

NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *Memorandum Italia-Cina: la nuova Via della Seta*
- 2) *Approvazione della ZES interregionale Jonica*
- 3) *Limitazioni all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra*
- 4) *Verso la Rete Aeroportuale della Sicilia orientale*

* * * * *

- 1) **Durante la visita ufficiale a Roma del Presidente cinese Xi Jinping del marzo scorso, è stato siglato a Villa Madama il *Memorandum of Understanding* tra il governo della Repubblica Italiana e il governo della Repubblica Popolare Cinese che “battezza” l’adesione dell’Italia, prima tra i paesi del G7, alla Bri, acronimo per “*Belt and Road Initiative*” (o Nuova via della Seta).**

In altre parole, si tratta del mastodontico progetto infrastrutturale-commerciale, di connessione tra Cina ed Eurasia, lanciato nel 2013 dal medesimo Presidente. L’iniziativa, che si sviluppa attraverso un tragitto terrestre (sei corridoi) e uno marittimo, coinvolge circa 65 Paesi, il 70% della popolazione mondiale.

Nel testo dell’intesa intervenuta tra Italia e Cina si legge che i due Paesi “*consapevoli del passato storico comune sviluppato attraverso le vie di comunicazione per via di terra e di mare che collegano Asia e Europa e del ruolo tradizionale dell’Italia come punto di approdo della Via della Seta marittima*” e “*nel riconoscere l’importanza e i benefici derivanti da una migliorata connettività tra l’Asia e l’Europa e il ruolo che l’iniziativa della Via della Seta può svolgere in questo ambito*” (...) *si impegnano a lavorare insieme nel progetto della Via della Seta (Belt and Road Initiative – BRI) per trasformare in vantaggi le reciproche forze complementari, nell’ottica di una cooperazione pratica e*

crescita sostenibile, appoggiando le sinergie tra la Via della Seta e le priorità identificate nel Piano di investimento per l'Europa e le reti trans-europee, e altresì tenendo presenti le discussioni riguardanti la Piattaforma per la connettività Unione Europea-Cina. Questo consentirà inoltre alle controparti di rafforzare i loro rapporti politici, i loro legami commerciali e gli scambi tra i popoli. Le controparti si impegnano a rafforzare la collaborazione e a promuovere la connettività regionale in un quadro di riferimento aperto, inclusivo ed equilibrato, i cui benefici si estenderanno a tutte le parti, in modo da promuovere nella regione pace, sicurezza, stabilità e sviluppo sostenibile.

Per quanto qui di interesse, tra le aree di cooperazione nelle quali le Parti si impegnano a collaborare figura “*Trasporti, logistica e infrastrutture*”.

In tale ambito, “le controparti condividono una visione comune sul miglioramento dei trasporti, affinché siano accessibili, sicuri, inclusivi e sostenibili. Le controparti collaboreranno allo sviluppo della connettività delle infrastrutture, tra cui investimenti, logistica e inter-operatività, nelle aree di interesse reciproco (come strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia – tra cui fonti rinnovabili e gas naturale – e telecomunicazioni). Le controparti esprimono il loro interesse nello sviluppo di sinergie tra la Via della Seta, il sistema italiano di trasporti e infrastrutture, come – tra gli altri – strade, ferrovie, ponti, aviazione civile e porti e la Rete trans-europea dei trasporti dell’Unione Europea (TEN-T). Le controparti accoglieranno favorevolmente ogni dibattito nel quadro della Piattaforma di connettività tra l’Unione Europea e la Cina, per migliorare l’efficienza della connettività tra Europa e Cina. Le controparti si impegnano a collaborare nel facilitare il disbrigo delle operazioni doganali, rafforzando la cooperazione nelle soluzioni di trasporto sostenibile, sicuro e digitale, come pure per quel che riguarda investimenti e finanziamenti. Le controparti ribadiscono l’importanza di stabilire procedure di appalto aperte, trasparenti e non discriminatorie”.

La scelta dell’Italia di aderire al progetto cinese richiama il ruolo di primo piano che il nostro Paese potrebbe rivestire nell’ambito dell’ambizioso progetto in grado di prefigurare interessanti opportunità di aumento degli interscambi commerciali fra l’Estremo Oriente e l’Europa.

Del resto, il nostro Paese, attraverso il diretto coinvolgimento del suo apparato logistico-portuale, potrebbe, in parte, intercettare tali nuovi flussi, così da accrescere le aspettative

per un concreto rilancio dell'Italia – non soltanto per ragioni geografiche – nel delicato scacchiere politico-economico del Mediterraneo.

I principi guida contenuti nell'intesa relativamente all'area dei trasporti richiamano alla mente la tesi sostenuta all'interno dell'ultima pubblicazione del Centro Studi dal titolo “*Port Authority privatizzazione ed integrazione infrastrutturale*”, ove, per l'appunto, si sottolineava come sfruttando la posizione favorevole al centro del Mediterraneo, a poco più di mille miglia marine dal canale di Suez, il nostro Paese avrebbe “nuovamente” meritato l'appellativo di “piattaforma logistica del Mediterraneo”.

Difatti, storicamente, tale centralità ha permesso al “Belpaese” di aumentare i traffici commerciali con i Paesi del Continente europeo, svolgendo, di fatto, grazie all'importante rete portuale di cui è naturalmente dotato, il ruolo di “intermediario” tra il Mediterraneo e l'Europa.

Attualmente, l'Italia si presenta come uno dei primi venti Paesi al mondo per lunghezza delle coste ed è il terzo Paese europeo per traffico merci nel Mediterraneo.

Tale ambizioso progetto esige, tuttavia, una rete di trasporto ampia ed integrata che tenga conto dell'affermarsi di nuove direttrici, da un lato, e che risponda a fabbisogni di mobilità contingenti e in continua evoluzione, dall'altro.

Per rafforzarne la competitività del sistema logistico è fondamentale, dunque, affiancare agli elementi geo-dimensionali, un sistema di governance e pianificazione intelligente che miri a fornire collegamenti infrastrutturali intermodali, in grado di consentire una migliore accessibilità, intesa sia come funzione di gate per operatori internazionali che centro di comunicazione con le aree produttive dell'entroterra.

In questo quadro si inserisce l'idea innovativa – lanciata nella pubblicazione richiamata – circa la possibile istituzione di *Port Authorities* in Italia, sul modello di quanto sta avvenendo già in altri Paesi nel mondo (Dubai, Oman),

Seguire tali esempi virtuosi rappresenterebbe, senza alcun dubbio, una importante strategia di decollo per l'economia del nostro Paese che, puntando sulla modernizzazione del sistema infrastrutturale, favorirebbe un'opportunità di ulteriore sviluppo anche per il sistema Italia.

A tal proposito, va evidenziato che i flussi di carattere economico sono ormai alimentati da una situazione geopolitica che sempre più sposta l'asse dello sviluppo dell'economia

globale verso i mercati asiatici che hanno individuato già nel raddoppio del Canale di Suez, per ora sottoutilizzato, la porta di ingresso nel Mediterraneo.

Di tal che, parte del traffico navale, in virtù della posizione strategica nel bacino del Mediterraneo, potrebbe agevolmente approdare nei porti italiani e, attraverso una possibile integrazione logistica dell'attività portuale a quella dell'aeroporto di interesse, specifiche merci, così, raggiungerebbero il cuore dell'Europa nel più breve tempo possibile.

Di seguito il link al testo dell'Intesa:

[Memorandum Italia-Cina IT.pdf](#)

2) La Giunta Regionale pugliese, dopo la Regione Basilicata, ha approvato il piano strategico della ZES jonica, prima ipotesi di zona economica speciale interregionale (seguita dalla seconda ZES Interregionale pugliese, quella Adriatica, da realizzare assieme alla Regione Molise), che passerà ora al vaglio del Governo centrale chiamato ad adottare il provvedimento conclusivo dell'iter procedurale per l'istituzione della ZES.

L'approvazione del Piano Strategico per la Zona Economica Speciale Interregionale Ionica, avvenuta con delibera del marzo scorso, completa l'*iter* politico e amministrativo, protrattosi per diversi mesi, attraverso un intenso ed approfondito confronto tra il Governo nazionale in persona del Ministro per il Sud, le due Amministrazioni regionali coinvolte (Puglia e Basilicata), l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed un' intensa attività di concertazione che ha coinvolto tutte le parti interessate – a partire dalle Organizzazioni datoriali e sindacali e le Amministrazioni locali –, che ha consentito di individuare, in modo coerente e condiviso, le potenzialità e l'attrattività delle singole aree ricomprese nella ZES e le relative priorità di sviluppo.

Più nel dettaglio, l'estensione complessiva della ZES Ionica è pari a 2.579 ettari, di cui 1.518 ricadenti in Puglia, interessando i Comuni di Taranto, Martina Franca, Massafra, Mottola, Statte, Carosino, Faggiano, Francavilla Fontana e Grottaglie, con il coinvolgimento, quali snodi logistici e strategici, del Porto di Taranto, dell'Aeroporto di Grottaglie e del Centro Intermodale di Francavilla Fontana, con l'obiettivo di introdurre

agevolazioni fiscali e semplificazioni amministrative per gli operatori economici del territorio¹.

3) Il provvedimento 0119504-P dell'ENAC del 31 ottobre 2018 avente ad oggetto "Aeroporto di Linate - Limitazione all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra" è stato impugnato con ricorso straordinario al capo dello Stato da un prestatore di servizi di assistenza a terra che effettua tali servizi sullo scalo di Linate in Aviazione Generale.

Come noto, negli aeroporti con un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri o a 50 mila tonnellate di merci, è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi sulla base dei requisiti previsti dall'articolo 13 del d.lgs. n. 18 di recepimento della direttiva 96/67/CE.

Per esigenze di sicurezza, di capacità e di spazi disponibili nell'aeroporto, che possono incidere sull'operatività dell'aeroporto stesso, la normativa consente all'Enac di porre limitazioni all'accesso al mercato dei prestatori di assistenza a terra (articoli 4.2 e 5.2 del decreto legislativo n.18 del 1999 e articolo 6 della Direttiva comunitaria n. 67 del 1996), nel rispetto dei criteri di trasparenza, obiettività e non discriminazione.

L'Enac, in particolare, è chiamato a verificare la sussistenza delle criticità, rappresentate dalla società di gestione con un'analisi infrastrutturale e operativa connessa con i flussi di traffico, avvalendosi eventualmente anche dei pareri degli altri Enti ed Autorità presenti sul sedime aeroportuale, acquisendo altresì le valutazioni degli operatori aeroportuali interessati.

In tal caso, considerata la necessità della presenza sull'aeroporto di almeno due prestatori

¹ Le aree comprese nella Piano della Zes jonica sono per il Polo di Taranto: l'area Portuale di Taranto, l'area Distripark di Taranto, l'area retroportuale ASI di Taranto, l'area retroportuale privata di Taranto, l'area PIP Talsano est Taranto, l'area PIP Paolo VI Taranto, l'area PIP di Statte, l'area industriale (ASI - Comune) di Massafra, l'area PIP di Massafra, l'area industriale espansione Martina Franca, l' area industriale di Mottola. Per il Polo di Grottaglie: l'aeroporto di Grottaglie, il Centro intermodale di Francavilla Fontana, l'area di sviluppo aeroportuale di Grottaglie, l'area PIP ampliamento di Grottaglie, l' area industriale Monteiasi, l'area PIP di Faggiano, l' area industriale di San Giorgio Jonico, l'area industriale di Manduria, l'area PIP di Francavilla Fontana, l' area PIP di Carosino. Per il Polo di Melfi: l'area industriale San Nicola di Melfi, l' area industriale Vitalba. Per il Polo di Ferrandina: l' area industriale Balvano - Baragiano, l' area industriale Tito, l' area industriale Jasce- La Martella, l' area industriale Val Basento, il PIP Policoro, l' area industriale di Scanzano Jonico. Per il Polo di Galdo di Lauria: l' area industriale Galdo di Lauria, l' area industriale di Viggiano, l'area industriale di Senise.

dei quali almeno uno non deve essere controllato direttamente o indirettamente né dall'ente di gestione, né da un vettore, si provvede tramite l'esperimento di apposita gara ad evidenza pubblica, ai sensi del Codice degli Appalti Pubblici D.Lg. 163/06 (art. 11 del decreto legislativo n.18 del 1999).

Nel caso in esame, l'ENAC, su istanza del gestore dell'aeroporto di Linate, con il provvedimento impugnato, ai sensi del d.lgs. 18/1999, ha disposto, nello scalo di Linate la limitazione:

“a tre operatori per l'aviazione generale, per i seguenti servizi:

- assistenza bagagli
- assistenza operazioni in pista con esclusione del trasporto caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande ed il relativo scaricamento”.

La società di gestione dell'Aeroporto di Linate, SEA spa, con nota del 25/10/2017 prot. n. 0016484, aveva chiesto la limitazione, in Aviazione Generale, a cinque handlers, anziché tre, come disposto da ENAC, nell'atto impugnato.

L'eventuale accoglimento di tale richiesta avrebbe avuto un rilievo diverso, in quanto, essendo 5 gli handlers attualmente operanti sullo scalo, non sarebbe stato necessario ricorrere alla procedura di gara, comportando esclusivamente il congelamento del rilascio di nuove certificazioni per i servizi soggetti a limitazione.

La riduzione a 3 del numero degli handlers per un periodo di sette anni operata dall'ENAC determina necessariamente il ricorso alla selezione mediante gara, con il conseguente interesse degli operatori esclusi che prestano detti servizi all'impugnativa del provvedimento, in quanto restrittivo del diritto di accesso ai servizi di assistenza a terra previsto dalla direttiva 96/67/CE e dal d.lgs. 18/1999.

Il ricorso si fonda sull'asserita incompetenza di ENAC in materia di accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra di cui all'art. 4 del d.lgs. 18/1999, essendo, in ipotesi, attribuita all'ART la decisione sulla limitazione dell'accesso ai sensi dell'art. 37 del d.l. 201/2011, convertito con l. 214/211 in materia di accesso agli impianti aeroportuali o comunque sulla pretesa sussistenza di una competenza concorrente di ART, per cui ENAC era tenuta ad agire di concerto con l'ART, che avrebbe dovuto valutare l'impatto della limitazione sull'assetto concorrenziale dei servizi di assistenza a terra nello scalo di Linate.

Oltre, a tali censure, inoltre, il provvedimento di limitazione è stato impugnato sotto il profilo del difetto di istruttoria, atteso che, *ex art. 4 del d.lgs. 18/1999*, la limitazione può essere disposta solo per motivate e comprovate ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile, elementi che invece non sarebbero stati correttamente valutati, fondandosi esclusivamente su dati tecnici forniti dal gestore aeroportuale in difetto assoluto di contraddittorio.

Infine, l'operato di ENAC viene contestato poiché asseritamente in netto contrasto con le prescrizioni della l. 241/1999, nonché degli artt. 4, comma 2, e 10 del d.lgs. 18/1999, ai sensi dei quali la limitazione si pone come deroga temporanea al regime ordinario della libertà di ingresso nel mercato dei servizi di assistenza a terra, non avendo l'Autorità di settore verificato la possibilità di adottare misure alternative alla limitazione, per cui tale soluzione resti l'unica percorribile per ovviare ai problemi di sicurezza, capacità e spazio disponibile.

Sul medesimo argomento, la limitazione a 3 operatori handling dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, di recente, è intervenuto il Tar Venezia con tre sentenze successive (nn. 416/417/418) del 5 aprile scorso, rigettando i ricorsi presentati dai prestatori di assistenza a terra risultati non aggiudicatari aventi ad oggetto l'impugnazione dei provvedimenti relativi alla della procedura negoziata per la selezione dei 3 prestatori di servizi di assistenza a terra da svolgersi presso l'aeroporto Marco Polo di Tessera Venezia, a dimostrazione del fatto che le limitazioni stanno procedendo in buona parte degli aeroporti italiani.

Non è un caso, difatti che, ad oggi, si sono positivamente definiti i procedimenti di limitazione per gli scali aeroportuali di Roma Fiumicino, Napoli, Venezia, Olbia, Linate e Firenze² e che, oltre alle procedure di limitazione definite, l'ENAC ha avviato, nel corso

² In particolare, per quanto concerne l'esperienza di Fiumicino, vale la pena evidenziare che il predetto scalo, con oltre 40 milioni di passeggeri/annui, è stato limitato a tre operatori e due utenti in autoproduzione. Ciò ha portato ad una maggiore qualità dei servizi, contribuendo alla conquista del primato di "miglior aeroporto d'Europa" secondo la classifica stilata da Aci Airport Council International sulla base di interviste effettuate ai passeggeri sulla qualità percepita in circa 250 aeroporti nel mondo.

Sul predetto scalo, fino al 18 maggio 2016, operavano 7 full handlers, da quella data, invece, ne operano 3, individuati con una procedura di gara ad evidenza pubblica.

Dal mese di luglio 2017, anche sullo scalo di Napoli, sono state limitate le attività di handling a due prestatori per l'aviazione commerciale, due prestatori in autoproduzione e quattro prestatori per l'aviazione generale.

Con provvedimento del 19 ottobre 2017, inoltre, l'ENAC ha limitato anche l'accesso sullo scalo di Venezia, a due operatori e due utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale, e due operatori per l'aviazione generale, da individuarsi all'esito di una procedura trasparente e competitiva.

degli ultimi anni, anche ulteriori istruttorie per la limitazione degli scali di Bologna, Cagliari, Milano Malpensa e Pisa.

Con l'apertura alle regole del mercato dei servizi di assistenza a terra, in Italia, si è assistito, inizialmente, ad una positiva fase di espansione e di crescita del settore, con immediati benefici dal punto di vista concorrenziale e il superamento di vecchi baluardi monopolistici, salvo poi subire, soprattutto nel corso dell'ultimo decennio, in ragione di "eccessive" certificazioni rilasciate anche ad operatori marginali, una grave battuta d'arresto cui ha fatto seguito un forte incremento del contenzioso, una sempre maggiore conflittualità con i lavoratori, l'abbattimento dei prezzi e, talvolta, della qualità dei servizi offerti, complice anche la saturazione del settore e il peggioramento delle condizioni logistiche in cui le società di handling si sono trovate ad operare.

Al progressivo aumento dei prestatori di servizi di assistenza a terra certificati ad operare sul mercato italiano non è corrisposto, dunque, un accrescimento della qualità dei servizi offerti e l'esperienza maturata in quasi venti anni ha spinto l'ENAC ad intensificare l'attività di vigilanza volta a verificare la sussistenza delle condizioni perché l'espletamento dei servizi a terra avvenga nel rispetto di elevati standard di sicurezza.

L'esperienza ha dimostrato, infatti, che la liberalizzazione incondizionata dell'accesso al mercato può compromettere le prioritarie esigenze di *safety* e di *security* sugli scali aeroportuali, di talché, pur perseguendo la liberalizzazione, così come previsto dalle norme comunitarie, in presenza di specifiche situazioni di congestione infrastrutturale tali da impattare sulla sicurezza aeroportuale, può risultare quantomeno opportuno limitare il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra ammessi ad operare all'interno del sedime aeroportuale, per un certo numero di anni.

In tale contesto, l'ENAC, ha dapprima adottato il Regolamento sulla certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra, allo scopo, fra l'altro, di garantire serietà e professionalità, oltre che adeguati standard patrimoniali e professionali, delle società di *handling* e, per l'appunto, nel corso degli ultimi anni, su specifica, motivata e documentata istanza di alcune società di gestione aeroportuale, ha avviato, come detto, alcune istruttorie tese a verificare la sussistenza delle criticità, rappresentate dalla società di gestione con

L'ultima limitazione, come detto, è quella disposta in relazione allo scalo di Firenze, giusta provvedimento del Direttore Generale dell'ENAC del 12 ottobre 2018.

un'analisi infrastrutturale e operativa connessa con i flussi di traffico.

Dunque, seppur le limitazioni appaiono, all'evidenza, come deroghe al principio cardine di liberalizzazione, l'esperienza sta dimostrando che il contenimento del numero di prestatori di servizi di assistenza a terra disposto dall'ENAC su alcuni aeroporti all'esito di articolati procedimenti istruttori e sulla base di studi puntuali e di approfondite analisi, arreca indubbi benefici per tutta la comunità aeroportuale in termini di sicurezza operativa, di stabilità del mercato, superando anche, in parte, le anomale situazioni di precarietà dell'occupazione, oltre che un evidente miglioramento della qualità dei servizi resi in favore del passeggero che rimane il punto centrale del settore del trasporto aereo.

Di seguito il testo del provvedimento:

[Provvedimento limitazione Linate.pdf](#)

4) Nel corso del convegno, tenutosi il 4 aprile scorso presso l'Aula Magna del Palazzo Centrale dell'Università degli Studi di Catania, organizzato dal Centro Studi Demetra, in collaborazione con la SAC S.p.A. e con il patrocinio di Assaeroporti ed ENAC, dal titolo *“Il trasporto aereo nell'Europa delle Regioni: la rete aeroportuale della Sicilia”*, è stato dato il formale annuncio dell'acquisto da parte della Società di gestione dell'Aeroporto di Catania (SAC) dell'intero pacchetto azionario di Intersac, azionista di maggioranza dell'aeroporto di Comiso (oltre il 65%), avviando in tal modo il processo di costruzione della rete aeroportuale della Sicilia orientale.

Al convegno, cui hanno preso parte i più autorevoli esponenti istituzionale ed imprenditoriali del settore, ha fatto seguito la conferenza stampa del Presidente della Regione Sicilia, on. Nello Musumeci, tenutasi presso l'aeroporto Fontanarossa alla presenza del Presidente del Centro Studi, Avv. Pierluigi Di Palma, già moderatore dell'evento mattutino, ove il Presidente ha accolto con favore *“l'operazione Fontanarossa”* ed, al contempo, sottolineato l'importanza del necessario processo di privatizzazione (*cessione del pacchetto di maggioranza a partner privati*), ove le istituzioni mantengono il ruolo di *“arbitro”*, con importanti ricadute in termini di valorizzazione del territorio siciliano.

Nel corso dell'evento, cui hanno partecipato le maggiori Autorità dell'aviazione civile in Italia ed in Sicilia tra cui il Presidente dell'ENAC, dott. Nicola Zaccheo, è stato dato l'annuncio ufficiale dell'acquisto da parte di SAC delle quote di maggioranza dell'aeroporto di Comiso con un'operazione vantaggiosa e trasparente. In sostanza, si è passati dall'idea di "rete" - tematica oggetto del convegno - alla costruzione della rete aeroportuale della Sicilia orientale.

La rete aeroportuale diviene così lo strumento per rispondere alla crescente domanda di traffico, realizzando il sogno degli anni 2000 di trasformare Catania (oggi, scalo da circa 10 milioni di passeggeri destinato a crescere più della media nazionale) in *hub* del Sud Italia in grado di intercettare flussi di traffico orientale ed alimentare la crescita del territorio.

Al centro del dibattito, il concetto di rete aeroportuale –richiamato, seppur in diverse accezioni, dal Reg. 1008/2008, dalla direttiva 2009/12/CE e dl di recepimento n. 1/2012 ed infine dal ddl (A.S. n. 727), ora all'esame della competente Commissione– che dall'idea europea di tariffazione unica nell'ambito del sistema aeroportuale, in Italia, è declinato a quello di strategia unica per lo sviluppo di una forte integrazione tra infrastrutture, ipotizzando altresì di utilizzare lo strumento del "*contratto di rete*" al fine di realizzare la sinergia tra scali.

L'introduzione della nuova fattispecie costituisce un utile strumento per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, ottimizzando l'uso delle strutture aeroportuali e valorizzando sinergie nella gestione congiunta.

In Italia, ancora una volta, è la Puglia a fare da "territorio laboratorio" in materia, avendo recentemente ottenuto un riconoscimento di grande importanza per gli aeroporti pugliesi, peraltro già operanti in un contesto di sistema regionale di diffusione e specializzazione

Risale al mese di gennaio, infatti, il primo caso di designazione di rete aeroportuale, anche se avvenuta attraverso un *iter* burocratico complesso della durata di oltre tre anni, e che richiede, dunque, un necessario intervento di semplificazione e snellimento.

Con provvedimento n. 6 del 18 gennaio, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Economia e delle Finanze hanno, infatti, designato la Rete aeroportuale pugliese costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie, la prima in Italia

ad essere designata per decreto interministeriale recependo quanto disposto dalla Direttiva UE 2009/12, dalla legge n. 27/2012 e in conformità al Piano nazionale degli aeroporti che prevede *"...l'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi..."*.

In tal modo, sarà possibile aumentare gli investimenti anche sugli aeroporti con minore traffico passeggeri, come quelli di Foggia e Grottaglie, utilizzando le maggiori entrate sugli aeroporti di Bari e di Brindisi per sostenere i costi anche degli altri due scali e, attraverso la costruzione della rete, porli al servizio delle esigenze produttive e turistiche della Puglia.

Tale designazione consentirà all'Autorità di Regolazione dei Trasporti di valutare l'applicazione di un sistema di tariffazione comune per l'intera rete che potrà favorire una riduzione degli oneri a carico dell'utenza e migliorare la competitività degli aeroporti che la compongono attraverso l'integrazione, la razionalizzazione e la specializzazione degli stessi.

Da segnalare che, la costituzione della rete ha un diretto effetto sulla integrazione logistica tra le diverse infrastrutture aeroportuali in quanto il Governo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, allo scopo di promuovere la connettività tra i territori e il miglioramento dell'intermodalità, provvederà ad includere nell'Allegato Infrastrutture al DEF la programmazione delle opere necessarie ai collegamenti, in particolare quelli ferroviari, con gli aeroporti in rete, così avviando l'effettiva integrazione infrastrutturale che, evidentemente, oggi nell'economia globalizzata è la modalità logistica necessaria per lo sviluppo economico di un territorio.

Di seguito il testo del provvedimento:

[Decreto designazione rete aeroportuale.pdf](#)

Centro Studi Demetra