

Trasporti. Nel Nord-Ovest e nelle altre nove aree una sola struttura centrale - Solo nel Centro-Nord a Bologna si aggiungono Firenze-Pisa (se si fonderanno)

Malpensa strategico, Linate e Torino no

Lupi presenta il piano **aeroporti** al Consiglio dei ministri: 10-11 scali di primo livello, 26 di secondo

Giorgio Santilli
ROMA.

È un piano gerarchico e selettivo quello che il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, ha presentato ieri al Consiglio dei ministri e che entro fine mese dovrebbe essere formalmente approvato con decreto. Selettivo soprattutto nel Nord-Ovest dove il piano opera una selezione drastica rispetto al «piano Passera» del febbraio 2012 (mai approvato). Un solo aeroporto strategico nell'area nordoccidentale, Malpensa, mentre Torino e Linate, che sono parte del «core network» ne restano esclusi, come Genova e Bergamo. Una scelta che risponde a una logica quasi ferrea: la divisione dell'Italia in dieci zone e, per ciascuna zona, un solo aeroporto strategico più vari **aeroporti** «di interesse nazionale» che in prospettiva dovrebbero correlarsi in un sistema unico.

Oltre a Malpensa, in questo primo livello degli scali strategici ci sono: Venezia per il Nord-Est, Bologna per il Centro-Nord, Fiumicino per il Centro Italia, Napoli per la Campania, Bari per la zona Mediterraneo-Adriatica, Lamezia per la Calabria, Catania per la Sicilia orientale, Palermo per la Sicilia occidentale.

C'è un undicesimo scalo individuato come «strategico» ed è anche l'unica eccezione alla regola di uno scalo strategico per ogni zona: è Firenze-Pisa che il piano ammette a questo rango principale solo «a condizione che si realizzi la gestione unica», cioè la «piena integrazione societaria e industriale». L'eccezione viene motivata «in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali».

Il «piano Lupi» individua, oltre ai 10-11 **aeroporti** strategici, 26

aeroporti di interesse nazionale che rispondono a due requisiti: l'aeroporto deve essere in grado di «esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo»; deve essere in grado di «dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco di tempo ragionevole». Questi due criteri valgono anche per tutti gli altri **aeroporti** «di interesse regionale» che volessero tentare la promozione di rango. Il piano si aggiorna ogni tre anni. Il «piano Passera» prevedeva 24

LA RETE E I VANTAGGI

Per i poli che fanno parte della mappa allargata, previsti finanziamenti per infrastrutture interne e collegamenti viari e ferroviari



Core network

● Il «core network» è il piano europeo delle infrastrutture strategiche (strade, ferrovie, porti, **aeroporti**) da realizzare o adattare agli standard previsti entro il 2030. Anche il piano **aeroporti** nazionale si collega al «core network», ma non si sovrappone in modo ripetitivo perché gli scali compresi nel «core network» vengono ripartiti secondo una selezione fra il primo livello (scali strategici) e il secondo (scali di interesse nazionale).

«**aeroporti** principali» e 18 «**aeroporti** di servizio». Quello originario di One-Works-Kpmg-Nomisma, fatto proprio dall'Enac, aveva 14 scali da potenziare, 10 da mantenere, 24 da chiudere o derubricare a regionali.

Fin qui la classificazione, fondamentale per ridefinire la mappa nazionale, in coerenza con i criteri europei del «core network» (rete centrale da realizzare entro il 2030) e del «comprehensive network» (rete globale da realizzare entro il 2050). La mappa punta a quattro obiettivi di politica dei trasporti: quadro programmatico certo per lo sviluppo del comparto; strumento di governance del settore; ottimizzazione dell'offerta trasportistica; individuazione delle «priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse». Gli scali fuori di questa rete non potranno contare su finanziamenti nazionali per lo sviluppo dello scalo e delle infrastrutture di accesso. Viceversa, l'effetto più concreto dell'inserimento nella rete aeroportuale è proprio il finanziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie di collegamento.

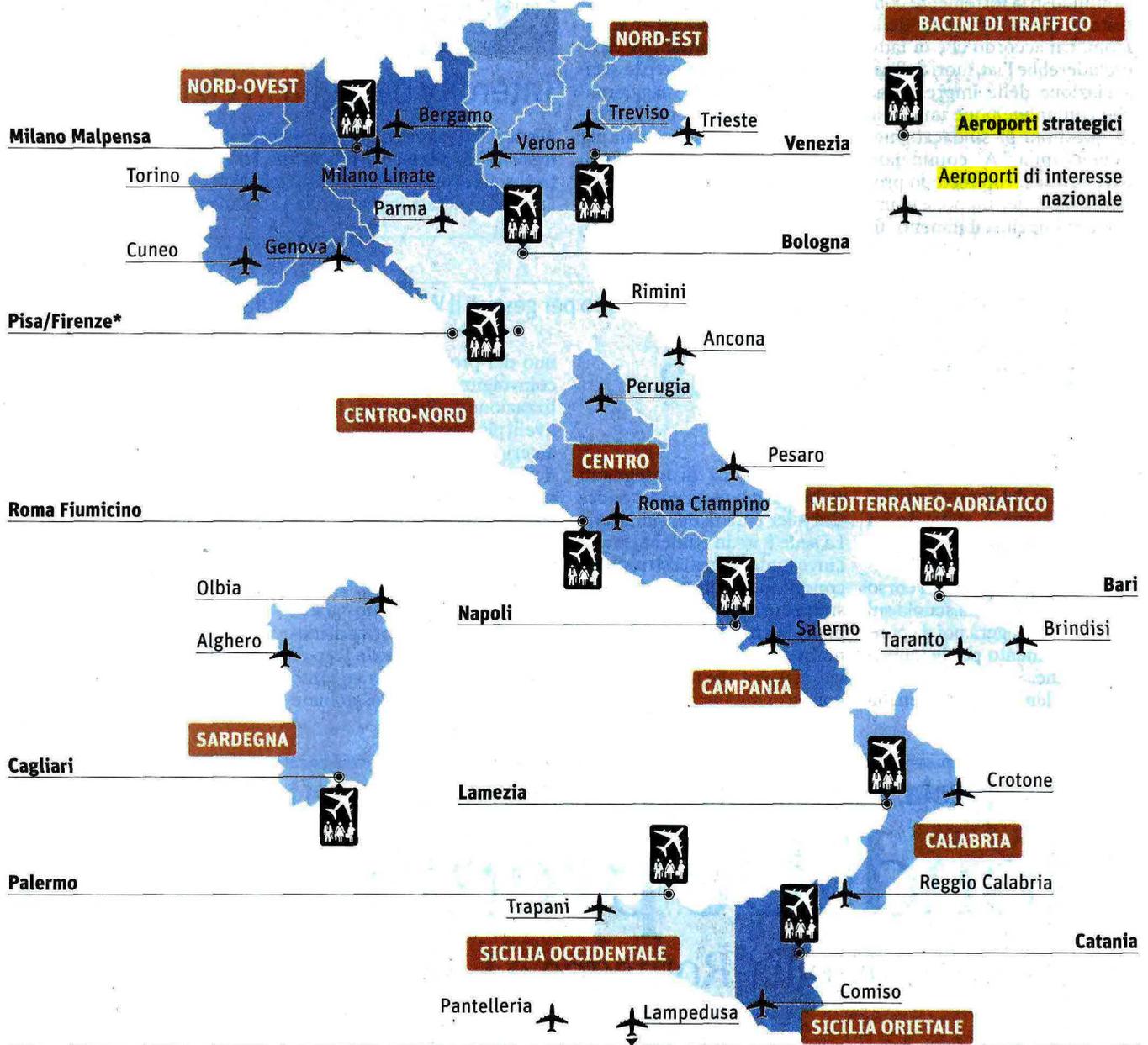
Per soddisfare l'aumento della domanda di traffico e migliorare la qualità dei servizi, il piano individuerà le opere necessarie per migliorare accessibilità e intermodalità, le priorità per il potenziamento di ferrovie e strade di connessione nei nodi urbani, imponendo a Ferrovie e Anas la pianificazione e realizzazione, come opere «urgenti e indifferibili», dei collegamenti urbani con i tre scali intercontinentali di Fiumicino, Malpensa e Venezia. Un'accelerazione per la fermata dell'Alta velocità a Tesserà e per il nuovo collegamento romano per Fiumicino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova mappa degli aeroporti

La classificazione prevista dalla riforma Lupi



(*) A condizione che si realizzi la gestione unica

Fonte: Piano nazionale degli aeroporti