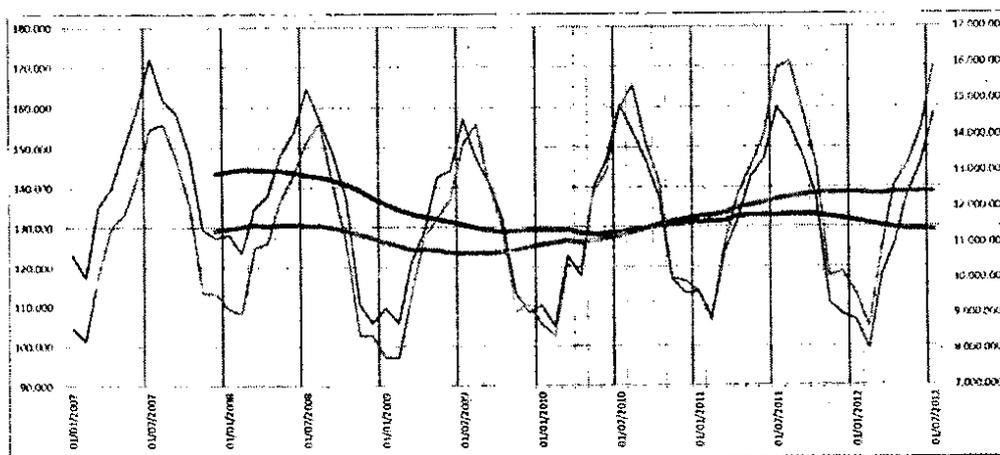
Mi permetto di indicare un obiettivo di fondo del mio intervento. Spesso, nell'illustrazione del Master Plan predisposto da SEA per l'aeroporto di Malpensa, sembra che l'espansione del sedime aeroportuale per la realizzazione della terza pista e del parco logistico/industriale debba essere considerata come una condizione necessaria e sufficiente per garantire lo sviluppo anche dal punto di vista economico dell'aeroporto in questione. La mia posizione è che questa espansione non sia condizione né necessaria né sufficiente per lo sviluppo di Malpensa, che cioè sia possibile uno sviluppo dell'aeroporto anche senza l'espansione (e quindi non si tratta di una condizione necessaria) e che l'espansione del sedime non garantisca la crescita di Malpensa (e quindi non è nemmeno una condizione sufficiente).

Le stime del traffico

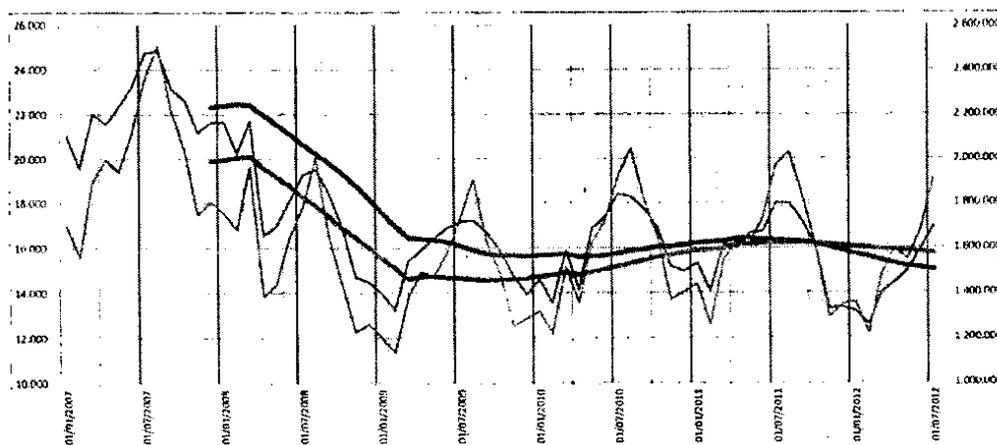
Le valutazioni e le scelte strategiche del Piano utilizzano le analisi sviluppate nello "Studio della rete aeroportuale nazionale" del 2010 (di seguito Studio). [PNA 1.3 Struttura del Piano Nazionale - pag. 3]

Le previsioni potranno avere scostamenti anche rilevanti in funzione dell'andamento dell'economia globale e conseguentemente dei flussi turistici; inoltre l'intensità con cui evolveranno i processi di liberalizzazione delle rotte internazionali ed intercontinentali potrà ridurre o amplificare la crescita del traffico internazionale. Tali effetti non sono solo di carattere quantitativo ma anche qualitativo, sia per la tipologia dell'offerta (vedi la diffusione di aerei di maggiore dimensione tra cui l'A380) con impatti su strutture e infrastrutture degli scali, sia per le possibili riconfigurazioni dell'architettura delle alleanze fra i vettori, con conseguenti effetti sull'assetto dei principali aeroporti (in particolare i gates intercontinentali). [PNA 3.2 La crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio - pag. 8]

Il PNA del 2012 utilizza dati del 2011, ma si basa sullo Studio del 2010 che fa riferimento a dati sul traffico del 2008. L'andamento del traffico negli ultimi anni ha smentito le previsioni che erano state fatte allora (e ancor più quelle precedenti su cui si basano anche studi molto interessanti come quello redatto dal MITRE riguardo la terza pista di Malpensa). Riporto alcuni grafici che mostrano l'andamento del traffico in Italia e, in particolare a Malpensa.

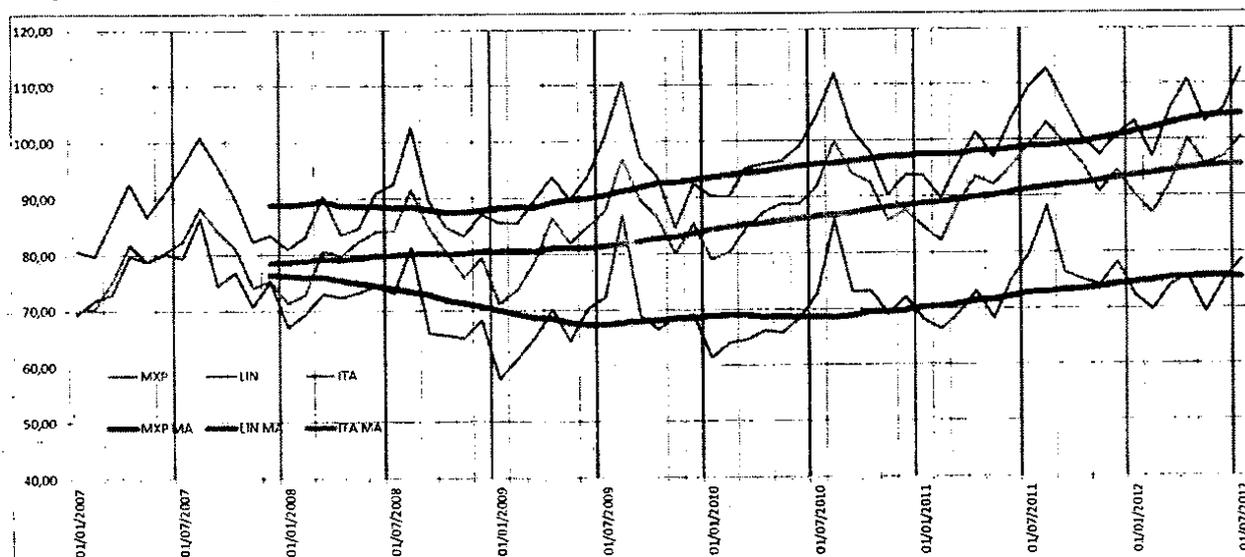


Traffico italiano [Dati scaricati dal sito di Assaeroporti]. In verde: andamento dei passeggeri (asse di riferimento a destra). In blu: andamento dei movimenti (asse di riferimento a sinistra). È evidente la crescita del traffico in termini di passeggeri, ma anche la diminuzione del numero dei movimenti a dimostrare una dinamica del traffico aeronautico che prevede un crescente coefficiente di riempimento degli aeromobili. La media mobile (le linee più spesse) indica l'andamento medio annuo nel periodo precedente.



Traffico a Malpensa [Dati scaricati dal sito di Assaeroporti]. In verde: andamento dei passeggeri (asse di riferimento a destra). In blu: andamento dei movimenti (asse di riferimento a sinistra). È evidente il calo del traffico successivo al de-hubbing di Alitalia, ma anche la stasi (leggera diminuzione) del traffico passeggeri che caratterizza il 2012. Ancor più marcata è la diminuzione del numero dei movimenti, soprattutto nell'ultimo anno. Anche in questo grafico la media mobile (le linee più spesse) indica l'andamento medio annuo nel periodo precedente.

La differenza evidente tra l'andamento del traffico passeggeri e quello del numero dei movimenti si spiega esaminando l'andamento del rapporto passeggeri/movimenti riportato nel grafico sottostante: la media italiana è passata da meno di 80 passeggeri per movimento (2008) a più di 95, quella rilevata a Malpensa è passata da meno di 90 (2008) a più di 105 (luglio 2012) ed entrambi mantengono un tasso di crescita lineare a partire .

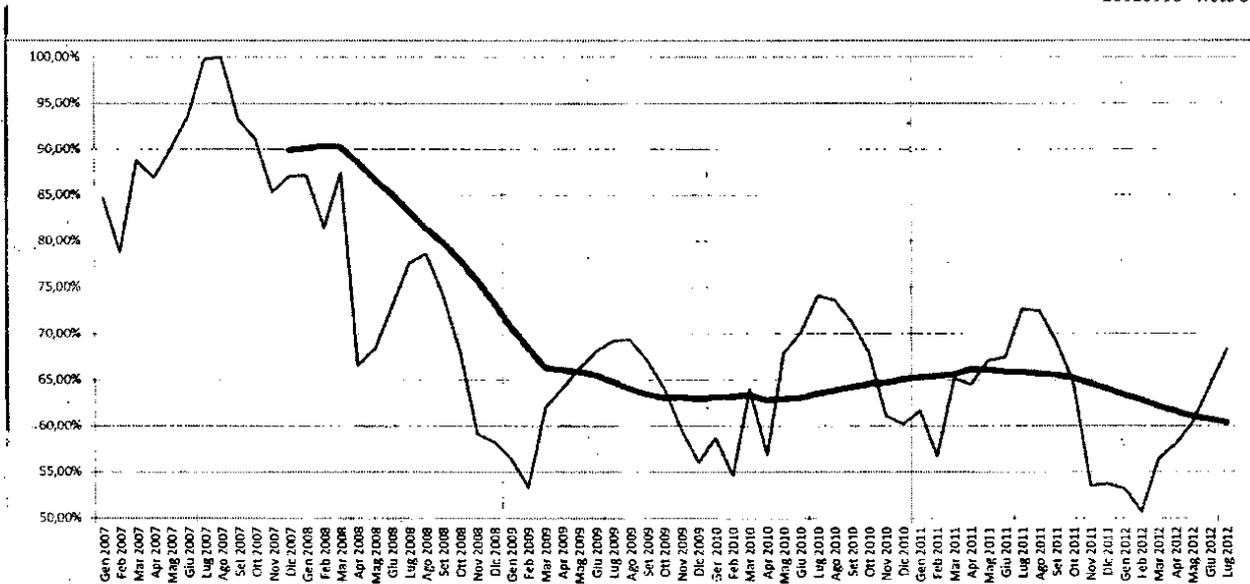


Rapporto tra passeggeri e movimenti in Italia (in verde), a Malpensa (in blu) e a Linate (in rosso) [Dati scaricati dal sito di Assaeroporti]. Anche in questo grafico la media mobile (le linee più spesse) indica l'andamento medio annuo nel periodo precedente.

In questo scenario è chiaro che le stime di traffico effettuate considerando un coefficiente medio di riempimento di 90 pass/mov sono obsolete: una stima realistica dovrebbe considerare coefficienti di riempimento decisamente superiori e in progressiva crescita lineare negli anni.

Mi permetto di fare due conti: con 90 pass/mov, a 300.00 mov/anno corrispondono 27 milioni di passeggeri, se invece si considerano 110 pass/mov si arriva già a 33 milioni di passeggeri, se infine si prende in considerazione un valore di 125 pass/mov (un valore in linea con i dati previsti per i principali aeroporti intercontinentali, pur senza considerare aeroporti come Gatwick che arrivano a 137 pass/mov già adesso, e che potrebbe essere raggiunto nel 2018 ai tassi attuali di crescita) si superano i 37 milioni di passeggeri.

Il grafico sottostante riporta ancora il numero dei movimenti registrati a Malpensa da gennaio 2007 a luglio 2012 indicati come percentuale rispetto al massimo registrato nel mese di agosto 2007. La semplice analisi dell'andamento della media mobile (calcolata su dodici mesi) dimostra che non è ragionevole prevedere né nel 2013 e nemmeno negli anni immediatamente successivi, il ritorno a un livello di traffico paragonabile a quello raggiunto nel 2007, come invece si dichiara nella relazione introduttiva. Per gli anni successivi la dinamica economica e l'evoluzione del settore aeronautico in Italia è talmente volubile che appare difficile poter prevedere con ragionevole affidabilità l'andamento del settore (basti vedere quanto errate si sono dimostrate a medio termine le stime fatte in passato da un organismo autorevole come il MITRE).



Movimenti registrati a Malpensa in percentuale rispetto al massimo registrato nel mese di agosto 2007 [Dati scaricati dal sito di Assaeroporti].

In sintesi, non ci sono motivazioni valide e urgenti a supporto della necessità della terza pista o perlomeno tali motivazioni non possono essere ascritte alla crescita del traffico.

Nel Master Plan di Malpensa, l'espansione del sedime dell'aeroporto è collegata anche alla realizzazione di un vero e proprio "parco industriale" dove collocare attività di logistica e di trasformazione che possano, tra l'altro, godere dei vantaggi garantiti dall'extra-doganalità dell'area aeroportuale. È chiaro che questo progetto rappresenta, per estensione e volumi coinvolti, un vero e proprio piano di politica industriale che potrà avere profondi impatti sullo sviluppo delle aree circostanti.

Ci si chiede come mai una società incaricata della gestione aeroportuale possa occuparsi in maniera così rilevante di politica industriale. È evidente che si tratta di un tentativo, da parte di SEA SpA, di sfruttare i (rilevanti) vantaggi economici che possono derivare dalla trasformazione di destinazione di più di 300 ettari di brughiera (che ricordo è ricompresa nel Parco del Ticino). SEA cerca, nei fatti, di riempire un vuoto politico-istituzionale ed è, a mio parere, ancor più grave il fatto che nel Consiglio di Amministrazione di questa società sieda un assessore regionale con pesanti deleghe riguardo lo sviluppo delle infrastrutture lombarde.

Se fosse utile o addirittura necessario realizzare un parco industriale nei pressi di Malpensa, sarebbe indispensabile coinvolgere il territorio (nel rispetto anche delle indicazioni riportate nel PNA e di un processo seguito, per esempio, nel caso della linea Torino Lione) e valutare se esistono aree già "compromesse" (per esempio aree industriali dismesse o aree residenziali delocalizzate o cave da recuperare o una combinazione di tutto questo) che possano essere dedicate alla destinazione logistico/produttiva senza ulteriore utilizzo di territorio vergine (che peraltro mi risulta essere un obiettivo che anche l'attuale governo si è posto nella logica di una sostenibilità ambientale di lungo termine).

Le strategie del PNA

Il Piano si fonda sulle seguenti strategie [PNA - Executive Summary]:

1. *classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali;*

È opportuno ricordare che nella core network prevista dal PNA ci sono in tutto dieci aeroporti, compresi i tre aeroporti di Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio). Questo denota l'aver considerato una rete "milanese" in cui sia Linate sia Orio svolgono un ruolo strategico. La *European House Ambrosetti* ha proposto all'inizio del mese di settembre una redistribuzione del traffico da Linate a Malpensa che però non trova riscontro nel PNA (almeno nei documenti che finora sono stati pubblicati).

Si può quindi presumere che, nella sua versione attuale, il PNA non prevede una (più o meno significativa) riduzione dei voli su Linate,

2. *aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti quale elemento insostituibile per superare la prevista crisi di capacità e dare l'indispensabile sostegno alla crescita economica del Paese;*

Una linea strategica è rappresentata dalla focalizzazione sulle strutture esistenti, di cui si vuole aumentare la capacità aeroportuale. Malpensa può tranquillamente raddoppiare la sua attuale capacità senza che sia necessario espandere il sedime! Si è già detto che, considerando i movimenti e non i passeggeri, l'incremento del traffico previsto nei prossimi anni può essere facilmente tollerato dalla struttura esistente. Si deve poi considerare che, dei nove progetti previsti dal Master Plan, solo due (terza pista e parco industriale) richiedono una significativa espansione del sedime. Quindi la realizzazione degli altri progetti potrebbe permettere di aumentare ancora la capacità che l'aeroporto ha di gestire traffico, migliorando ulteriormente la situazione.

3. *salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;*

Malpensa è l'esempio di come il non seguire questa linea strategica comporti poi costi elevati per gestire la situazione (com'è successo nel caso delle delocalizzazioni). Sarebbe opportuno rivolgere quindi l'attenzione agli scali che insistono sulla stessa *catchment area* e che dispongono di aree limitrofe poste sotto il vincolo di salvaguardia: già il MITRE suggeriva di prestare attenzione alla realtà che circonda l'aeroporto di Brescia Montichiari come un'area di possibile vocazione aeroportuale e comunque come a una riserva di capacità per il sistema aeroportuale lombardo.

Rimane comunque poco chiaro il senso dell'espansione del sedime legata alla necessità di realizzazione di un "parco industriale". Perché deve essere SEA a fare la Politica Industriale sul territorio pubblico?

4. *pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;*

Anche in questo caso Malpensa si distingue per non aver saputo lavora, e con il territorio, che rimane solo risorsa da sfruttare e non potenziale collaboratore con cui sviluppare delle sinergie. Emblematico il caso della nuova "cargo city" che svuoterebbe (grazie soprattutto al vantaggio competitivo dell'extra-doganalità) le zone industriali dei comuni limitrofi.

5. *sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;*

Il contenuto degli interventi che mi hanno preceduto dimostra quanto "lontana" sia la sostenibilità ambientale di questo aeroporto.

6. *forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;*
7. *limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;*
8. *realizzazione dei soli aeroporti di Viterbo nel Lazio, per accogliere il traffico che sarà delocalizzato da Ciampino, e a Grazzanise, in Campania, per sostenere gli sviluppi che non saranno compatibili con Napoli Capodichino;*
9. *nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, 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;*
10. *elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;*

Il PNA invita ENAC a definire dei modelli operativi semplificati per gli scali con traffico limitato. Questo indica (implicitamente) che ENAC ha effettivamente la possibilità di cambiare i modelli operativi delle strutture aeroportuali. Quindi, ENAC potrebbe adottare dei modelli operativi (facendo riferimento, per esempio alla normativa USA) che possano permettere l'utilizzo indipendente delle due piste esistenti.

11. *attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico.*

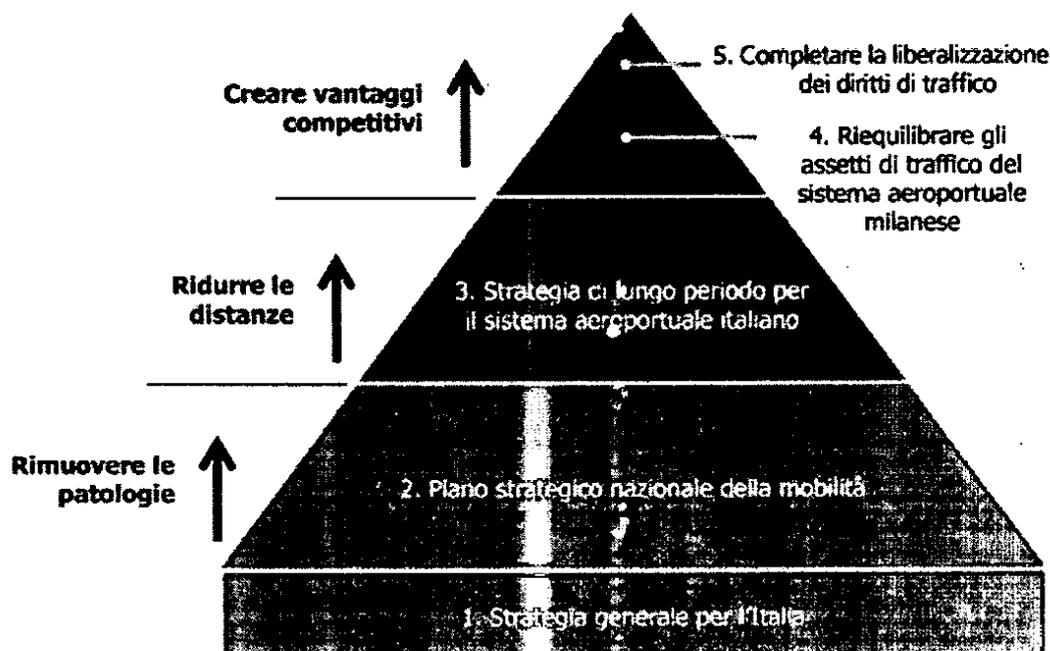
Il percorso da seguire: prima il PNA poi i Master Plan

Lo stesso modello delineato dal Piano Nazionale, costituisce quindi il riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, rispetto al quale i gestori degli impianti e gli operatori, dovranno adeguare, sulla base di specifici Master Plan, le proprie linee di sviluppo strutturale ed i propri investimenti. [1.3 Struttura del Piano Nazionale - pag. 4]

È chiaro il percorso indicato nel PNA (ripreso anche in passaggi successivi): prima viene definito e approvato il PNA, poi vengono redatti i Master Plan dei singoli aeroporti.

Anche la European House Ambrosetti ha definito un percorso strategico di cinque passi (che sono peraltro riportati nella figura qui sotto):

1. definire una visione del futuro del paese
2. realizzare un Piano Nazionale per la Mobilità (PNM)
3. integrare nel PNM un adeguato Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)
4. Agire sul sistema aeroportuale milanese
5. Completare la liberalizzazione dei diritti di traffico.



Fasi proposte da European House Ambrosetti per la definizione di una strategia per il Paese Italia.

Quindi si deve prima discutere, definire e approvare il PNM/PNA e poi si può provvedere a redigere i Master Plan specifici delle diverse realtà aeroportuali (Malpensa in primis).

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

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). ...

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

[PNA - 6.4 La Valutazione ambientale strategica - pag. 19]

In maniera coerente rispetto a quanto detto sopra, il PNA prevede che sia realizzata una procedura di VAS complessiva del Piano Nazionale e che solo successivamente si possano predisporre i Master Plan dei singoli aeroporti da sottoporre a una VIA. Viene qui esplicitata la necessità di una VAS (ancorché relativa a tutto l'insieme degli aeroporti italiani) prima che venga effettuata la VIA relativa allo specifico impianto.

Il Master Plan di Malpensa è stato proposto per l'approvazione insieme alla relativa VIA senza aspettare alcun piano regionale, nazionale o locale che cercasse di governarne l'espansione. Il Piano d'Area Malpensa è scaduto nel 2009 e non è ancora stato rinnovato, ma rimane sempre l'ambiguità di vedere un Assessore Regionale seduto nel CdA di SEA: l'assessore dirige la struttura che deve "controllare" una società nel cui CdA lui stesso si trova.

Gli orientamenti europei

Il Piano Nazionale, in coerenza con gli indirizzi della Commissione europea, mira all'attuazione delle misure indicate dal Piano di Azione suddetto per affrontare il problema della saturazione della capacità aeroportuale, attraverso ~~quattro~~ tre obiettivi di carattere generale:

- 1) *Miglior uso delle infrastrutture esistenti*
- 2) *Ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e future espansioni*
- 3) *Miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e promozione dell'intermodalità.*

[PNA - 2. Gli orientamenti europei - pag. 6]

Il PNA fa riferimento esplicito agli obiettivi di carattere generale sanciti dalla Commissione Europea. Sottolineo in particolare il primo punto: *miglior uso delle infrastrutture esistenti!* Significa sfruttare appieno tutte le risorse già realizzate cercando di portarle a un livello di efficienza massimo prima di impegnare altre risorse (e penso nello specifico al territorio impegnato, che deve essere utilizzato ai livelli migliori di efficienza possibili).

Conclusioni

In conclusione, sembra importante sottolineare i (grossi) problemi riscontrati nelle stime del traffico che sono portate a giustificazione della necessità di realizzare la terza pista. In particolare, i dati su cui si basa il Master Plan sono (molto) obsoleti e rappresentano una dinamica di evoluzione del traffico aeronautico che è stata smentita dai fatti. Persino i dati su cui si basa il PNA (che sono del 2011) sono smentiti dai risultati del 2012 (ricordiamo anche che lo studio su cui si basa il PNA è del 2010 ed è basato sulle rilevazioni del 2008/09).

Inoltre, per discutere dell'opportunità di realizzare una terza pista (con un impatto rilevante sul territorio circostante, perché la pista non può essere realizzata nel sedime attuale) bisogna esaminare (soprattutto) l'andamento dei movimenti e non (solo) i passeggeri.

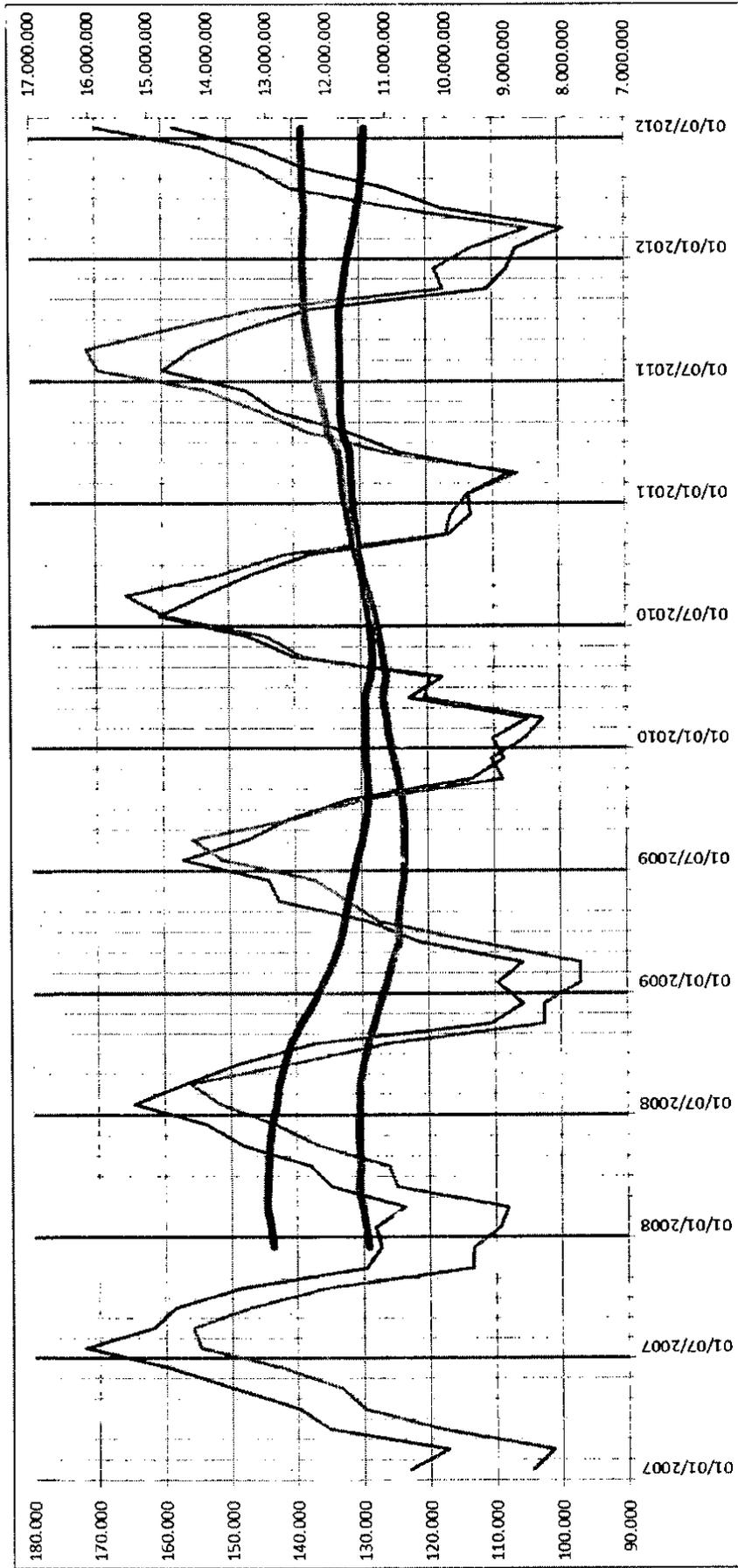
Un altro aspetto che è opportuno ricordare in queste conclusioni riguarda l'impostazione complessiva del Master Plan e la sua contestualizzazione nel quadro nazionale ed europeo. In particolare ci sono diversi principi "strategici" sanciti nel PNA che il Master Plan non rispetta: la sostenibilità ambientale di lungo periodo, l'utilizzo efficiente delle risorse già impegnate, la pianificazione integrata con il territorio, la necessità di approvare il PNA complessivo (completo di VAS) prima di passare alla redazione dei Master Plan specifici dei singoli aeroporti (con le relative VIA).

Rimane infine non giustificato il fatto che il Master Plan si occupi, oltre che della gestione del trasporto aereo anche di un vero e proprio piano industriale.

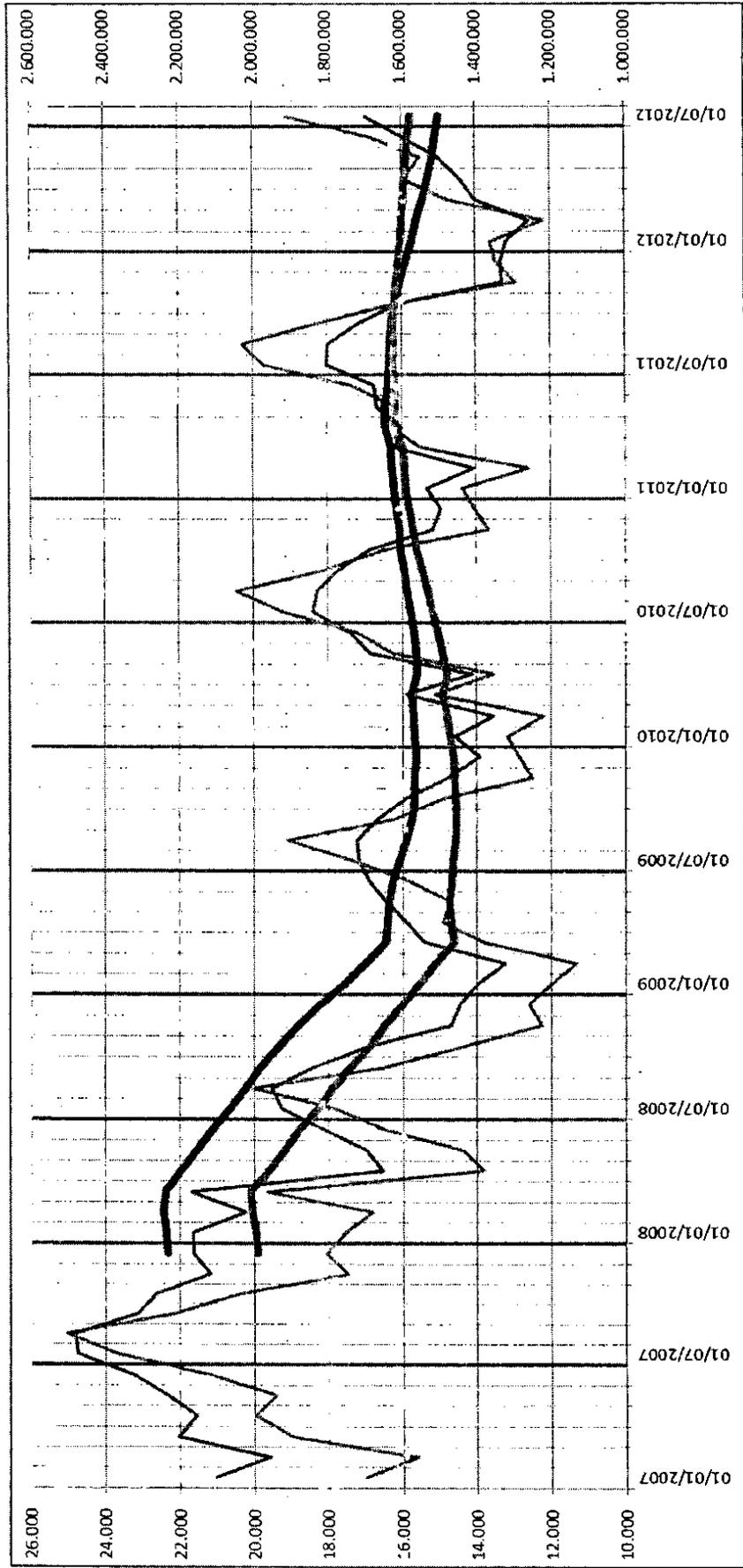
Note

Giacomo Buonanno

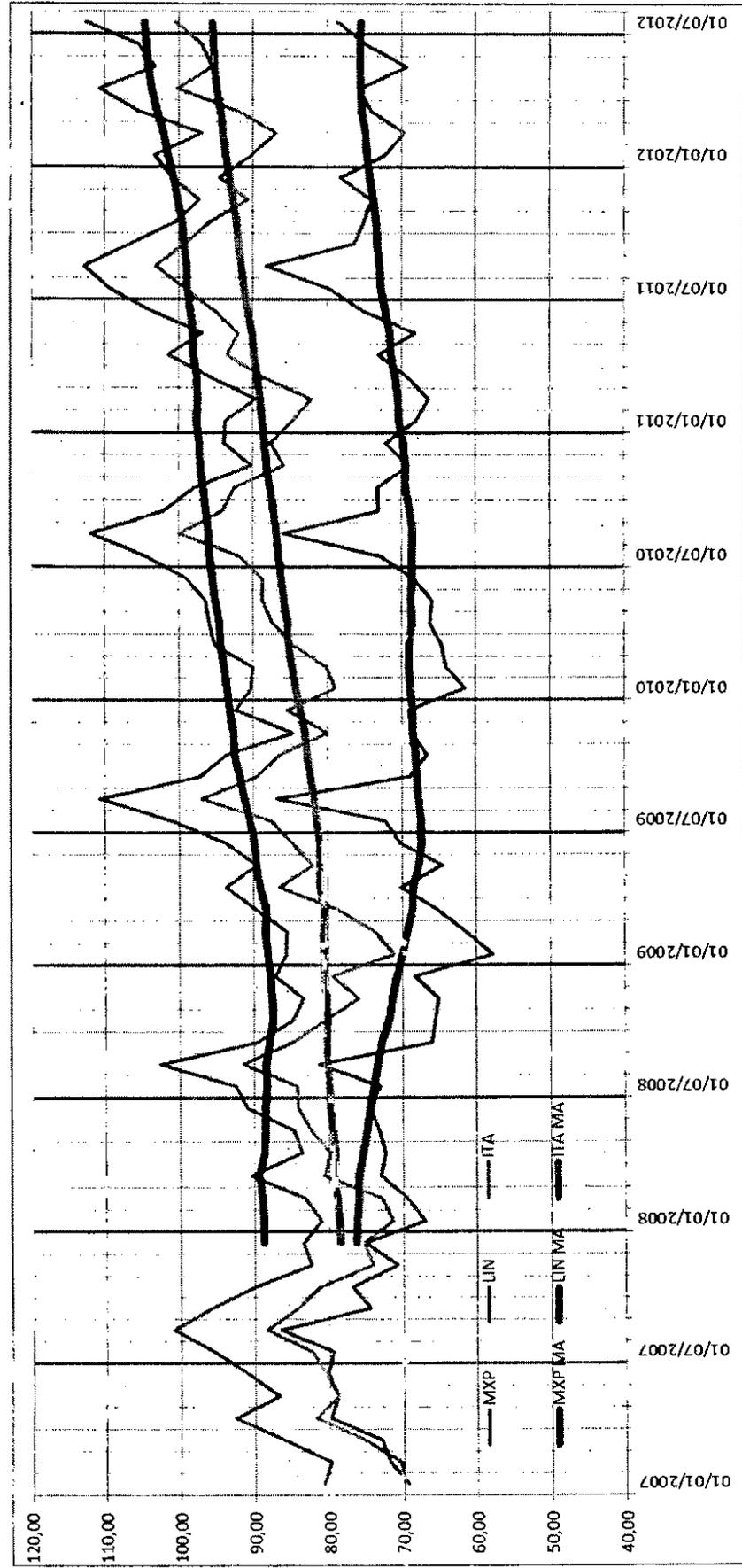
Andamento del traffico in Italia



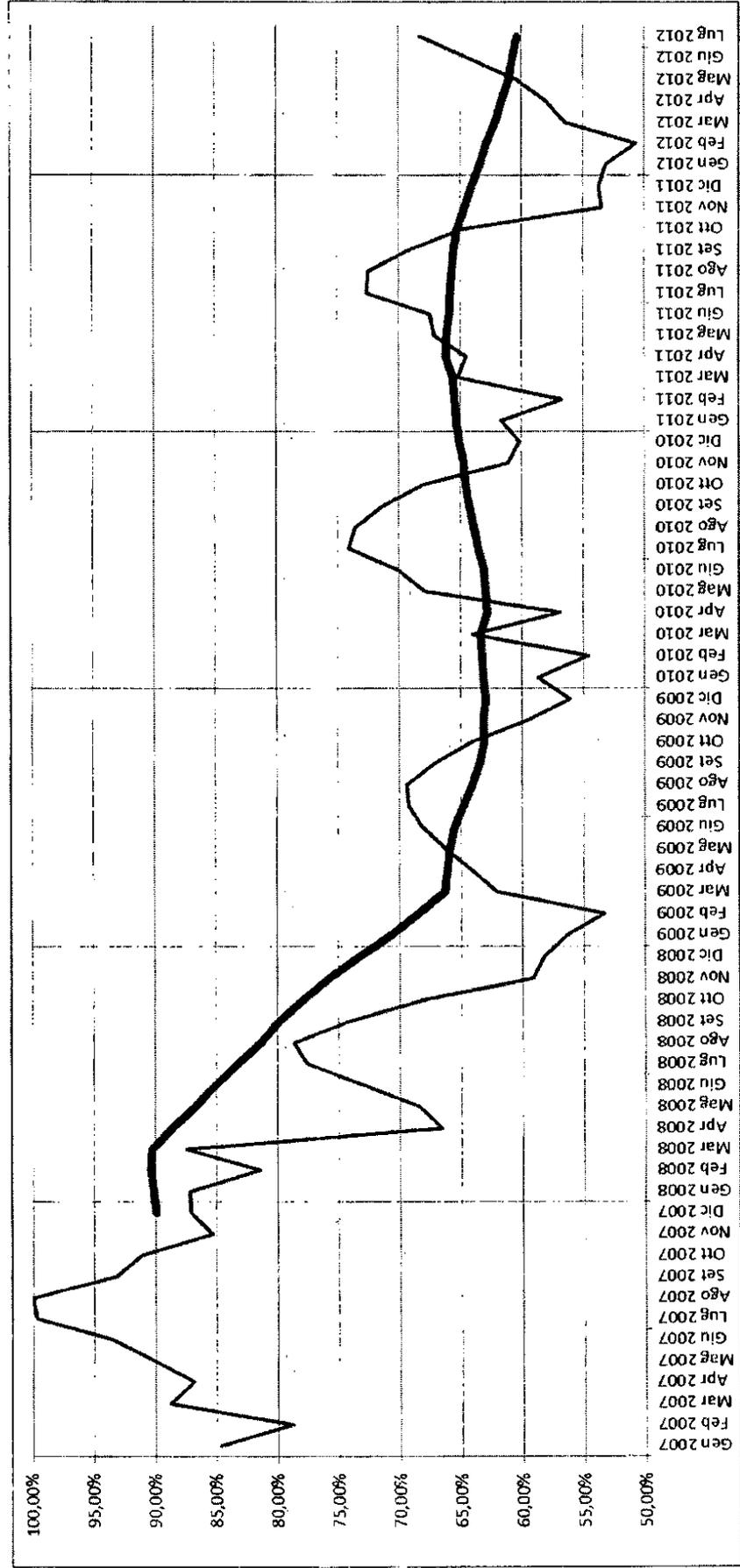
Andamento del traffico a Malpensa



Passeggeri/Movimenti



Movimenti a Malpensa



Il Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)

**redatto da MIT e ENAC nel
febbraio 2012**

Le strategie del PNA [1/3]

- 1. Classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali;**
- 2. aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti quale elemento insostituibile per superare la prevista crisi di capacità e dare l'indispensabile sostegno alla crescita economica del Paese;**
- 3. salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;**
- 4. pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;**

Le strategie del PNA [2/3]

- 5. sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;**
- 6. forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;**
- 7. limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;**
- 8. realizzazione dei soli aeroporti di Viterbo nel Lazio, per accogliere il traffico che sarà delocalizzato da Ciampino, e a Grazzanise, in Campania, per sostenere gli sviluppi che non saranno compatibili con Napoli Capodichino;**

Le strategie del PNA [3/3]

9. nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, 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;
10. elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
11. attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico.

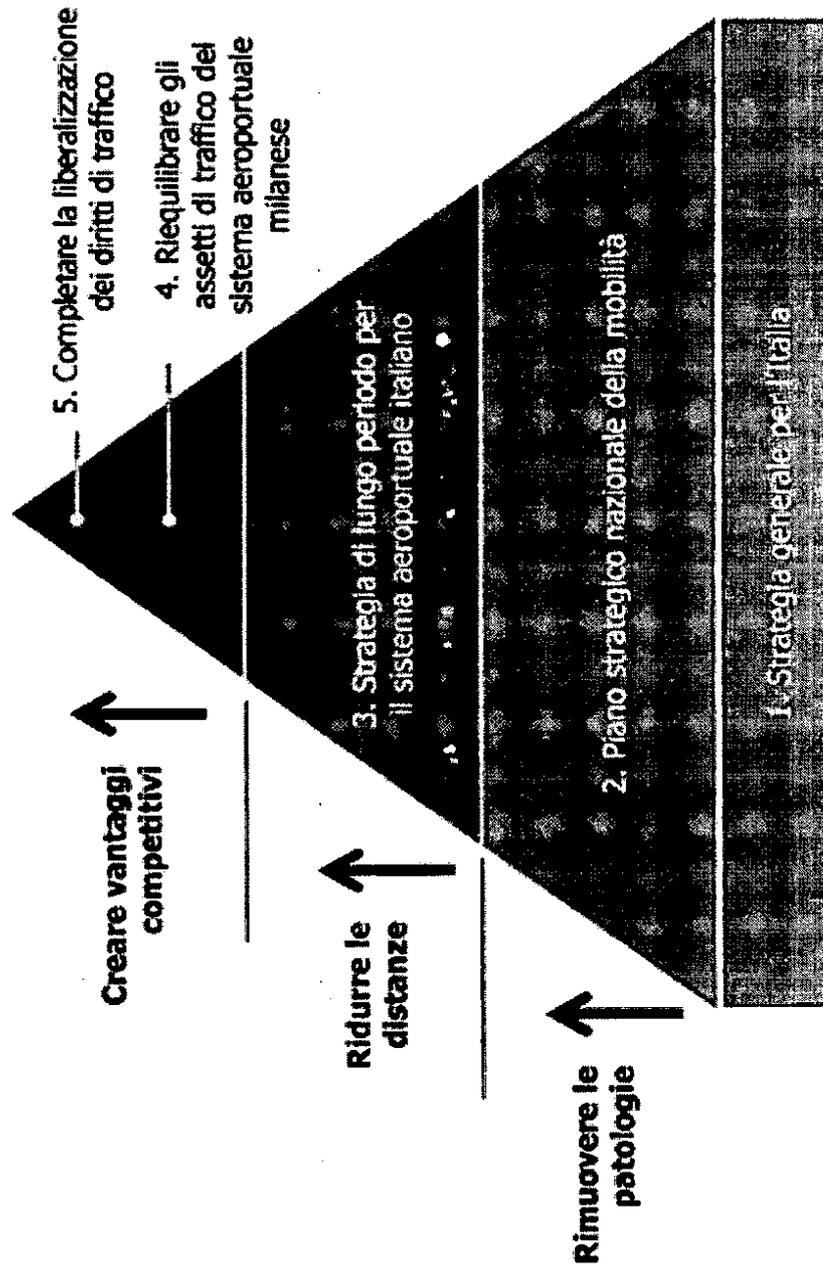
Valore strategico del PNA

Il modello delineato dal Piano Nazionale, costituisce quindi il riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, rispetto al quale i gestori degli impianti e gli operatori dovranno adeguare, sulla base di specifici Master Plan, le proprie linee di sviluppo strutturale ed i propri investimenti.

Quindi

- [prima]** si definisce e si approva il Piano Nazionale (completo di VAS)
- [poi]** si redigono i Master Plan «specifici» per i diversi impianti e operatori

Studio Ambrosetti - 5 fasi



VAS

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).

... ...

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

PNA vs EU

Il PNA mira all'attuazione delle misure indicate dal «Piano di Azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza in Europa» approvato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio nel 2007

Obiettivi di carattere generale:

- » Miglior uso delle infrastrutture esistenti***
- » Ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e future espansioni***
- » Miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e promozione dell'intermodalità***

Concludendo

- » **Ci sono dei (grossi) problemi sulla stima del traffico**
 - > i dati su cui si basa il Master Plan sono (molto) obsoleti
 - > i dati su cui si basa il PNA (2011) sono smentiti dai dati del 2012 – lo studio su cui si basa il PNA è del 2010 a partire da dati del 2008/09
 - > per dimensionare gli aeroporti bisogna esaminare (soprattutto) i movimenti e non (solo) i passeggeri
- » **Ci sono principi sanciti nel PNA che il Master Plan non rispetta**
 - > Sostenibilità ambientale
 - > Efficienza delle risorse già impegnate
 - > Pianificazione integrata con il territorio
 - > VAS della rete complessiva e poi VIA dei singoli Master Plan
 - > Master Plan redatto dopo l'approvazione di un piano nazionale (e quindi dopo la VAS)