

NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *Il Convegno del Centro Studi Demetra: “La capacità aeroportuale”*
- 2) *Relazione introduttiva al Convegno a firma dell’Avv. Di Palma*
- 3) *L’istituzione della Zes Ionica con la recentissima sottoscrizione del relativo decreto*

* * * * *

1) La capacità aeroportuale è il tema della tavola rotonda che mercoledì 3 luglio, il Centro Studi Demetra, insieme alla Fondazione 8 ottobre 2001 e con la collaborazione di Save, Enac, Enav ed Assaeroporti organizza a Roma, presso la Sala Tamburro dell’Enac (in via Gaeta, 3).

L’appuntamento annuale del Centro Studi, giunto ormai alla XIII edizione, si apre con gli indirizzi di saluto da parte del presidente del Comitato scientifico del Centro Studi Demetra, Maria Alessandra Sandulli, e della Presidente della Fondazione 8 ottobre 2001, Adele Pesapane Scarani.

La Tavola Rotonda, introdotta dalla relazione di Pierluigi Di Palma, presidente del Centro Studi Demetra, e le cui conclusioni sono affidate al presidente dell’Enac, Nicola Zaccheo, vede la partecipazione di: Nadio Di Rienzo, presidente Assoclearance; Emilio Bellingardi, dg di Sacbo; Nico Torrisi, ad di Sac; Monica Scarpa, ad di Save; Lupo Rattazzi, presidente di Neos; Alessio Quaranta, dg dell’Enac; Nicola Maione, presidente dell’Enav; Alessandro Tonetti, chief legal officer di Cassa Depositi e Prestiti; e Fabrizio Palenzona, presidente di Assaeroporti.

L’evento vuole dare vita ad un’importante riflessione sul processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo avviato in Europa a partire dagli anni ’80 che ha determinato un’accelerazione esponenziale della mobilità aerea, ponendosi come una

condizione essenziale per garantire il pieno esplicarsi del diritto alla circolazione di persone e beni nel territorio di ogni Stato membro, così intercettando le sempre maggiori esigenze dei cittadini di viaggiare senza limitazioni in un contesto territoriale, l'Europa, che, non solo geograficamente ma anche culturalmente, oggi, rappresenta l'identità nazionale, quanto meno, delle nuove generazioni.

In Italia, nel 2018, il settore ha movimentato complessivamente 185 milioni di passeggeri, registrando un incremento del 5,9% rispetto al 2017, con un tasso di crescita superiore rispetto a quello europeo. Infatti, il consistente aumento dei collegamenti aerei continentali con la saturazione dei cieli e delle infrastrutture, anche in ragione di problematiche di carattere ambientale, spinge i voli verso l'Italia con stime prudenziali che prevedono che, nel nostro Paese, nel 2035 si passerà ad oltre 300 milioni di passeggeri.

Sicché, è necessario che l'autorità politica, i referenti istituzionali e gli operatori condividano strategie di lungo periodo volte ad affrontare i previsti nuovi volumi di traffico aereo per il necessario ammodernamento degli scali, adottando, nell'immediato, puntuali valutazioni di *risk assessment* con la contestuale introduzione di misure operative in grado di consentire, ai nostri aeroporti, la possibilità di gestire, in sicurezza, la crescente domanda di collegamenti aerei, senza subire limitazioni per la possibile saturazione della capacità aeroportuale.

Di seguito, il programma ed il comunicato stampa dell'evento:

[Programma Convegno 2019.pdf](#)

[Comunicato stampa Convegno 2019.pdf](#)

1) Relazione introduttiva al Convegno annuale del Centro Studi Demetra a cura del Presidente, Avv. Di Palma Pierluigi

Il processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo avviato in Europa a partire dagli anni '80 ha determinato un'accelerazione esponenziale della mobilità aerea, ponendosi come una condizione essenziale per garantire il pieno esplicarsi del diritto alla circolazione di persone e beni nel territorio di ogni Stato membro, così intercettando le sempre maggiori esigenze dei cittadini di viaggiare senza limitazioni in un contesto territoriale, l'Europa, che, non solo geograficamente ma anche culturalmente, oggi,

rappresenta l'identità nazionale, quanto meno, delle nuove generazioni.

In tale contesto gli operatori del settore, hanno dovuto e potuto, grazie all'utilizzo sempre più spinto di nuove tecnologie, migliorare la propria propensione competitiva, abbattendo il costo dei servizi ed il passeggero, non più vincolato, come nel precedente regime monopolista, nelle scelte, è diventato il vero arbitro del sistema, capace di decretare, in ragione della economicità, sicurezza e puntualità del servizio, il successo, ovvero, in mancanza di adeguamento alle nuove regole europee, il declino delle aziende tradizionali, già compagnie di bandiera.

Alla crescita della domanda di trasporto aereo che, nel 2018, ha raggiunto, in Italia, quasi 200 milioni di passeggeri, nel continente europeo circa 1 miliardo e, nel mondo, 4 miliardi, con stime prudenziali che ne prevedono, nel corso dei prossimi vent'anni, il raddoppio, è strettamente connessa, ovviamente, la tematica della capacità aeroportuale, soprattutto al fine di garantire, con interventi mirati ed iniziative concrete, di breve e lungo periodo, l'idoneità delle infrastrutture aeroportuali a rispondere, con efficienza e sicurezza, ai mutamenti del mercato, evitando problemi di saturazione.

In concreto, il rafforzamento degli aeroporti, vale a dire l'ampliamento della possibilità degli scali di gestire traffico aereo aggiuntivo in decollo o in atterraggio, è, innanzitutto, una questione di implementazione di capacità infrastrutturale.

La Commissione Europea fornisce una definizione della capacità aeroportuale in funzione delle piste e delle infrastrutture di terra disponibili nello scalo di interesse: la capacità delle piste corrisponde al numero massimo possibile di atterraggi e/o di decolli di aeromobili, tenendo conto dei vincoli di natura fisica che incidono sulla sicurezza, quali, ad esempio, le turbolenze di scia; la capacità dell'infrastruttura a terra è correlabile all'asestamento concreto delle aerostazioni (spazi di parcheggio, numero di porte d'imbarco etc.) e all'efficienza della loro gestione.

La medesima Commissione, segnalando, con allarme, il crescente divario tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei, prevede che, già nel 2030, in assenza di interventi di potenziamento, almeno 19 aeroporti europei opereranno a piena capacità per otto ore al giorno, ogni giorno dell'anno¹, con un sovraccarico della capacità operativa delle aerovie e

¹ Così Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, La politica aeroportuale nell'Unione Europea: assicurare capacità e qualità atte a

delle infrastrutture di terra, con evidenti ricadute a cascata dei disservizi negli altri scali, anche di altri Paesi, tenuto conto dei collegamenti internazionali.

Gli studi più recenti, poi, hanno evidenziato che il numero degli aeroporti con problemi di carattere ambientale e di congestione sta crescendo e che, entro il 2025, in Europa il deficit di capacità porterà a una condizione in cui l'1,2% della domanda potenziale potrà difficilmente essere allocata a causa di una domanda di traffico aereo eccedente in relazione alle capacità di gestione disponibili² ed alle limitazioni di carattere operativo degli scali determinate da ragioni di compatibilità ambientale.

A tal proposito, va evidenziato che il dato percentuale può, a prima vista, sembrare marginale ma il dato numerico, in ragione della esponenziale crescita del traffico, appare di forte impatto per la tenuta del sistema, considerando, a prescindere dalle evidenti ragioni di sicurezza, la risonanza mediatica di un tale disservizio, senza contare i riflessi economici negativi per le compagnie aeree, fortemente esposte alle richieste risarcitorie da parte della moltitudine dei passeggeri che risulteranno danneggiati.

Ed allora, è evidente che più uno scalo soffre di fenomeni collocati al limite della saturazione, più è importante garantire che le infrastrutture aeroportuali esistenti siano utilizzate nel miglior modo possibile, consapevoli della difficoltà politico-istituzionale, prima, e burocratico-amministrativo, poi, di pianificare, soprattutto per ragioni di compatibilità ambientale, la realizzazione di nuove infrastrutture ma anche della complessità autorizzativa, propria del sistema occidentale e, in particolare, del nostro Paese, per riorganizzare, ampliare e ammodernare gli aeroporti esistenti, migliorandone la accessibilità, con una ottimale connessione con il territorio e con il bacino di traffico di riferimento attraverso collegamenti intermodali con la rete ferroviaria, stradale ed anche portuale.

Come detto, la rete aeroportuale continentale, più che problemi di carattere operativo, presenta, oltre a problematiche di carattere ambientale, dei limiti di capacità infrastrutturale nei vari settori e sottosistemi in cui è scomponibile uno scalo - numero e disponibilità delle piste di volo, spazi per il rullaggio e per il parcheggio di aeromobili a terra, velocità di

promuovere la crescita, la connettività e la capacità sostenibile, COM(2011) 823, Bruxelles, 1 dicembre 2011, par. 2.1, punto 7. La stessa rileva inoltre che entro il 2030 l'impatto per la congestione dei suddetti aeroporti causerà ritardi alla partenza o all'arrivo o in entrambi i casi pari al 50%.

² Cfr. Report "Seven-Year forecast" rilasciato a febbraio 2019 da Eurocontrol.

movimentazione di passeggeri e bagagli, controlli di sicurezza, sale imbarco, banchi accettazione, parcheggi automobile - che, se non sapientemente impiegate, non saranno in grado di garantire un utile flusso dei passeggeri, causando una forte penalizzazione del numero dei voli, sia in partenza che in arrivo³.

Non è un caso se, nel 2007, con la Comunicazione “*Un piano d’azione per migliorare le capacità, l’efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa*”, presentata nel quadro del pacchetto aeroporti⁴, si iniziò a discutere della necessità di sviluppare una visione strategica circa il problema della *capacity crunch* rispetto alla domanda dei voli e, a tal fine, venne istituito l’Osservatorio Comunitario sulla Capacità Aeroportuale.

In quell’occasione, la Commissione ebbe modo di occuparsi della capacità aeroportuale, in funzione sia delle piste che delle infrastrutture di terra disponibili nello scalo⁵ e prese atto che la crisi della capacità aeroportuale, oltre a costituire una minaccia per la sicurezza, è in grado di incidere negativamente sull’efficienza e sulla competitività di tutti gli operatori coinvolti nell’articolata e complessa filiera che connota l’offerta dei servizi di trasporto aereo.

Su tali basi, la Commissione si è impegnata ad elaborare cinque azioni chiave: un migliore utilizzo delle capacità aeroportuali esistenti; l’adozione di un approccio coerente della sicurezza dei trasporti aerei negli aeroporti continentali; la promozione della “*co-modalità*”, ovvero l’integrazione tra le diverse modalità di trasporto; una maggiore attenzione alle problematiche di carattere ambientale degli aeroporti e del quadro per la pianificazione delle nuove infrastrutture aeroportuali; l’elaborazione ed attuazione di soluzioni tecnologiche efficienti.

Circa i metodi di analisi delle capacità aeroportuali, la Commissione ritiene che tale stima dovrebbe basarsi su un accurato inventario del traffico aeroportuale in essere e programmato. Attualmente, invece, non esiste uno strumento del genere su scala europea, tenuto conto che gli aeroporti possono applicare metodi e tassonomie differenti, rendendo difficili le

³ P. DI PALMA – R.S. PAVIOTTI, Dossier Malpensa, in Quaderni dell’Aviazione Civile, Collana del Centro Studi Demetra, Roma, 2008, cit., 104.

⁴ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, Un piano d’azione per migliorare la capacità, l’efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa, COM(2006) 819 def., Bruxelles, 24 gennaio 2007.

⁵ Per quanto riguarda le piste la capacità coincide col numero massimo possibile di atterraggi e di decolli di aeromobili, considerando i vincoli di natura fisica che incidono sulla sicurezza, come per esempio le turbolenze di scia.

valutazioni comparative.

Per quanto ci riguarda, la necessità di immediate soluzioni per far fronte al congestionamento degli aeroporti, oggi, appare ancor più impellente in ragione del consistente e non più gestibile aumento dei collegamenti aerei in ambito continentale ed al correlato incremento di voli da e per il nostro Paese proprio perché, allo stato, risulta ancora in grado di sostenere nuovo traffico, ciò anche in ragione degli interventi operativi ed infrastrutturali che, negli ultimi venti anni, hanno caratterizzato il nostro sistema grazie al presidio istituzionale garantito da ENAC e da ENAV spa ed alla spinta agli investimenti infrastrutturali che una riconosciuta buona regolazione del settore ha determinato da parte delle società di gestione aeroportuale.

E' indubbio che la diffusione "*policentrica*" degli aeroporti commerciali con voli di linea e la sussistenza di una interessante residua disponibilità di capacità operativa ed infrastrutturale degli scali che differenzia, oggi, il nostro Paese rispetto alle problematiche, in particolare di carattere ambientale che sussistono in molti aeroporti europei, prevedibilmente, porterà, nel prossimo futuro, ad avere in Italia, - anche per la possibilità di poter disporre di collegamenti per raggiungere facilmente molti centri di grande interesse turistico sino ad ora poco considerati - una domanda di traffico superiore rispetto agli altri Paesi membri.

Secondo i dati raccolti da Assaeroporti, infatti, in Italia, nel 2018, il settore movimentando, come detto, complessivamente più di 185 milioni di passeggeri, ha registrato un incremento del 5,9% rispetto al 2017, con un tasso di crescita superiore rispetto a quello europeo⁶.

Se questa è la prospettiva, gli aeroporti esistenti rappresentano, dunque, un fattore decisivo di sviluppo economico e sociale del Paese, con importanti e qualificate ricadute occupazionali, ma è, altresì, indubbio che un incremento massiccio dei collegamenti aerei, senza incisive azioni di breve e lungo periodo volte a favorire il potenziamento e l'efficientamento della rete aeroportuale - lato terra - strettamente integrata con la gestione dello spazio aereo - lato aria -, può avere, come diretta conseguenza, l'insorgere di fenomeni di congestione infrastrutturale ed operativa.

⁶ La crescita del traffico di rotta sui cieli italiani, nel 2018, ha riguardato sia il traffico nazionale (+4,7%) che quello internazionale (+ 7,7%) ma soprattutto il sorvolo (voli che non decollano o atterrano in Italia), con un incremento del 14% in termini di unità di servizio.

In tale contesto, appare del tutto evidente, che, al fine di intercettare il previsto incremento dei voli che ci sarà nei prossimi anni, evitando che la limitata capacità aeroportuale diventi *“il collo di bottiglia”* del traffico aereo, è necessario che gli investimenti per efficientare e potenziare la capacità operativa - *“lato aria”* - siano strettamente correlati agli investimenti programmati per l’adeguamento degli scali - *“lato terra”*.

Per raggiungere tale traguardo, presupposto necessario è il rafforzamento del coordinamento tra ENAV spa che ha la responsabilità della capacità operativa e l’ENAC che, nel costante rapporto che ha con le concessionarie società di gestione aeroportuale, vigila sugli investimenti, avendo, così, gli strumenti per verificare la capacità infrastrutturale.

Insomma, bisogna fare in modo che la prevista crescita del traffico aereo non vada a scontrarsi con l’insufficiente capacità infrastrutturale ed operativa degli aeroporti italiani, con la conseguenza di limitare il traffico aereo che riguarda l’Italia rispetto a quelle che potrebbero essere le prevedibili possibilità di espansione dei prossimi anni, tenendo, peraltro conto, che delle importanti penalizzazioni sono già determinate dalla contaminazione a cascata dei disservizi subiti nei voli internazionali a causa delle difficoltà operative di alcuni scali europei.

Peraltro, appare importante sottolineare l’esigenza, anche a garanzia della sicurezza degli scali e delle correlate responsabilità, che il dato formale di capacità del singolo aeroporto sia sempre riconciliato con il dato sostanziale, evitando una inefficiente utilizzazione della capacità.

La valutazione della capacità aeroportuale, nella procedura di assegnazione degli slots, ha un ruolo fondamentale ma, molto spesso, sottovalutato nonostante essa sia specificatamente regolamentata dalla normativa comunitaria in merito alla designazione di un aeroporto come facilitato o coordinato.

E’ indubbio che la designazione di uno scalo come coordinato o facilitato se per un verso è legata a fattori tecnici oggettivi, dall’altro ha una significativa rilevanza politica ed economica in quanto consente all’Autorità di riferimento nazionale di porre sotto controllo l’assegnazione delle bande orarie degli aeroporti interessati.

A tal riguardo, lo strumento di particolare interesse organizzativo è da considerarsi senza dubbio Assoclearance che ha il compito di pianificare i collegamenti aerei per quasi tutti gli scali commerciali del nostro Paese allocando, con pianificazione semestrale in ragione delle

due diverse stagioni di traffico convenzionale - summer e winter - le bande orarie (slots) ai vettori richiedenti secondo le previsioni del Regolamento (CEE) n. 95/93 e s.m.i. che ha segnato un altro fondamentale tassello nel processo di liberalizzazione del trasporto aereo dopo l'adozione, nel 1992, del "Terzo pacchetto" di norme (oggi ricomprese nel Reg n. 1008/2008) che ha consentito ai vettori, forniti di licenza comunitaria, piena libertà di accesso al mercato del trasporto aereo.

In Italia, come noto, il Ministro dei trasporti, con il Decreto 44-T dell'agosto 1997, ha affidato all'Associazione di gestori e vettori aeroportuali, Assoclearance, la gestione dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti italiani coordinati e ad orari facilitati. Invero, il coordinamento delle bande orarie è una delle funzioni per la gestione operativa di una rete di trasporto aereo, finalizzata all'ottimale utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali e ad evitare, al contempo, fenomeni di congestione, avendo a riferimento parametri di coordinamento definiti in ambito aeroportuale relativamente alla capacità delle singole infrastrutture e criteri legati alla compatibilità ambientale.

La figura del Coordinatore italiano si è dimostrata in grado di soddisfare il requisito dell'indipendenza, conciliando l'attività degli operatori presenti nel mercato del trasporto aereo, al punto tale da rappresentare un modello per l'Europa.

Tuttavia, guardando ai prossimi anni e in ragione dei mutamenti del mercato sopra evidenziati, si rende opportuno rivedere il ruolo di Assoclearance, che non appare più in grado di rispondere alle attuali esigenze, avvertendosi, piuttosto, la necessità di una sua radicale trasformazione affinché diventi un organismo gestito da ENAC e da ENAV spa, anche per facilitare la comune valutazione degli investimenti necessari a coniugare, al meglio, la capacità operativa ed infrastrutturale degli scali.

Solo tramite uno sviluppo sempre più sincronizzato e interoperabile tra i diversi attori sarà possibile rispondere in maniera ottimale sia ai requisiti tecnico-funzionali previsti dal progetto europeo per il sistema di gestione del traffico aereo di nuova generazione (SESAR), sia ai requisiti normativi già previsti nei regolamenti europei, come ad esempio in merito alla coerenza tra i piani di volo e le bande orarie degli aeroporti.

Ovviamente, lo studio della capacità aeroportuale e delle possibili soluzioni volte a mitigare gli effetti negativi dell'eccesso di domanda necessitano di puntuali valutazioni di *risk assessment*, con la contestuale introduzione di misure operative in grado di consentire, ai

nostri aeroporti, la possibilità di gestire, in sicurezza, la crescente domanda di collegamenti aerei, senza subire limitazioni per la possibile saturazione dello spazio aereo e della capacità infrastrutturale.

In altri termini ancora, facendo tesoro dell'esperienza passata, - ci si riferisce, in particolare, al noto Dossier Malpensa in cui, nell'ambito di una contesa con l'Europa senza esclusione di colpi è stato formalmente dimostrata la capacità sino a 70 movimenti orari dell'*Hub* e la limitazione a 18 movimenti dello scalo di Linate - si rende necessario, anche ai fini di una corretta pianificazione degli investimenti da effettuare "lato aria" e "lato terra", poter disporre in Assoclearance di una costante ed aggiornata analisi della capacità infrastrutturale ed operativa dei singoli scali, anche allo scopo di determinare la possibilità di incrementare, in ragione della domanda programmata e pianificata nelle due diverse stagioni di traffico (*summer* e *winter*), la capacità degli scali mediante opportuni interventi, anche in una logica di interoperabilità dei processi, che possono essere conseguiti, come raccomandato dalla stessa Commissione, con soluzioni tecnologiche efficienti.

Nel delineato contesto, appare di fondamentale importanza giungere ad un livello di capacità "ottimale" dei singoli scali ove integrazione, standardizzazione e interoperabilità dei processi sono alla base dei cambiamenti operativi e tecnologici per un'utilizzazione efficiente delle capacità esistenti.

La frontiera di una nuova capacità di gestione del traffico aereo, che sia adeguata alla potenzialità della domanda futura, necessita, dunque, dell'implementazione nell'utilizzo delle tecnologie di nuova generazione, sempre più attente alla sostenibilità ambientale⁷, che permettano un uso ottimale delle infrastrutture, rendendole più capaci ed in grado di rispondere efficacemente alle richieste del mercato.

A tal ultimo riguardo, particolare menzione merita l'attività espletata dall'ENAV che è riuscita ad aumentare la capacità grazie all'avanzamento del processo tecnologico del controllo satellitare, nonché per il tramite dell'implementazione della procedure della Free Route che consente a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore ai 9.000 metri di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto, senza far più riferimento al network di

⁷ In relazione al profilo della sostenibilità ambientale, di particolare interesse appare il recente DDL 787, recante "Disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica negli aeroporti individuati dall'articolo 1, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201".

rotte che, a partire da quella quota, è stato completamente eliminato⁸.

Si renderà poi necessario calcolare quali sono le condizioni di gestione operativa ottimali per ogni singolo volo (*business trajectory*), in funzione dell'ora di arrivo richiesta all'aeroporto. L'esecuzione del volo dovrà essere concepito come un continuum che comprende tutte le fasi, dal piano di volo fino allo scarico dell'aeromobile all'arrivo e la successiva predisposizione per l'effettuazione di una nuova tratta.

Non vi è dubbio che il patrimonio di conoscenze sul traffico aereo che potrà essere acquisito in un'Assoclearance gestita da ENAC ed ENAV spa, oltre a garantire la possibilità di avvalersi al meglio delle infrastrutture esistenti, massimizzando, al contempo l'utilizzo della capacità disponibile dall'intera rete aeroportuale del nostro Paese, permetterà di pianificare, senza spreco di risorse, la realizzazione di nuove infrastrutture, solo dove necessario.

Questa *governance* di Assoclearance completamente rinnovata può costituire, in linea con le recenti decisioni degli organismi internazionali del settore (*Airports Council International World – International Air Transport Association – Worldwide Airport Coordinators Group*), la base ideale per modernizzare ulteriormente i meccanismi di assegnazione degli slots per soddisfare le esigenze di una rete globale sempre più competitiva e altamente connessa.

Peraltro, la piena disponibilità dei dati relativi al traffico ed alla correlata capacità operativa ed infrastrutturale degli scali di tutta la rete aeroportuale del Paese, può permettere di aggiornare periodicamente il Piano nazionale degli aeroporti che, in linea con l'obiettivo di razionalizzazione del settore, definisce dieci bacini di traffico omogeneo, secondo criteri di carattere trasportistico e territoriale, e all'interno di questi, identifica 38 aeroporti di interesse nazionale, scelti sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della rete transeuropea dei trasporti TEN-T.

In conclusione, la sfida del rinnovato studio sulla capacità aeroportuale è perseguibile grazie ad uno sviluppo, sia organizzativo che di *governance*, in grado di coniugare l'implementazione di nuove modalità di regolamentazione con la necessaria innovazione

⁸ ENAV è stato il primo fra i 5 maggiori service provider europei ad implementare il *Free Route*, in coerenza con la regolamentazione europea del *Single European Sky* che ne definisce l'obbligatorietà per tutti gli stati europei a partire dal 1° gennaio 2022.

tecnologica, sempre nell'ottica della superiore esigenza della tutela dei diritti del passeggero, elemento centrale del trasporto aereo liberalizzato.

2) Con la sottoscrizione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri avvenuta il 5 giugno scorso si è formalmente concluso il complesso ed articolato *iter* burocratico di istituzione della Zona Economica Speciale Interregionale “Jonica”.

Il processo ha impegnato a lungo il Governo regionale pugliese, in un intenso e approfondito confronto con l'Amministrazione regionale della Basilicata e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, nonché in un'intensa attività di concertazione con tutte le parti coinvolte – Organizzazioni datoriali e sindacali e Amministrazioni locali del territorio – al fine di arrivare alla definizione di un Piano Strategico della ZES ampiamente condiviso che contiene tutte le priorità di intervento sulle quali puntare per lo sviluppo del vasto territorio interessato.

La ZES Jonica, dopo quelle della Campania e della Calabria, è la terza che viene istituita e sarà seguita a breve dalla nascita ZES Adriatica, che è in attesa della sottoscrizione del provvedimento ad opera del Governo Centrale.

Ora che il percorso è definitivamente completato, si apre per la ZES Jonica la fase decisiva in cui le imprese del territorio dovranno saper cogliere la grande opportunità rappresentata dai notevoli benefici in termini fiscali e di semplificazione amministrativa che il nuovo strumento determina, consentendo in tal modo di generare, su tutta l'area interessata, una significativa spinta verso lo sviluppo economico e la crescita occupazionale.

La ZES Jonica può rappresentare, difatti, una grande opportunità per le imprese e un importante fattore di attrazione di nuovi investimenti esteri nelle aree industriali del territorio perimetrato compreso tra Puglia e Basilicata e che ha nel porto di Taranto il distretto portuale di riferimento.

A questo punto, occorrerà istituire un tavolo istituzionale di concertazione, aperto alle parti sociali – associazioni imprenditoriali e sindacati dei lavoratori – per consentire loro una partecipazione attiva alla definizione delle misure incentivanti destinate alle imprese, coinvolgimento fondamentale per dare voce alle esigenze e all'opinione degli interessati negli

investimenti all'interno della ZES.

Detassazione e semplificazione amministrativa rappresentano, difatti, solo alcuni dei vantaggi localizzativi per le imprese; cui dovranno aggiungersi, necessariamente, ulteriori utilità sia in favore degli investitori che per le aziende preesistenti. *In primis*, occorre sviluppare un adeguato sistema infrastrutturale in grado di garantire la mobilità, da sempre carente in tali aree industriali. È auspicabile, in altri termini, che le agevolazioni della ZES siano accompagnate da adeguati investimenti infrastrutturali, soprattutto viari e ferroviari, in grado di rendere il territorio più appetibile, di dare maggiore competitività alle imprese e fronteggiare una burocrazia sempre più invadente e un fisco, anche locale, sempre più esoso.

Rispetto alle misure di defiscalizzazione occorre prevedere, altresì, alcuni accorgimenti per evitare che le aziende, esauritasi la leva fiscale, abbandonino il territorio, offrendo invece garanzie di più lungo termine.

In tale rinnovato contesto, appare utile rievocare la sfida lanciata nell'ultima pubblicazione del Centro Studi di costituire proprio nella zona ionica la prima *Port Authority* del Paese, che individuava proprio nella ZES lo strumento idoneo ad avviare concretamente la realizzazione di tale progetto e ad anticiparne gli effetti positivi, superando il limite di un'area perimetrata a "burocrazia zero" e con agevolazioni fiscali particolarmente appetibili per le imprese che tende a consolidare, con la patrimonializzazione societaria e la gestione unitaria, la evidente potenzialità economica della integrazione di due infrastrutture logistiche –Porto di Taranto ed aeroporto di Grottaglie– di primario interesse per lo sviluppo del territorio circostante.

Lo studio individuava come paradigmatica l'esperienza laboratorio della provincia jonica, ove sussistono tutte le condizioni per sperimentare l'integrazione tra le potenzialità del porto e quelle dell'aeroporto, grazie anche alla realizzazione di un collegamento ferroviario tra le due realtà infrastrutturali, al fine di valutare concretamente la possibilità di istituzione della *Port Authority*.

In particolare, nell'ipotizzare una ZES interregionale, si evidenziava, per l'appunto, l'avvio di un percorso per costituire la prima *Port Authority*, tra lo scalo di Grottaglie ed il porto di Taranto, costituendo così un polo logistico di indubbia attrattività e ciò in virtù della posizione strategica occupata nel bacino del Mediterraneo, che consente di intercettare i flussi di carattere economico ormai alimentati da una situazione geopolitica che sempre più sposta l'asse dello sviluppo dell'economia globale verso i mercati asiatici.

La provincia jonica, dunque, mostra di avere tutte le carte in regola per uscire dalle secche della monocultura dell'acciaio, sfruttando altresì le indubbe potenzialità del quarto scalo pugliese, quello di Grottaglie, ricompreso anch'esso nella perimetrazione della ZES.

L'aeroporto di Grottaglie rappresenta ormai un'infrastruttura di rilevanza europea nel settore dell'aerospazio, idonea ad attrarre e radicare la crescita di importanti realtà produttive e scientifiche. Non a caso numerose imprese dotate di tecnologie avanzate sono interessate alla struttura, potendo convogliare nell'area nuovi investimenti per sviluppare insediamenti produttivi, tenuto conto anche dei finanziamenti che la Regione Puglia ha destinato alle attività di sperimentazione che si sviluppano nello scalo.

In tale prospettiva di sviluppo economico, ad una prima valutazione, l'attuale impostazione delle ZES nel nostro ordinamento appare criticabile dal momento che le agevolazioni introdotte non appaiono sufficienti a rilanciare il tessuto produttivo del Sud Italia. Al contrario, può ipotizzarsi la previsione con atto amministrativo, anziché con legge nazionale, di ulteriori incentivi economici in favore della aziende per l'insediamenti produttivi al pari di quanto avvenuto positivamente in Polonia.

Il modello polacco ha avuto un successo tale che il Governo ha deciso di estenderne il funzionamento sino al 2026, grazie al riconoscimento in favore delle imprese che si insediano di aiuti pubblici consistenti.

In particolare, i principali vantaggi per chi decide di investire nelle ZES polacche consistono in: ambiente politico ed economico stabile; agevolazioni sotto forma di incentivi statali; bassi costi di produzione; bassi costi di distribuzione; accesso ai mercati europei; lotti di terreno per l'investimento offerto a prezzo favorevole; consulenza gratuita nell'adempimento di tutte le formalità relative all'investimento; esonero dall'imposta sugli immobili (incentivo fiscale comunale); sgravi per le tasse sui mezzi di trasporto; sgravi per i dazi doganali (per i paesi extracomunitari); incentivi non fiscali per l'assunzione di nuovo personale; incentivi non fiscali relativi alle procedure di investimento.

Inoltre, il modello polacco punta sull'innovazione tecnologica, impegnandosi soprattutto nella diffusione di servizi di amministrazione on-line e ciò al fine di supportare gli imprenditori nella fase di creazione e di sviluppo dell'attività con soluzioni facilmente accessibili, tecnologicamente efficaci, ma soprattutto in grado di semplificare e snellire le procedure di investimento.

In definitiva, la soluzione suggerita che prevede la possibilità di introdurre ulteriori incentivi idonei a rendere effettivamente competitivo l'investimento nella ZES italiana, facendo ricorso ad un semplice atto amministrativo appare concretamente realizzabile, essendo sufficiente il richiamo al disposto di cui all'art. 107 Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea in materia di aiuti di Stato che sancisce la compatibilità con il mercato interno degli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni (n. 3 lett. a) da considerarsi zone disagiate.

Centro Studi Demetra