



# PROVINCIA DI MATERA



UFFICIO DI PRESIDENZA

Prot.n. \_\_\_\_\_

Matera 29.12.2022

**Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
**Via Caraci, 36**  
**00157 Roma**  
[m\\_inf@pec.mit.gov.it](mailto:m_inf@pec.mit.gov.it)

**Al Ministero della Transizione Ecologica**  
**Via Cristoforo Colombo, 44**  
**00157 Roma**  
[mite@pec.mite.gov.it](mailto:mite@pec.mite.gov.it)

**Trasmissione a mezzo PEC**

**C.A.**

**Sindaco Del Comune Di Pisticci**  
[comune.pisticci@cert.ruparbasilicata.it](mailto:comune.pisticci@cert.ruparbasilicata.it)

**OGGETTO: Osservazioni del Comune di Pisticci relative al piano nazionale aeroporti**  
**TRASMISSIONE DOCUMENTAZIONE**

Con la presente si trasmette in allegato documentazione contenente le Osservazioni al piano nazionale aeroporti formulate dal Comune di Pisticci, trasmesse alla Provincia di Matera in data 19 dicembre 2022 acquisite al prot. gen. dell' Ente al n 0021830 del 19.12.2022, e peraltro già inviate al Ministero dei Trasporti in data 13 dicembre 2022.

Cordiali saluti.

**Il Presidente**  
**Avv. Piero Marrese**





UNO DEI 100 COMUNI DELLA PICCOLA GR.



Piazza dei Caduti – Palazzo Giannantonio – Tel 0835/585711 Fax 0835/581208  
P. Iva 00116240771 C.F. 81001230770 www.comunedipisticci.itPec:  
comune.pisticci@cert.ruparbasilicata.it

**Ufficio del Sindaco**

Spett.le Presidente della Provincia di Matera

Avv. Piero Marrese

**OGGETTO: OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI PISTICCI RELATIVE AL PIANO NAZIONALE AEROPORTI**

Gentile Presidente,

in allegato si inviano le Osservazioni *AL PIANO NAZIONALE AEROPORTI* formulate dal Comune di Pisticci ed inviate il 13 dicembre scorso al Ministero dei Trasporti.

Qualora lo ritenesse opportuno, si invita il vostro onorevole ente ad indirizzarle agli enti preposti.

Sicuro di un vostro cortese riscontro, la saluto cordialmente.

Pisticci, 19 dicembre 2022

**IL SINDACO**  
**Dott. Domenico Albano**





**INTERROGAZIONE PARLAMENTARE — OSSERVAZIONI AL PIANO NAZIONALE**

**AEROPORTI redatto dall'Enac in data Ottobre 2022.**

**⇒ Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

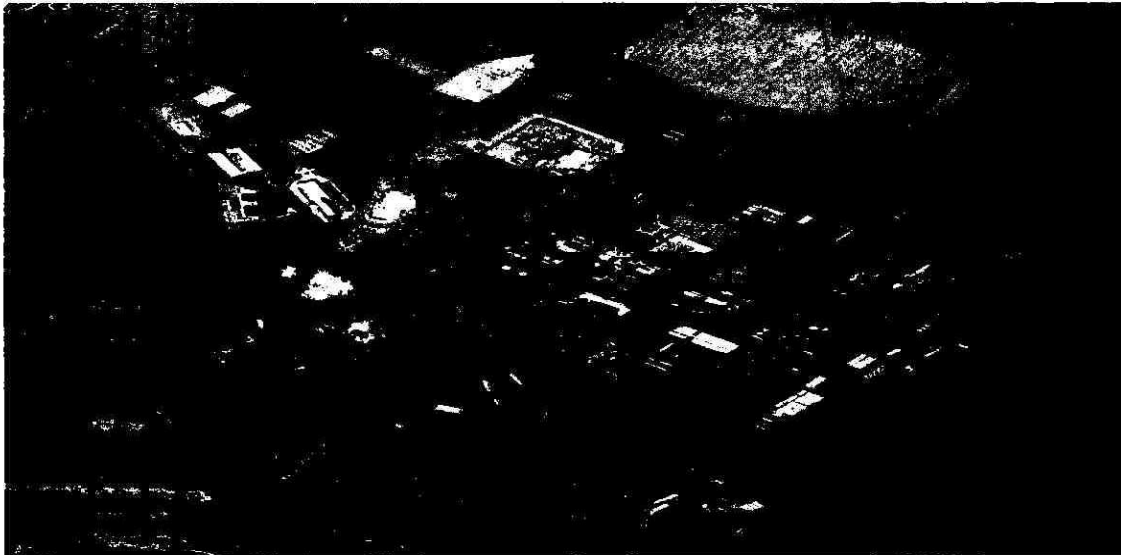
**Via Caraci, 36 - 00157 Roma**

**PEC: [m\\_inf@pec.mit.gov.it](mailto:m_inf@pec.mit.gov.it)**

**⇒ Al Ministero della transizione ecologica.**

**Via Cristoforo Colombo, n. 44 ROMA**

**PEC [MITE@pec.mite.gov.it](mailto:MITE@pec.mite.gov.it)**



**PNA 2015**

**Proposta PNA 2022 da parte Enac**

**Obiettivi della proposta di PNA 2022**

**Soddisfacimento della domanda di traffico al 2035**

**Rapporto tra PNA e PNRR**

**1. La sfida della mobilità aerea sostenibile:**

**A) Sostenibilità ambientale**

**B) Sostenibilità sociale**

**2. Integrazione modale tra trasporto aereo, ferroviario, autostradale e portuale**

**3. Digitalizzazione**

**SITUAZIONE AEROPORTUALE E DI MOBILITA' IN BASILICATA**

**La struttura socio-economica dell'area**

**CONCLUSIONI ED OSSERVAZIONI AL PNA 2022**

**ALLEGATO: Situazione aeroportuale in Basilicata con riferimento all'avio superficie E. Mattei e Studio di fattibilità dell'anno 2005 e anno 2021.**

## OSSERVAZIONI – INTERROGAZIONE PARLAMENTARE PIANO NAZIONALE AEROPORTI proposta dall'ENAC Ottobre 2022. RELAZIONE

Prima di arrivare a discutere del nuovo PNA redatto dall'Enac nell'Ottobre 2022, è opportuno raffrontarlo con il Piano del 2015 che consiste in una ampia relazione, strutturata in due parti principali: una prima parte descrittiva di tutte le tematiche che concorrono alla definizione dello sviluppo futuro della rete nazionale e una seconda parte contenente l'*action plan* per ciascuno scalo considerato. Nella formulazione del Piano, il MIT all'epoca determinò una configurazione dei bacini diversa rispetto allo Studio ENAC, suddividendo il territorio nazionale in **10 bacini di traffico omogenei (Fig.1)** e all'interno di questi sono stati definiti i 38 aeroporti "di interesse nazionale" elencati dal DPR; tali scali sono tutti rispondenti alle condizioni e ai requisiti descritti nel dettaglio dal PNA e, tra questi, 12 sono stati definiti "strategici" (con Fiumicino, Malpensa e Venezia riconosciuti quali Gate Intercontinentali) come da Tabella e figura allegata

### PNA 2015

1. Nord Ovest (*Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo*);
2. Nord Est (*Venezia, Verona, Treviso, Trieste*);
3. Centro Nord (*Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona*);
4. Centro Italia (*Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara*);
5. Campania (*Napoli, Salerno*),
6. Mediterraneo/Adriatico (*Bari, Brindisi, Taranto*);
7. Calabria (*Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona*);
8. Sicilia orientale (*Catania, Comiso*);
9. Sicilia occidentale (*Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa*);
10. Sardegna (*Cagliari, Olbia, Alghero*).



Fig. 1

In tale nuovo contesto, è evidente che il Piano Nazionale Aeroporti approvato nel 2015 presenta, oggi, tutti i suoi limiti e criticità, generati anche dalle mutate condizioni socio-economiche intercorse nell'ultimo quinquennio e dalle misure messe in campo dagli stati nazionali per farvi fronte anche a seguito della pandemia.

Inoltre, alcuni dei limiti del precedente Piano 2015 riguardavano:

- il mancato avvio della VAS prima dell'approvazione del Piano e i pochi riferimenti al concetto di sostenibilità ambientale, di *green airport*, di investimenti *green* e di digitalizzazione dei processi;
- **la scarsa integrazione tra le diverse modalità di trasporto e l'assenza di una regia unica per lo sviluppo dei programmi dei diversi gestori delle componenti trasportistiche (gestori aeroportuali, ANAS, RFI, autorità portuali); pur rappresentando il PNA un capitolo del più ampio Piano Generale dei Trasporti e della Logistica di competenza governativa. In perfetta sintonia con quanto sopra espresso le stesse linee guida dell'Enac dell'Ottobre 2021 alla fine, propongono al MIT di farsi parte attiva per l'istituzione di una cabina di regia intermodale per la definizione e l'attuazione del nuovo PNA;**
- **la mancanza di un'analisi critica integrata delle singole capacità aeroportuali, in grado di stimare le potenzialità non ancora espresse dal sistema e capace di valutare al contempo tra le possibili opzioni di sviluppo, quelle sostenibili per l'ambiente e le comunità locali;**
- l'individuazione di Bacini di traffico poco rappresentativi e la scarsa valenza attribuita alle reti aeroportuali su base territoriale (ad esempio regionale);
- il mancato indirizzo per lo sviluppo del cargo aereo, degli aeroporti minori e di quelli di aviazione generale, aprendo alla movimentazione dei velivoli ultraleggeri avanzati (VDS).

Partendo dai propri limiti, il Piano, per essere pienamente efficace, doveva sicuramente colmare le carenze emerse con la precedente pianificazione strategica, ma soprattutto **doveva aprire all'innovazione tecnologica per far spazio ad uno sviluppo del settore in chiave ecologica.** Infatti, la rete aeroportuale nazionale dovrà affrontare una transizione verso sistemi meno impattanti che deve essere percepita come un'opportunità per l'aviazione. E', dunque, necessario accelerare i processi tecnologici che possano determinare un cambiamento nella società in cui viviamo. La rapida diffusione delle nuove tecnologie, incide infatti in modo significativo anche sul settore della mobilità urbana dei beni e delle persone, avviando una riconciliazione tra trasporto aereo e tutela dell'ambiente. Questo stravolgimento epocale porterà alla graduale implementazione di nuovi modelli integrati e intermodali di mobilità intelligente, sia aerea che terrestre, tali da sviluppare soluzioni innovative ed ecosostenibili (come ad esempio *l'advanced air mobility* e l'aerospazio) su cui si baseranno nuovi scenari di *business* per la realizzazione della mobilità come servizio e saranno elementi naturali nella quotidianità delle nuove generazioni.

## PROPOSTA PNA 2022 da parte ENAC

Le analisi alla base del nuovo PNA dovrebbero partire dall'individuazione dei **bisogni del territorio**,

ponderando le caratteristiche socio-economiche, demografiche e **il grado di accessibilità e connettività offerto dal servizio aereo per ciascuna macro-area omogenea definita**. Sulla base delle realtà socio-economiche, demografiche e della presenza e grado di **con-accessibilità** dei sistemi aeroportuali, il territorio nazionale può suddividersi, secondo tale Piano, in 4 aree territoriali omogenee: **Centro-Nord, Costa Tirrenica, Costa Adriatica e Sud-Isole**. Per condurre questa analisi è stata introdotta una metrica denominata **"con-accessibilità"**, che è in grado di contemplare sia la capacità di offerta di servizio aereo dei singoli aeroporti che il grado di accessibilità terrestre agli stessi e di catturare le interdipendenze tra le suddette caratteristiche.

Appare evidente, da tale prima lettura il mancato inserimento in tale suddivisione dell'area da definire "Costa Jonica" e la inspiegabile e dubbia associazione della Basilicata e Calabria alla Zona definita Sud e Isole, facendo erroneamente denotare una mancata identità di tale zona in termini di popolazione servita, PIL, potenzialità del mercato passeggeri, con-accessibilità ed altro, ed in modo palesemente errato, associando, di fatto, parte rilevante della Basilicata all'aeroporto di Lamezia Terme, il cui solo elemento della con-accessibilità da parte della stessa raggiunge valori paradossali (in termini di trasporto privato si ha mediamente un tempo medio di circa 3 ore per raggiungere il sito, mentre utilizzando i mezzi pubblici tempo medio 7 ore) e che certamente non possono essere comparate con le altre Regioni inserite (Calabria, Sicilia e Sardegna) senza considerare poi che con l'inserimento in tale Area della Basilicata, la % di popolazione, con scarsa con-accessibilità su scala intercontinentale, rappresenta l' 85,4% per l'intera Area, mentre per la stessa Basilicata rappresenta invece il 100% della popolazione.

Così come riportato nella stessa ipotesi da parte Enac, le aree caratterizzate da scarsa con-accessibilità domestica si riferiscono alla Calabria, alla Basilicata ed al Trentino Alto-Adige. Similmente, le province delle Marche, Abruzzo e Molise sono caratterizzate da bassi valori di con-accessibilità. Per quanto concerne l'accessibilità internazionale, il Sud-Italia e le Isole sono contraddistinti da livelli di con-accessibilità inferiori alla media nazionale. Per le destinazioni intercontinentali, esiste un gap soprattutto nelle regioni del Sud-Italia e nelle Isole.

Dopo tale macro suddivisione, sostanzialmente l'Enac, in questo nuovo Piano 2022, suddivide il territorio nazionale (come da **fig. 2**) in:

1. ▪ Rete del Nord Ovest (Torino - Genova - Cuneo);
2. ▪ Rete Milanese (Malpensa - Linate - Bergamo);
3. ▪ Rete del Nord Est (Venezia - Treviso - Trieste - Verona - Brescia);
4. ▪ Rete dell'Emilia-Romagna (Bologna - Parma - Rimini - Forlì);
5. ▪ Rete Toscana (Firenze - Pisa);
6. ▪ Rete Centrale (Ancona - Pescara - Perugia);
7. ▪ Rete Laziale (Fiumicino - Ciampino);
8. ▪ Rete Campana (Napoli - Salerno);
9. ▪ Rete Pugliese (Bari - Brindisi - Taranto - Foggia);
10. ▪ Rete Calabria (Lamezia - Reggio C - Crotone);
11. ▪ Rete Siciliana Orientale (Catania - Comiso - Lampedusa o Pantelleria1);
12. ▪ Rete Siciliana Occidentale (Palermo - Trapani - Pantelleria o Lampedusa);
13. ▪ Rete Sarda (Cagliari - Alghero - Olbia).

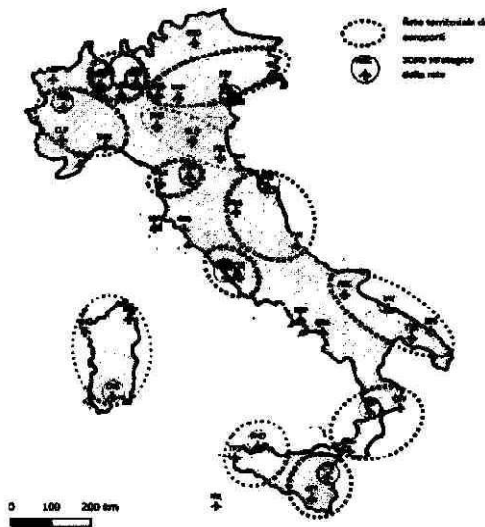


fig. 2

Ed anche in questa suddivisione, la rete territoriale della **Basilicata** e, conseguenzialmente Costa ionica, stranamente non compare, mentre, rispetto al PNA 2015 compaiono due nuovi aeroporti di rilevanza nazionale di Foggia e di Forlì rispettivamente nelle Regioni Puglia ed Emilia Romagna in aggiunta, rispettivamente, agli aeroporti di Bari, Brindisi, Taranto per la Puglia e Bologna, Parma, Rimini per l'Emilia Romagna. Pertanto il presente Piano, alla luce delle analisi e considerazioni sopra esposte, applicati i criteri del CdN, definisce l'elenco di 40 aeroporti di interesse nazionale. Mentre sono oggetto di **iniziative parlamentari per l'inclusione dello scalo militare di Grazzanise nella rete Campana.**

E, sostanzialmente, gran parte della regione Basilicata, viene associata, erroneamente, alla Rete Pugliese comprendente gli aeroporti di **Bari, Brindisi, Taranto e Foggia** e, parte, Nord-est, alla rete Campana di Napoli e Salerno

### **OBIETTIVI DELLA PROPOSTA DI PNA 2022.**

La proposta di reti territoriali, secondo tale Piano, ed in sintonia con le Linee Guida predisposte dallo stesso Enac nell'Ottobre 2021, dovrebbe mettere a sistema una serie di fattori che considerano la praticabilità di forme di interazione tra gli scali considerati, riguardo:

1. **LA GARANZIA DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ PER TUTTI I CITTADINI IN MODO EGUALE SUL TERRITORIO NAZIONALE;**
2. l'offerta capacitiva generabile, sulla base dei fabbisogni territoriali analizzati;
3. la capacità di attuare programmi comuni di sviluppo intermodale per le infrastrutture di accessibilità che incidono nel medesimo territorio;



4. la promozione e lo sviluppo sostenibile a scala locale e territoriale, intesa come risorsa culturale e socio-economica;
5. la razionalizzazione delle risorse.

## **Soddisfacimento della domanda di traffico al 2035**

Dopo aver stimato in questo Piano, le probabili previsioni di traffico al 2035 sulla base delle infrastrutture definite (*lato aria e lato terra*) con la capacità attuale e potenziale, lo stesso dovrà farsi carico di fornire indirizzi su come soddisfare la residuale capacità di traffico al 2035 cercando di colmare il **gap infrastrutturale** ovvero il delta (in questo caso negativo) tra tale domanda e la capacità sviluppabile con le infrastrutture realizzabili all'orizzonte temporale considerato.

E quale obiettivo prioritario risulta essere, si legge nel Piano,

- ✓ la pianificazione dello sviluppo di ciascuno degli scali del network che deve passare attraverso **l'ottimizzazione e la valorizzazione della capacità attuale**, puntando sull'impiego delle più avanzate tecnologie per innalzare la performance invariate le dotazioni infrastrutturali, con particolare riferimento all'efficiamento delle procedure *airside* e della gestione dello spazio aereo;
- ✓ una volta svolta l'analisi delle potenzialità inesprese, se permane un ulteriore fabbisogno infrastrutturale, necessario per intercettare la domanda potenziale di traffico per lo scalo, gli interventi da pianificare per il superamento del gap infrastrutturale dovranno essere valutati in senso critico, a monte attraverso l'impiego dei criteri legati alla qualità della capacità e l'utilizzo delle relative matrici degli indicatori dinamici e successivamente con le procedure di verifica di compatibilità ambientale;
- ✓ all'interno dei criteri fissati dal presente Piano, ENAC valuterà e approverà nuove infrastrutture solo in presenza di quantificabili, certi e chiari benefici ambientali per il territorio e il Paese.

A titolo esemplificativo, la costruzione di una nuova pista di volo **(o si aggiunge, per il prolungamento di quella esistente)** sarà ritenuta fattibile solo se **la qualità di crescita dell'aeroporto, dei suoi stakeholder** (in primis i vettori aerei) e **di tutte le parti coinvolte, valutate tramite le matrici di valutazione multidimensionale, sia ritenuta positiva, in linea con i più alti parametri di sostenibilità ambientali e non solo a impatto zero ma anche *climate positive***

Tra le proposte del Piano, c'è anche l'individuazione del residuale fabbisogno di infrastrutture, a valle dell'ottimizzazione della capacità esistente; le necessità di nuove infrastrutture di volo, *secondo l'Anac*, riguardano la Rete Toscana (*nuova pista di Firenze*), la Rete Laziale (*quarta pista di Roma Fiumicino*) e quella della Siciliana Orientale (*nuova pista di Catania*).

## **Rapporto tra PNA e PNRR**

Resta valida ed attuale l'inserimento degli aeroporti tra le infrastrutture suscettibili di finanziamento mediante le risorse messe a disposizione dal PNRR; infatti, come si prefigge il presente Piano, senza tradire i principi alla base del PNRR è possibile pianificare e quindi finanziare - interventi volti ad attuare la policy di riconciliazione del settore del trasporto aereo con l'ambiente, attraverso progetti capaci di trasformare in "green airport" tutti i nodi del network nazionale; inoltre, coerentemente con le linee strategiche del Piano, il PNRR potrebbe finanziare lo sviluppo della ricerca sui SAF (*combustibili sostenibili*) e l'implementazione UAM (Urban Air Mobility).

Così come si rileva anche dalla proposta del PNA redatto dall'Enac, a livello nazionale, il settore del trasporto aereo vale il 3,4% del Prodotto Interno Lordo e impiega quasi 750 mila lavoratori, dei quali 200 mila diretti, pari al 3,2% dell'occupazione totale del Paese

Inoltre, secondo studi di settore, si stima che per ogni milione di unità trasportate si generino almeno tra i 500 e i 750 nuovi occupati. È noto, infatti, che la spesa per le infrastrutture abbia un significativo "effetto moltiplicatore": ogni unità di moneta spesa in infrastrutture genera un ritorno economico superiore in termini di aumento del Prodotto interno lordo e dell'occupazione.

Questi dati, rendono evidente i caratteri solidi di un *asset* strategico che delineano il settore dell'aviazione e la sua vitale importanza per l'economia nazionale e comunitaria, essenziale anche per la ripresa del Paese dalla crisi pandemica ancora attualmente in corso ma, soprattutto, di vitale importanza per la Regione Basilicata con l'utilizzo con ristrutturazione di una pista già esistente dall'epoca di Mattei.

In termini di moltiplicatore per ogni unità di incremento del PIL nominale, le regioni del Sud e delle isole, nell'arco temporale 2014-2019, rispondono con aumento dei passeggeri doppi di quelli mostrati dalle regioni Settentrionali, ossia dell'8,9% rispetto al 5,9% delle Regioni del Nord e del 5,6 % delle Isole (Vedi Tabella 5 del PNA) "Relazione tra crescita del trasporto aereo e PIL su base geografica"

Già la stagione estiva 2022 ha mostrato evidenti criticità nel soddisfare la domanda attuale prevedendo, secondo le stime di Eurocontrol, un gap di capacità aeroportuale in continua crescita e prevedendo ad orizzonte 2040, pur considerando tutti i Piani di sviluppo aeroportuali, stima che l'Europa non sarà in grado di garantire circa 1 milione e mezzo di voli perdendo l'8% della domanda, ovvero 160 milioni di passeggeri. Prevedendo altresì le criticità nella stagione estiva, laddove 16 aeroporti saranno completamente congestionati, portando il network europeo al collasso. Alla luce di tali considerazioni, ed in perfetta sintonia con tutto quanto previsto nel PNRR la policy del nostro sistema paese, dotato di una importante riserva infrastrutturale aeroportuale di intercettare significative nuove quote di mercato, soprattutto perché, come già evidenziato, nei prossimi anni è prevista una ripartenza del traffico aereo secondo stime di grande interesse

Inoltre per dare attuazione alla policy di riconciliazione del settore dell'aviazione civile all'ambiente ed al territorio, il PNA è fortemente legato ai temi cardini del PNRR, ovvero la **sostenibilità** in senso lato, l'**intermodalità** e la **digitalizzazione**.

## 1. La sfida della mobilità aerea sostenibile

Partendo dal presupposto che, la mobilità è un aspetto cruciale e assume un ruolo decisivo per l'inclusione sociale, il benessere della società civile, politica e dello Stato e, anche, per lo sviluppo economico del Paese il Piano propone un nuovo concetto di "viaggio per via aerea" che superi la

singola tratta del volo commerciale aprendo all'impiego dei velivoli sostenibili di nuova generazione e creando un ecosistema intermodale, accessibile, affidabile, efficiente e sicuro che disegni una mobilità a minimo impatto ambientale e territoriale e conta di farlo promuovendo l'utilizzo di nuove forme di trasporto e servizi, raggruppate sotto l'appellativo di Mobilità Aerea Avanzata/Urban (Advanced Air Mobility – AAM/Urban Air Mobility – UAM). Altrettanto strategica per l'attuazione del Piano è l'implementazione della Regional Air Mobility capace di integrare i collegamenti aerei commerciali tradizionali con link da e per il territorio circostante attraverso l'impiego di velivoli di nuova generazione (ibridi, elettrici o a idrogeno) capaci di trasportare fino a 19 passeggeri in modo sostenibile. L'obiettivo è l'implementazione massiccia della "mobilità come un servizio" (*Mobility as a Service – MaaS*) concetto globale di mobilità che garantisce diverse alternative di viaggio – dal trasporto pubblico, al *mobility sharing* all'uso del taxi terrestre o dell'air taxi – che gli utenti possono pianificare, prenotare e pagare in base alle proprie esigenze per via digitale.

*(A tal proposito nel Marzo 2021 da parte del Consorzio Industriale di Matera, è stato redatto uno Studio di fattibilità per l'Aviosuperficie E. Mattei Pisticci Scalo (MT) con due ipotesi di sviluppo: a) Aviosuperficie b) Aeroporto (solo Charter), in aggiunta ad uno studio di fattibilità economico-finanziario da parte del Certet - Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo Università Commerciale Luigi Bocconi dell'anno 2015 per la trasformazione in aeroporto della aviosuperficie "e. mattei" di Matera - Pisticci )*

Completano l'innovativo concetto di viaggio "dall'ultraleggero allo spazio", le attività legate all'aerospazio e in particolare l'obiettivo di garantire uno spostamento rapido tra due luoghi sulla Terra sfruttando i viaggi suborbitali, ed i futuri velivoli ipersonici in un contesto che richiede sviluppo di nuove tecnologie ma anche di infrastrutture adeguate ad accogliere le sfide della mobilità futura. Occorre quindi consolidare le attività per la realizzazione del primo spazioporto continentale già individuato sul sito di Grottaglie, che ha già visto la sua candidatura riconosciuta a livello europeo. Quanto prospettato richiede, quale condizione essenziale, che il comparto industriale proponga business plan concreti e sostenibili. Ciò vale non solo per la componente spaziale, ma anche per la mobilità aerea nelle diverse forme prospettate.

## **A. Sostenibilità**

Il sistema del trasporto aereo, tassello fondamentale del più ampio sistema economico e sociale del Paese, è coinvolto e chiamato, da protagonista, a fare la sua parte per raggiungere i target di sostenibilità, da ultimo rafforzati dall'attuazione del PNRR; trattandosi di un sistema strutturato di funzioni e di attori a vario titolo coinvolti, la responsabilità e l'impegno per il raggiungimento di questi target sono necessariamente condivise.

Il settore aeroportuale si è dato come obiettivo la totale decarbonizzazione entro il 2050. Importanti azioni mitigative e l'introduzione di *best practices* e di soluzioni *beyond state of the art* devono essere necessariamente implementate fin da subito.

Per rispondere a tali priorità gli aeroporti dovranno adeguare, in linea con le indicazioni del Piano, le infrastrutture per consentire agli operatori aerei l'utilizzo dei **carburanti alternativi** o delle



ulteriori tipologie di alimentazione sostenibile che dovessero rendersi disponibili (*elettrico, idrogeno, etc.*), e per garantire la resilienza delle stesse infrastrutture rispetto agli possibili effetti dei cambiamenti climatici.

A tal proposito occorre evidenziare che la Valbasento che, per estensione territoriale, è la principale area industriale della Basilicata e da sola rappresenta circa il 50% delle ZES regionali, presenta, al meglio, tutte le caratteristiche contemplate dall'Avviso Pubblico del Ministro Cingolani, (*Hydrogen Valley*) in quanto presenta disponibilità di aree destinabili a produzione di energia da rinnovabili di potenzialità adeguata, contiguità con industrie in grado di esprimere una domanda di idrogeno, connessione con principali assi viari di comunicazione. Inoltre è ben attrezzata per la logistica dell'idrogeno come ad esempio la penetrazione ferroviaria che abilita l'arrivo di carri bombolari.

Al fine di assicurare la sostenibilità ambientale dello sviluppo del settore dell'aviazione civile, oltre al target di **decarbonizzazione totale entro il 2050**, il nuovo PNA si pone, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

- sviluppare e condividere *le best practices* per i *green airports* quali: *smart buildings*, energie rinnovabili, mobilità *green*, adattamento ai cambiamenti climatici e sviluppo resiliente, coinvolgimento delle comunità locali;
- sviluppo dei *Sustainable Aviation Fuels (SAF)* e *Low Carbon Aviation Fuel (LCAF)* e altre fonti di energia per l'aviazione carburanti (*elettriche rinnovabili ed idrogeno*);

Al fine di dare il corretto indirizzo di sostenibilità ai soggetti coinvolti nella pianificazione aeroportuale, sono stati identificati diversi indicatori dinamici che garantiscono il raggiungimento del maggior livello di qualità dello sviluppo proposto.

All'interno della matrice di sostenibilità ambientale risiede anche il criterio della resilienza delle infrastrutture legata alla loro vita media e alla loro capacità di reagire in modo efficace ad eventi meteorologici estremi, la cui probabilità di accadimento è in continuo aumento.

Le prime risposte ai cambiamenti climatici devono essere cercate **nell'ottimizzazione delle dotazioni esistenti rispetto alla realizzazione di nuove opere**, attraverso una valutazione equilibrata delle performance e standard di efficienza delle infrastrutture e della loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici. All'interno dell'emergenza climatica gli **aeroporti svolgono un doppio ruolo che li vede, innanzitutto, promotori di azioni preventive e mitigative** rispetto a fenomeni meteorologici estremi e, in seconda ma non meno importante veste, **primi luoghi di emergenza nella gestione di calamità naturali e di supporto per la popolazione impattata**.

La matrice di sostenibilità include molteplici aspetti legati alla **decarbonizzazione**, tra cui l'utilizzo e la promozione di SAF, la realizzazione di infrastrutture funzionali all'elettrificazione delle operazioni di volo per aerei ibridi/elettrici, di terra, tra cui l'approvvigionamento di elettricità per gli aerei in stazionamento (Ground Power Units e eGPU), ricerca, sviluppo e implementazione di

soluzioni legate all'idrogeno, il miglioramento dell'efficienza energetica e l'utilizzo e la produzione di energia proveniente da fonti rinnovabili.

## **B. Sostenibilità sociale**

Il settore aeroportuale è un naturale volano per l'economia e per la cultura e, in quanto tale, deve essere preservato e valorizzato.

Il sistema aeroportuale deve essere in grado di soddisfare i bisogni territoriali e delle persone che vivono nelle aree limitrofe del sedime aeroportuale. La tematica del rumore aeroportuale deve essere approcciata con il duplice valore di rispettare la normativa vigente e favorire il continuo miglioramento della salute dei cittadini. L'annoyance, ossia il disturbo/fastidio, causato dalle attività aeroportuali deve essere analizzato e monitorato nel rispetto di pratiche di sostenibilità sia ambientale che sociale.

In considerazione della recente pandemia, il Piano Nazionale degli Aeroporti, infine, vuole confermare il ruolo sociale, la vitale importanza e l'incredibile resilienza che le infrastrutture hanno dimostrato nella gestione di tutte le fasi della pandemia. Tali eventi certificano la valenza sociale che ogni singolo aeroporto rappresenta per il suo territorio e per il Sistema Paese.

**Non per ultimo, va ricordato l'indotto sociale che un aeroporto genera sul territorio con la creazione di posti di lavoro, diretti e indiretti, l'attrazione di figure professionali dall'estero e l'incentivo alla nascita e allo sviluppo del tessuto industriale.**

Il trasporto aereo è stato uno, se non il primo, settore economico più colpito dalla pandemia Covid-19. Durante tutto il periodo pandemico 2020 – 2022, e, in particolare durante i primi più incerti mesi della pandemia in Europa, la maggior parte degli scali italiani ha continuato ad operare e a garantire il servizio di mobilità aerea, **risultando di fondamentale importanza sia per i voli di rimpatrio sia nel trasporto di pazienti, personale sanitario, apparati medici e medicinali. Durante questi mesi, l'intera rete del trasporto aereo ha mantenuto e mostrato al grande pubblico il ruolo sociale che ricopre e il servizio pubblico che svolge.**

Da un punto di vista di sostenibilità economica per il singolo aeroporto, risulta evidente che l'alta competitività delle infrastrutture aeroportuali e la decentralità di certi scali rispetto alle arterie intermodali principali, siano tra le principali cause di gestioni economicamente non sostenibili. I vantaggi di una pianificazione, che deve necessariamente tenere conto della *remoteness* e della mancanza di accessibilità per diverse aree del Paese, dell'iniziativa del mercato e della sua valorizzazione, deve portare all'identificazione di indicatori economici che permettano la crescita, anche in termini economici, sia degli aeroporti maggiori sia degli aeroporti con minore traffico.

Gli indicatori di sostenibilità economica sono concepiti, quindi, con la volontà di stimolare la ricerca di interessi comuni per il comparto aeroportuale e l'identificazione di precise caratterizzazioni economiche.

## **2. Integrazione modale tra trasporto aereo, ferroviario, autostradale e portuale**

Il fattore **dell'intermodalità ricopre un ruolo cruciale** per assicurare una omogenea e quanto più coerente pianificazione strategica del Sistema Trasporti Italiano, al fine di garantire le connessioni tra tutti i suoi nodi principali. La connessione tramite mezzi pubblici a basso impatto ambientale per favorire il raggiungimento da e verso gli aeroporti e i centri abitati **deve essere la priorità** che guida questo indicatore dinamico. Attualmente **l'Italia presenta un divario infrastrutturale rispetto ad altri paesi europei, che ne limita sia la competitività a livello internazionale e sia la sostenibilità a lungo termine e, conseguentemente, la qualità e la performance.** Risulta evidente che gli aeroporti con un alto indice intermodale risultino più avvantaggiati ai fini della crescita e dello sviluppo futuro; questo indicatore, quindi, non valuterà solamente la qualità aeroportuale ma quella del sistema di interconnessioni che caratterizza il singolo scalo.

Il Piano vuole poi incentivare la connessione degli scali nazionali con gli insediamenti urbani vicini attraverso reti di piste ciclabili capaci di proporre un'accessibilità alternativa e sostenibile all'aeroporto, specie per gli addetti e per gli smart passenger.

Risulta necessaria l'implementazione di diverse soluzioni di **biglietto unico integrato** che permetta l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto acquistando un'unica soluzione. Tale sviluppo garantirebbe la nascita della modalità *door to door*, integrando diversi mezzi di trasporto con una conseguente riduzione dei tempi di viaggio, diminuzione dei costi e abbattimento nelle emissioni.

### 3. Digitalizzazione

Terzo pilastro del PNRR considerato dal Piano è il tema della digitalizzazione, che necessariamente deve accompagnare ogni tipo di efficientamento dei processi aeroportuali volti ad assicurare al passeggero un'esperienza di viaggio confortevole, sostenibile e agevole.

## SITUAZIONE AEROPORTUALE E DI MOBILITA' IN BASILICATA

Una delle principali condizioni che hanno impedito lo sviluppo di questa regione è stato l'isolamento che, molto dettagliatamente è stato descritto anche da storici e scrittori importanti come Manlio Rossi Doria e Carlo Levi

**La realizzazione di infrastrutture e di una rete di trasporti in grado di superare questa condizione doveva e deve essere la priorità istituzionale sia a livello locale che centrale.**

Entrando nel merito della rete stradale, ferroviaria e aeroportuale della Basilicata si ha la seguente situazione:

➤ *La tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, pur avendo realizzato i lavori di elettrificazione negli anni 90 per un importo di circa 700 miliardi di lire non ha fatto realizzare nessun miglioramento soprattutto in termini di tempi di percorrenza, che sono rimasti esattamente quelli di prima dei lavori;*



- *Stessa cosa dicasi per la Potenza-Foggia che necessita di intervento strutturale in considerazione del notevole afflusso di pendolari che si recano allo stabilimento di Melfi;*
- *Alternativa a tale traffico veicolare è la strada statale Potenza - Melfi, teatro di numerosi incidenti dovuta alla pericolosità della stessa ed in particolare, dello stato manutentivo;*
- *Matera, nel periodo di Capitale Europea della Culturale è stata caratterizzata, tra l'altro, dall'immagine, non certo decorosa, dell'unica città capoluogo di provincia, non servita da tratta ferroviaria;*
- *S.S. 407 Basentana fortemente voluta negli anni 60 dall'Onorevole Colombo, per cercare di arginare l'isolamento dell'intera Regione sia con le regioni limitrofe che per il collegamento delle aree interne alla costa jonica, negli ultimi anni teatro di numerosi incidenti, necessita di urgenti lavori di sistemazione per la messa in sicurezza e per la sistemazione dell'intero manto di asfalto con tecniche moderne necessarie per il drenaggio;*
- *Collegamento SS. 407 Basentana con Matera, anch'essa caratterizzata da una strada in cattivo stato manutentivo e di una pericolosità unica in quanto a due corsie certamente non sufficienti a garantire il traffico, che viene collassato durante il periodo estivo per lo spostamento verso la costa jonica;*
- *SS. 598 Val d'Agri con innesto alla S.P. 176 di collegamento da Viggiano con Tecnoparco Valbasento, caratterizzata dal rilevante traffico di autocisterne verso Tecnoparco ed interessanti la filiera del petrolio, con problematiche di sicurezza stradale in quanto il tratto S.P.176 non è adatto a tale traffico, per alcuni tratti caratterizzati da ponti in precario equilibrio stabile, lo si ripete, generato dalla filiera del petrolio, e, senza che lo Stato intervenga per la corretta gestione di tale filiera, lasciando alle autorità locali la gestione di tali problematiche e responsabilità;*
- *Altra strada interessante la filiera del petrolio ed abbandonata a sè stessa, dopo la realizzazione della condotta Monte Alpi – Taranto, ed interessante la Regione Basilicata per circa 94,92 Km e per 27,00 Km il territorio di Pisticci, è la cosiddetta S.P. 4 Cavonica che necessita di urgenti interventi di messa in sicurezza*
- *In merito all'aviosuperficie esistente nella Regione Basilicata, come ampiamente di seguito precisato, occorre rilevare che la stessa Regione già da tempo aveva messo a punto uno studio di fattibilità, analizzando dettagliatamente le conformazioni geografiche, i bacini di utenza e le aree demografiche. I siti allora individuati erano due: area di Potenza, dove addirittura negli anni*

*settanta erano state avviate opere di infrastrutturazione primaria per la realizzazione della pista aeroportuale; PISTICCI dove nei pressi dell'Area Industriale Valbasento fu realizzata, e tuttora esistente ed in buono stato manutentivo, (lunghezza pista 1.400 m. larghezza 30 m.) una pista*



*aeroporto dall'ex presidente Eni Mattei e per la quale, commissionato dal Consorzio Sviluppo Industriale Valbasento, nel Novembre 2005, è stato redatto uno "Studio di fattibilità economico-finanziario, per la trasformazione in aeroporto dell'aviosuperficie "E.Mattei" di Matera Pisticci, da parte del CERTeT (Centro di economia Regionale, Trasporti e Turismo della Università Bocconi di Milano) integrato ed aggiornato con uno Studio di Fattibilità nell'anno 2021.*

### **La struttura socio economica dell'area**

La Basilicata, allo stato attuale, fa registrare significative *performance* economiche con un prodotto interno lordo da nord est del paese con poli produttivi in forte espansione, Fiat di Melfi e polo del salotto, passando attraverso le attività estrattive della Val D'Agri di vitale importanza per l'intera nazione sino ad arrivare all'area turistica di Matera, che dopo l'evento di Capitale della cultura ha incrementato iperbolicamente la presenza di turisti, e sino ad arrivare alla Costa Jonica della Basilicata, caratterizzata da strutture ricettive e villaggi turistici di rilevante importanza a livello internazionale e che, attraverso l'influenza di Matera Capitale, hanno anch'essi riscontrato un incremento notevole della presenza turistica nell'intera zona, consolidatosi subito dopo il covid 19, e riscontrando un incremento percentuale notevole anche rispetto ad altre regioni limitrofe, quale Puglia, Calabria, Campania. Da parte dello Stato centrale, questi importantissimi segnali di ripresa ha il dovere di sostenerli, ed i trasporti sono una condizione **IMPRESCINDIBILE** affinché il territorio regionale si affranchi dall'isolamento e si metta in rete con il resto del paese in una dimensione più europea.

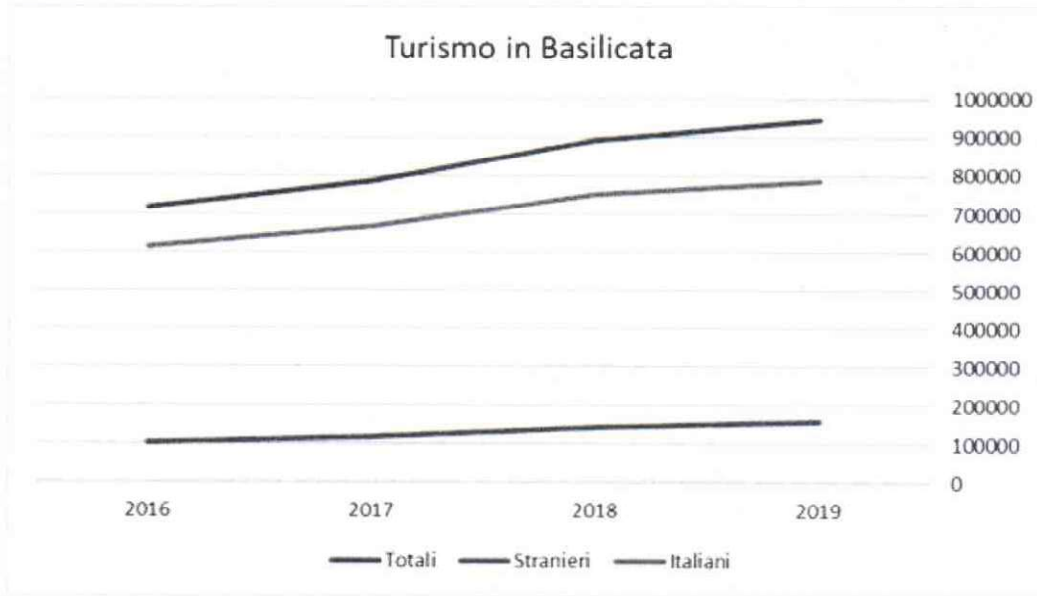
Il bacino di riferimento dello scalo Mattei può essere individuato in un'area che in prima approssimazione può essere fatta coincidere con la provincia di Matera con l'aggiunta di una parte dei territori delle province di Potenza, Taranto (litorale Ionico fino alla città di Taranto) e Cosenza (litorale Ionico fino a Sibari).

Le aree interessate, riportate in figura ospitano una popolazione che va dai 204mila (provincia di Matera)

ai 596 mila abitanti (province di Matera e Potenza), con una densità demografica piuttosto bassa: nel materano essa è pari a 59,2 abitanti per kmq (contro una media italiana di 190,2); considerando il bacino più esteso essa “sale” a 59,7.

### I flussi turistici

Analizzando i dati relativi al turismo in Basilicata nel periodo che intercorre tra il 2016 e il 2019 si è registrata una crescita degli arrivi ad un tasso annuo medio del **8,7%** con una presenza di cittadini italiani pari al **83%** rispetto al totale e del **16%** di cittadini stranieri secondo la fig. 3 allegata



**Fig. 3** Dati APT 2020

Il numero di turisti arrivati in Basilicata nel 2018 – che si assume come anno di riferimento in quanto anno più recente e privo di anomalie statistiche: 2019 anno di Matera Capitale Europea della Cultura, e del 2020 anno caratterizzato dall'emergenza sanitaria da COVID-19 è di **892.097** (749.956 italiani, 142.131 stranieri).

Degli arrivi ‘italiani’, escludendo gli arrivi dalle regioni a distanza medio-breve per cui il trasporto aereo è antieconomico, si determina in **230.142** il numero di arrivi in Basilicata dalle regioni a lunga distanza (Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Sicilia, Veneto, Toscana, Liguria, Trentino, Friuli V.G., Sardegna, Valle d’Aosta). Questi rappresentano il **30,68%** degli arrivi.

ITALIANI	ANNO 2019				ANNO 2020				ANNO 2018			
	arrivi	presenze	p.m.	% pres.	arrivi	presenze	p.m.	% pres.	arrivi	presenze	p.m.	% pres.
PUGLIA	171.728	488.057	2,8	30,40%	-7,30%	-8,50%			185.237	533.880	2,9	23,14%
CAMPANIA	129.868	475.473	3,7	19,87%	2,30%	2,01%			125.880	468.888	3,7	20,20%
LAZIO	102.802	348.367	3,4	14,50%	7,50%	2,89%			95.882	298.796	3,1	14,90%
LOMBARDIA	73.805	222.840	3,0	8,31%	12,14%	10,89%			63.838	209.808	3,3	8,71%
BASILICATA	40.880	138.088	3,4	5,77%	-6,62%	-8,11%			43.888	158.038	3,6	6,54%
PIEMONTE	33.721	106.341	3,1	4,48%	19,36%	27,68%			28.253	87.506	2,9	3,58%
EMILIA ROMAGNA	37.238	95.836	2,6	4,06%	10,09%	14,11%			30.823	84.861	2,8	3,68%
SICILIA	30.197	88.232	2,9	3,58%	17,01%	10,19%			23.873	73.374	2,9	3,18%
VENETO	28.121	81.838	2,9	3,42%	20,70%	24,98%			23.288	65.823	2,8	2,84%
TOSCANA	30.802	78.148	2,5	3,27%	18,57%	15,82%			27.122	67.414	2,5	2,82%
CALABRIA	20.386	64.213	2,1	2,68%	1,21%	2,25%			30.082	82.801	2,7	2,72%
ABRUZZO	19.588	57.238	2,9	2,40%	7,87%	4,58%			18.110	54.837	3,0	2,38%
MARCHE	18.880	48.388	2,6	1,88%	10,87%	8,08%			15.258	37.384	2,5	1,82%
LIGURIA	8.857	26.711	2,4	0,87%	19,97%	4,28%			8.814	28.531	3,2	1,24%
TRENTINO	5.888	18.383	3,1	0,77%	48,81%	88,87%			3.888	11.038	2,8	0,48%
FRANCO I. G.	6.288	18.038	2,9	0,87%	28,78%	38,88%			4.873	11.981	2,4	0,52%
NORME	4.888	12.887	2,7	0,54%	17,42%	12,18%			4.118	11.483	2,8	0,68%
SARDEGNA	4.414	10.884	2,4	0,48%	44,77%	42,81%			3.048	7.388	2,4	0,33%
VALLE D'AOSTA	888	2.118	2,1	0,08%	47,84%	51,25%			484	1.388	2,8	0,08%

Fig. 4 - Arrivi e Presenze di turisti italiani, in Basilicata (fonte: www.aptbasilicata.it)

STRANIERI	ANNO 2019				ANNO 2020				ANNO 2018			
	arrivi	presenze	p.m.	% pres.	arrivi	presenze	p.m.	% pres.	arrivi	presenze	p.m.	% pres.
STATI UNITI D'AMERICA	21.130	42.872	2,0	12,80%	10,70%	11,43%			19.874	38.888	2,0	13,82%
GERMANIA	16.371	38.338	2,3	11,55%	32,82%	32,70%			11.884	38.327	2,8	18,34%
FRANCIA	18.387	38.881	1,8	10,83%	14,13%	23,78%			17.813	28.887	1,7	19,88%
REGNO UNITO	13.477	38.874	2,9	10,48%	-8,88%	18,88%			12.811	38.887	2,3	18,43%
SVIZZERA E LICHRENSTEN	8.882	17.227	2,2	3,80%	18,18%	4,48%			8.887	18.488	2,1	3,57%
PAESI BASSI	7.888	18.117	2,1	4,87%	8,88%	-8,47%			7.117	18.824	2,3	5,88%
AUSTRIA	8.337	11.888	1,8	3,51%	18,72%	17,28%			8.488	10.223	1,8	3,48%
BELOGO	5.447	11.888	2,1	3,37%	0,72%	8,88%			5.488	10.882	2,0	3,70%
SPAGNA	5.548	16.209	1,8	2,88%	8,28%	5,48%			5.121	8.878	1,8	3,27%
BULGARIA	2.012	8.138	4,5	2,88%	40,88%	40,78%			1.428	8.487	4,5	2,18%
CANADA	4.887	9.888	2,0	2,88%	13,33%	8,18%			4.888	8.328	2,0	3,87%
RUSSIA	2.887	8.848	2,3	2,87%	32,48%	21,87%			2.284	8.888	2,8	1,88%
AUSTRIA	3.197	8.878	2,1	1,88%	24,88%	45,88%			2.888	4.878	1,8	1,88%
CINA	4.878	8.888	1,3	1,70%	-14,88%	-11,82%			6.284	8.888	1,2	2,22%
POLONIA	2.373	5.272	2,2	1,48%	8,84%	2,48%			2.242	5.148	2,3	1,74%
BRASILE	2.851	8.138	1,8	1,51%	30,38%	18,88%			2.388	4.318	1,8	1,48%
ROMANIA	1.881	5.828	2,8	1,47%	18,10%	1,43%			1.828	4.887	2,3	1,87%
ARGENTINA	2.728	4.888	1,8	1,48%	8,37%	-8,87%			2.048	4.881	1,8	1,87%
IRLANDA	1.773	4.588	2,6	1,34%	32,21%	48,84%			1.341	3.042	2,3	1,88%
ALTRI PAESI	38.838	57.143	2,1	18,78%	8,88%	18,88%			24.838	48.412	2,0	18,34%

Fig. 5 - Arrivi e Presenze di turisti internazionali, in Basilicata (fonte: www.aptbasilicata.it)

Sommando gli arrivi internazionali e i nazionali a lunga distanza, in un anno standard privo di eventi attrattivi o detrattivi di domanda (2018), la popolazione di turisti potenzialmente interessati a raggiungere la Basilicata in aereo ammontano a 372.273.

Nei successivi anni 2022 e 2023, pur con dati non ancora ufficiali il turismo tende a mantenere il trend positivo di incremento che nei primi 8 mesi del 2022 ha avuto un + 42% di arrivi e +23,89% di presenze a livello regionale.

Inoltre un aspetto a dir poco rivoluzionario del potenziale incremento turistico proprio in Basilicata è la recente Borsa Internazionale del turismo delle origini denominato **“Roots-in”** svoltosi a Matera il 20-21 Novembre e organizzato dall’APT Basilicata e che costituisce un punto di riferimento per gli operatori del turismo relativo ad un target specifico, quello **rappresentato dagli italiani residenti all’estero o dai loro discendenti che più di altri sentono vivo il legame con il Belpaese e con il suo stile di vita.** Si tratta di un mercato stimato in circa **80 milioni di italiani o italo-discendenti all’estero.** Una nicchia di mercato ad elevato potenziale di crescita che, come sottolineava uno dei primi documenti dell’ENIT sul tema, è fonte di un flusso di visitatori diffuso sul territorio, lontano dal turismo di massa, omogeneamente distribuito lungo il corso dell’anno. Un turismo di ritorno che può anche tradursi in una fonte di possibili investimenti nei paesi di origine, e in una modalità per ripopolare borghi con numeri ormai residuali di abitanti. *(Diversi sono gli esempi per es. a Pisticci di emigrati che hanno investito in strutture ricettive di elevatissima qualità).*

Per l’intera Basilicata trattasi di una parte del flusso di emigrati di circa **1.500.000** estesi sino alla 3<sup>^</sup>- 4<sup>^</sup> generazione *(si pensi che la regione Basilicata ha un numero di residenti pari a circa 600.00 abitanti)* ed intercettare, attraverso marketing turistico, anche solo una piccola parte di tali residenti all’estero costituisce un elevato flusso.

Il potenziale e cospicuo incremento del turismo delle origini è stato validato dalla presenza a tale Borsa di circa 200 operatori provenienti da tutta Italia, rappresentanti istituzionali che arrivano da 11 regioni e **50 buyer** provenienti da **Canada, Stati Uniti, Messico, Brasile, Argentina, Regno Unito, Spagna, Danimarca.**



## CONCLUSIONI ED OSSERVAZIONI AL PNA

Dall'analisi di tutto quanto sopra specificato ed entrando nel merito di quanto espresso nel PNA, con riferimento alla suddivisione in aree (*Centro Nord-Costa Tirrenica – Costa Adriatica e Sud Isole*), ed alle 13 reti territoriali definite, occorre evidenziare quanto segue:

- ✓ L'intera **Regione Basilicata risulta esclusa**, in termini di infrastrutture esistenti e da realizzare, sia dalla suddivisione per macro area, erroneamente associando tale Regione alla macro area Sud-isole, sia in particolare associando la Regione Basilicata per una parte alla rete territoriale pugliese (*aeroporti di Bari-Taranto-Brindisi-Foggia*) e per l'altra parte alla rete campana (*aeroporti di Napoli-Salerno*);
- ✓ La **con-accessibilità**, ossia il metodo in grado di contemplare sia la capacità di offerta di servizio aereo dei singoli aeroporti che il grado di accessibilità terrestre agli stessi e di catturare le interdipendenze tra le suddette caratteristiche di tutti i potenziali aeroporti utilizzabili dai cittadini della Regione Basilicata, quali Lamezia Terme, Salerno, Bari, Brindisi, così come evidenziato dallo stesso Piano, risulta **scarsa**, ed in alcuni casi, si potrebbe aggiungere, pari a **zero**. Tale risultato risulta ben evidente laddove per il raggiungimento dell'aeroporto per es. di Lamezia terme in termini di trasporto privato si ha mediamente un tempo medio di circa **3 ore**, mentre utilizzando i mezzi pubblici tempo medio **7 ore**. Così come per il raggiungimento dell'aeroporto di Bari per buona parte dei cittadini lucani, mediamente il tempo medio utilizzando il trasporto pubblico è di circa **3 ore**, anche considerando l'incremento del flusso del trasporto pubblico durante l'anno 2019, e non considerando per niente, numerosi paesi, sempre della Regione Basilicata, difficilmente raggiunti dal trasporto pubblico e che estende a circa **7 ore** il tempo medio per raggiungere alcuni aeroporti. Dalla parte Nord della regione Basilicata, la situazione risulta leggermente migliorata in quanto il tempo medio per raggiungere Napoli o Salerno, sempre con trasporto pubblico, risulta essere mediamente di 3-4 ore.

Un sistema di **trasporto pubblico** (*Treno - pulmann, shuttle, ecc.*) per raggiungere questi aeroporti, insufficiente o in alcuni casi inesistenti.

Un sistema di **trasporto stradale**, anche volendo utilizzare il mezzo privato, caratterizzato da strade in cattivo stato manutentivo ed anche pericolose per la sicurezza degli utenti.

L'assenza totale nell'intera Basilicata della linea ferroviaria ad **Alta Velocità**, che, certamente attenuerebbe, anche di molto, la **con-accessibilità** di tali aeroporti, riducendo,

notevolmente i tempi necessari per utilizzare i sopracitati aeroporti, oltre chiaramente a definire un sistema di trasporto adeguato ed in linea con i tempi nell'intera Regione così come è avvenuto per tutte le altre Regioni, laddove si è riusciti anche a mettere in concorrenza con il trasporto aereo in termini di **tempi di percorrenza**, che per la Regione Basilicata costituiscono un notevole costo.

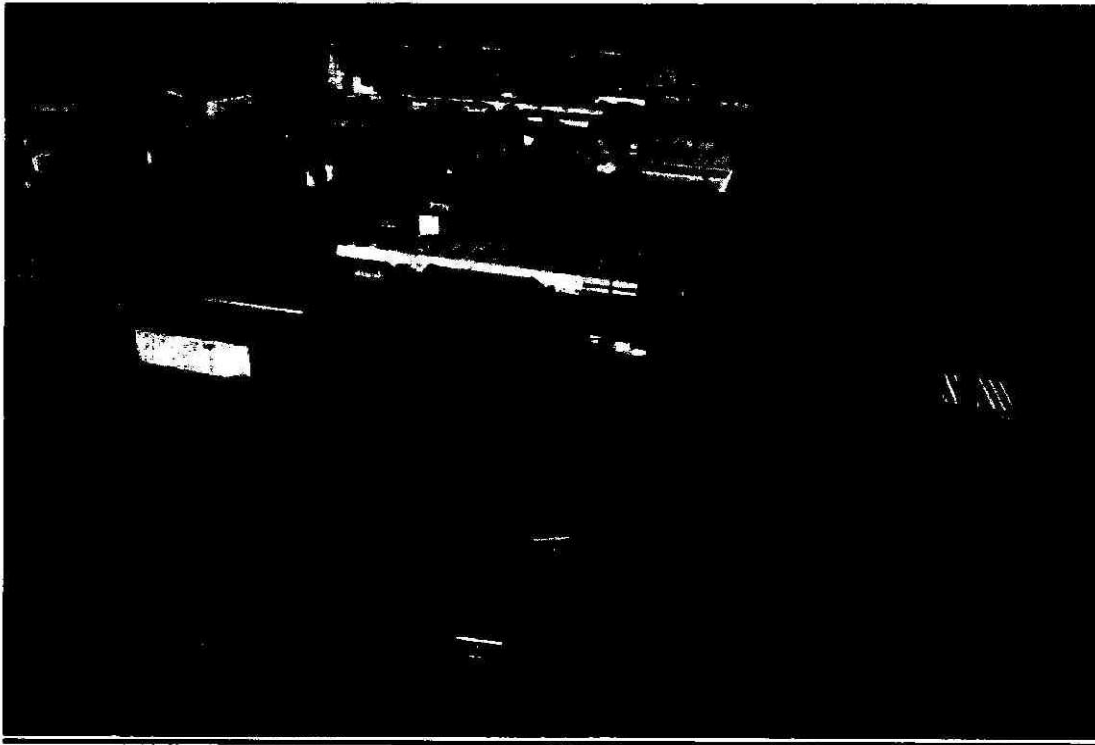
Appare evidente da tutto questo, che il principio enunciato in tale Piano ossia **“LA GARANZIA DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ PER TUTTI I CITTADINI IN MODO EGUALE SUL TERRITORIO NAZIONALE, PER L'INTERA REGIONE BASILICATA”** **NON VIENE RISPETTATO**; E CERTAMENTE NON PUO' ESSERE SUPINAMENTE ACCETTATO DA TUTTI I CITTADINI LUCANI.

- ✓ Pur rifacendosi alle criticità del PNA 2015 sopradescritte, laddove veniva evidenziata la necessità di farsi parte attiva per l'istituzione di **una cabina di regia intermodale per la definizione e l'attuazione del nuovo PNA** e che, per la Regione Basilicata dovrebbe essere determinante, purtroppo, nel nuovo PNA non compare alcun riferimento, se non la considerazione evidenziata nelle premesse che tale PNA vuol rappresentare un capitolo del più ampio **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica di competenza governativa**.
- ✓ Pur avendo ben esplicitato che all'interno dei criteri fissati dal Piano, ENAC *“valuterà e approverà nuove infrastrutture solo in presenza di quantificabili, certi e chiari benefici ambientali per il territorio e il Paese”*, sarebbe opportuno, proprio sulla base di tutto quanto sopra espresso, **VALUTARE ED ANALIZZARE** dettagliatamente tutto quanto riportato nei vari Studi di Fattibilità sia del 2005 che del 2021 per la trasformazione dell'aviosuperficie E.Mattei in aeroporto di interesse nazionale, proprio alla luce del notevole Incremento Turistico che, naturalmente si sta avendo già a decorrere da quest'anno (Anno 2022), che verrà ulteriormente incrementato proprio con il Progetto *Roots-in, (Turismo delle Origini)* e che proprio con la sistemazione della pista Mattei, esistente, sarebbe ulteriormente incrementato, e non di poco, per l'arrivo agevolato di turisti, così come è avvenuto ed avviene in tutti i paesi del Mondo, laddove, solo dando la possibilità di arrivare agevolmente in luoghi, anche sperduti e sconosciuti, aumenta **iperbolicamente** la presenza di turisti;

- ✓ Relativamente alla sostenibilità ambientale, il settore aeroportuale si è dato come obiettivo la totale **decarbonizzazione** entro il 2050, con le prime risposte ai cambiamenti climatici, da ricercare nell'ottimizzazione delle dotazioni esistenti rispetto alla realizzazione di nuove opere. A tal proposito occorre evidenziare che la Valbasento, dove è allocata l'aviosuperficie E. Mattei, principale area industriale della Basilicata, da sola, rappresenta circa il 50% delle ZES regionali, e presenta, al meglio, tutte le caratteristiche contemplate dall'Avviso Pubblico del Ministro Cingolani, (*Hydrogen Valley*) in quanto presenta disponibilità di aree destinabili a produzione di energia da rinnovabili di potenzialità adeguata, contiguità con industrie in grado di esprimere una domanda di idrogeno, connessione con il principale asse viario di comunicazione (SS.407). Inoltre è ben attrezzata per la logistica dell'idrogeno come ad esempio la penetrazione ferroviaria che abilita l'arrivo di carri bombolari.

Appare evidente da tutto ciò, che anche alla luce della validità di tale Piano esteso all'anno 2035, VIENE RICHIESTO ai Ministri competenti, sia delle Infrastrutture che al Ministro dell'Ambiente, per tutte le motivazioni sopra evidenziate, se non sia il caso di esaminare attentamente l'introduzione nel PNA o direttamente da parte governativa, di una infrastruttura interessante l'intera Regione Basilicata con la sistemazione dell'aviosuperficie esistente E. Mattei di PISTICCI (MT) da trasformare in aeroporto di interesse nazionale, baricentrica rispetto anche alle reti territoriali già individuate nel PNA (Rete pugliese, rete Campana e rete Calabria) ed avente una **con-accessibilità** elevata, ed in linea con gli standard europei, e tale da garantire il diritto costituzionale dell'uguale diritto alla mobilità di TUTTI I CITTADINI, nessuno escluso.

## ALLEGATO

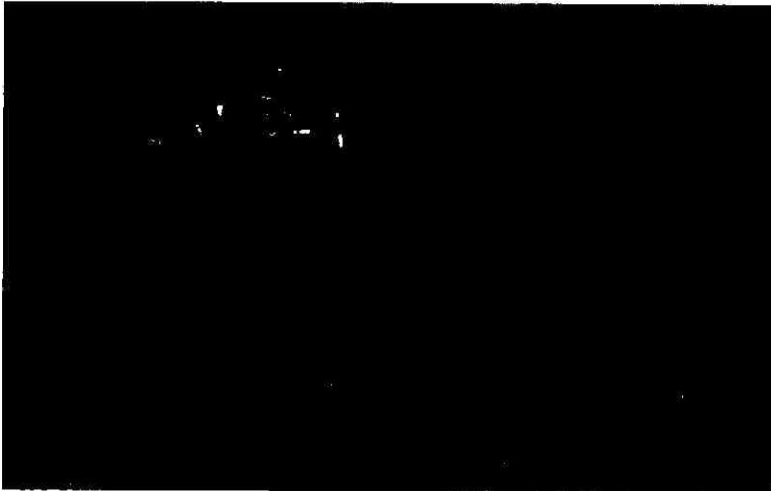


**Anno 2005 - Studio di fattibilità economico-finanziario da parte del Certet - Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo Università Commerciale Luigi Bocconi per la trasformazione in aeroporto della aviosuperficie "E. Mattei" di Matera – Pisticci**

**Anno 2021 Studio di fattibilità per l'Aviosuperficie E. Mattei Pisticci Scalo (MT) con due ipotesi di sviluppo: a) Aviosuperficie b) Aeroporto (solo Charter);**

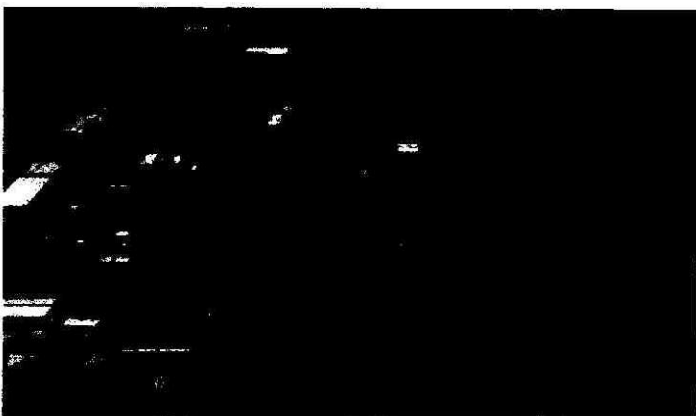
## Situazione aeroportuale:

- l'aviosuperficie «Enrico Mattei», è situata a Pisticci (MT) in Basilicata, a circa 4 km a nord del centro della sede municipale. Dista 44 km da



Matera e 88 km da Potenza. La struttura è posta a un'altitudine di 48 m sul livello del mare, costituita da un'aerostazione, una torre di controllo, un hangar e da una pista lunga 1440 m e larga 30 m, con zona R.E.S.A. (*Runway end safety area*) di 200 m, realizzata con superficie in asfalto e orientamento 13/31. Allo stato attuale in ottimo stato manutentivo. È inoltre provvista di un

parcheggio aeromobili di circa 2 ha e un impianto carburanti. La struttura, in realtà una semplice pista di atterraggio, venne realizzata negli anni sessanta nel perimetro dello stabilimento Anic durante l'industrializzazione della val Basento, su iniziativa Enrico Mattei, nella strategia di una sua maggiore personale rapidità di spostamento tra i siti ENI. Nell'ottobre del 2007 è stato consegnato alla Regione Basilicata un progetto che prevedeva la costruzione di opere infrastrutturali e di potenziamento dei servizi per la realizzazione di un aeroporto civile regionale di terzo livello, per un investimento complessivo di circa 8 milioni di euro; il 22 maggio 2014, la pista, è stata affidata dal Consorzio industriale di Matera (CSI), la sua gestione alla società aerotaxi Winfly Srl (succeduta alla «Lucana fly») del gruppo Cestari. Winfly Srl che ha sede all'aeroporto di Pontecagnano (Salerno) ed è una società nata nel 2010 e specializzata in collegamenti interni in Africa-Congo a servizio principalmente di società petrolifere;



Per tale aviosuperficie sono stati redatti, nel tempo 2 studi di fattibilità

- 1) **Anno 2005** - *Studio di fattibilità economico-finanziario da parte del Certet - Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo Università Commerciale Luigi Bocconi per la trasformazione in aeroporto della aviosuperficie "E. Mattei" di Matera – Pisticci*
- 2) **Anno 2021** *Studio di fattibilità per l'Aviosuperficie E. Mattei Pisticci Scalo (MT) con due ipotesi di sviluppo: a) Aviosuperficie b) Aeroporto (solo Charter);*

Il primo studio di fattibilità parte dal presupposto che la scelta di utilizzare aeroporti regionali di minori dimensioni e localizzati lontano dai grandi centri urbani, comporta benefici inattesi non solo per gli aeroporti, ma anche per l'indotto economico e turistico provinciale e regionale, con benefici non solo esclusivamente quantitativi, ma anche strategici per il posizionamento dell'offerta dello scalo aeroportuale in relazione con le strutture economico-turistiche dell'area territoriale. Ad esempio, oltre all'incremento del turismo in generale, gli effetti principali sono stati ***l'allungamento della stagione turistica, lo sviluppo di viaggi anche di breve durata (city break), verso aree che un tempo sarebbero state difficili da raggiungere senza numerosi scali intermedi***, come nel caso da *Londra verso Alghero o Brindisi*. In alcuni casi, come ad esempio per i voli Ryanair dall'Italia verso la Scozia e verso la regione di Klagenfurt in Austria, le aziende di promozione del turismo di alcune regioni pubblicizzano i propri siti internet insieme alle (bassissime) tariffe del vettore, aiutando così i possibili clienti ad organizzare la propria vacanza più facilmente, verso destinazioni relativamente inconsuete. L'abbassamento dei costi medi e la riduzione dei tempi di viaggio, grazie allo sviluppo di connessioni dirette anche verso aeroporti periferici, provocati dai vettori low cost hanno, quindi, contribuito a modificare fortemente sia la percezione del volo da parte dei passeggeri, sia l'organizzazione turistica di molte regioni europee, soprattutto per i collegamenti introno ai 1.000 km (distanza media dei voli di Ryanair ed EasyJet). **Gli effetti complessivi sulla filiera del turismo devono essere valutati con attenzione, in quanto questi cambiamenti non sono di carattere temporaneo, ma bensì di tipo strutturale.**

Dalle conclusioni di tale studio di fattibilità si evince con chiarezza quale ruolo può essere assegnato all'aeroporto Mattei di Matera – Pisticci

1) **Servizi di linea:** sulla scorta dell'analisi compiuta e soprattutto della segmentazione della domanda sia incoming che outgoing appare chiaro che il traffico di linea sarà inevitabilmente limitato. In particolare si può ipotizzare:

- a) Un collegamento giornaliero con Milano Linate (*pur essendo un segmento molto debole*)
- b) Un collegamento giornaliero con Roma Fiumicino, con maggiori problematiche di equilibrio economico; (*pur essendo anch'esso un segmento molto debole*)



c) Uno o più collegamenti bisettimanali estivi.

2) **Servizi charter** al supporto delle strutture ricettive locali che lavorano con grandi tour operator europei ( *segmento di gran lunga più interessante, sia per la gestione della struttura sia per lo sviluppo socio economico locale*).

3) **Altri voli:** aviazione generale, voli per il lavoro aereo e la protezione civile.

Da tali interessanti conclusioni sono stati altresì determinati gli interventi infrastrutturali necessari per dare corso a tale trasformazione, quali:

- *prolungamento della pista di volo da 1.400 m a 1.800 m per consentire atterraggi e decolli anche ai velivoli medio grandi (es. B737 o A319/320) generalmente usati dai vettori charter;*
- *implementazione AVL e IVN e radioassistenze alla navigazione aerea per consentire l'operatività notturna;*
- *apparecchi meteo ed impiantistica Torre di Controllo;*
- *viabilità perimetrale e recinzione aeroportuale;*
- *opere e sistemazioni idrauliche;*
- *eliminazione ostacoli e segnalazioni luminose;*
- *superfici di sicurezza;*
- *ampliamento piazzale di sosta e nuove vie di circolazione;*
- *adattamento di fabbricati preesistenti ad aerostazione.*

Alcuni di tali interventi in corso di esecuzione ed altri già realizzati

Mentre per quanto riguarda altre funzioni necessarie come il presidio medico, la sicurezza, i vigili del fuoco e la dogana, queste sono già presenti ed attive nell'area dello scalo grazie alla presenza attigua della società Tecnoparco, il cui azionista di riferimento è lo stesso Consorzio ASI.

**Conclusioni:** Dall'analisi economica-finanziaria di tale studio, si è ipotizzato che il volo di linea possa essere attivato a partire dal terzo anno, che lo sviluppo del traffico charter sia progressivo e che parta da un valore pari al 30% di quello che sarà in seguito il traffico a regime. Si tratta, anche in questo caso, di valutazioni molto prudentiali.

Considerando nell'arco di 20 anni i flussi di cassa generati dal progetto, tenuto conto dei margini realizzati nel periodo di avviamento, si calcola che il Valore Attuale Netto (utilizzando un tasso di sconto del 5%) generato dalla gestione industriale dell'aeroporto sia pari a 2,9 milioni di Euro.(Anno 2005)

Si tratta di un risultato molto positivo se rapportato alla generalità degli aeroporti di piccole dimensioni, i quali a causa delle insufficienti economie di scala, presentano nella quasi generalità dei casi, pesanti deficit di gestione.

Il valore attuale di 2,9 milioni di Euro non è certamente in grado di coprire i costi di investimento necessari: tuttavia fornisce una sufficiente garanzia che, qualora gli investimenti fossero coperti con fondi destinati allo sviluppo infrastrutturale della regione, il gestore disporrà di un flusso di cassa sufficiente per finanziare gli investimenti complementari e per remunerare adeguatamente gli asset e il capitale circolante impiegato nell'operazione.

Il secondo studio di fattibilità (**Anno 2021**) definisce i servizi erogabili dalla Pista Mattei che sono: per l'**aviosuperficie**: servizi di trasporto aereo (avio) e concessioni di spazi e infrastrutture

Per l'aviosuperficie si identificano le seguenti attività avio:

1. *Aerotaxi*
2. *Elitaxi*
3. *Volo da diporto e sportivo*
4. *Avioturismo*

Per quanto attiene le concessioni invece, si identificano:

1. *Presidio protezione civile*
2. *Elisoccorso sanitario*
3. *Manutenzione e rimessaggio velivoli*
4. *Base operativa per Aviazione generale (Fixed base operator)*
5. *Sperimentazione e test di aeromobili e/o loro parti*
6. *Eventi sociali/culturali legati al volo (droni, mongolfiere, ecc.)*

Per l'aeroporto, invece, risulta sostenibile con:

- 1) *Voli Charter (passeggeri)*
- 2) *Cargo Charter*

Tali servizi sono coerenti e in linea con la vocazione produttiva del territorio, che garantisce in modo continuo e regolare per quasi tutto l'anno una domanda di trasporto di merci e persone, di medio e lungo raggio, come di seguito caratterizzata, per **TRASPORTO PERSONE**:

- *Matera e turismo culturale nazionale e internazionale;*
- *Metapontino (e Maratea) turismo balneare;*
- *Collina materana e turismo salutare, stanziale (soggiorno), con provenienze dal centro Europa;*
- *turismo Business per la presenza di imprese nella provincia di Matera, e delle imprese localizzate nella ZES Jonica (zone industriali Tito, Lauria, Valbasento, ecc.)*

Mentre per **TRASPORTO MERCI**:



- *Trasporto merci ad alto valore e deperibili, su mercati ad alta reciprocità - Ortofrutta (Fragola Candonga/Metapontino, Pistacchio di Stigliano, Fungo carDoncello, Peperone di Senise, ecc.)*
- *Merci ad alto valore e piccoli lotti (manifatturiero e ICT), per destinazione di mercati ad alta reciprocità*
- *bacino di mercato Provincia di Matera e Taranto (snodo per l'area retroportuale del porto di Taranto)*

Da tutte le analisi effettuate nello studio di fattibilità è bene rimarcare in conclusione che l'Analisi è volta a verificare la sostenibilità e non l'investimento. In questa fattispecie l'Investimento iniziale del Proprietario per l'adeguamento e la riqualificazione, così come il relativo onere di concessione, non rientrano nelle poste in gioco. Concludendosi con la **SOSTENIBILITA'** della struttura aeroportuale in perfetta sintonia con quanto predisposto quale atto di indirizzo dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile con la direttiva del 10 gennaio 2022 n. 3 *"Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2022"* che nell'ambito della Priorità politica 3 – *Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti*" stabilisce 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"* con, in particolare, tra le linee di indirizzo *"la piena integrazione funzionale rispetto al territorio ed alle reti dei trasporti in una logica intermodale e tesa a ridurre i gap tra zone del paese con diversi livelli di accessibilità*

\*\*\*\*\*

