

DOCUMENTO DI PIANO

Verso il Sistema Aeroportuale Toscano

I processi di liberalizzazione del trasporto aereo, insieme al progresso tecnico che assicura aeromobili di maggiore qualità e di minore impatto ambientale, garantiscono uno sviluppo di questa modalità a tassi superiori a quelli di crescita del prodotto interno lordo dei diversi Paesi.

Nel 2005 il traffico gestito dagli aeroporti toscani è stato pari a circa 4 milioni di passeggeri sui 113 milioni del sistema italiano, inserendo la Toscana all'ottavo posto fra le Regioni italiane (3,5% del totale nazionale), ad un livello inferiore a quello delle regioni sviluppate che non sono sede di aeroporti intercontinentali. La causa di questo fenomeno risiede nelle caratteristiche oggettive dei due maggiori scali toscani, fra i quali Pisa è piuttosto lontano dalla domanda regionale di trasporto aereo, e Firenze è fortemente limitato dalla sua localizzazione in un'area fortemente urbanizzata.

È essenziale quindi che la Toscana non perda terreno rispetto al suo ruolo attuale a livello nazionale, ma è anzi necessario che riesca a recuperare un ruolo pari alle sue potenzialità di sviluppo, recuperando quegli utenti che, pur diretti in Toscana, utilizzano altri aeroporti (oggi pari a circa il 50%); recuperare tali utenti è quindi un obiettivo di notevole importanza ai fini della competitività del sistema economico regionale e anche, nel lungo periodo, ai fini della solidità dello sviluppo.

Il potenziamento del trasporto aereo determina in primo luogo un incremento di competitività attraverso la riduzione del costo generalizzato del trasporto.

Nel lungo periodo aumenta inoltre l'attrattività del territorio: l'aeroporto è infatti una potente calamita di nuove iniziative produttive, sia manifatturiere che congressuali, espositive, culturali. Maggiori investimenti negli aeroporti hanno l'effetto di attrarre nuovi investimenti in altri settori che a loro volta produrranno effetti di breve periodo in occupazione e reddito.

Potenziare il trasporto aereo in Toscana è quindi importante per la crescita regionale e questo obiettivo può essere realizzato puntando ad un processo di integrazione fra gli scali.

Il Piano di Indirizzo Territoriale, (P.I.T.) approvato con D.C.R. 12/2000, individuava il sistema aeroportuale toscano imperniato sui due scali di Pisa e Firenze quali infrastrutture principali a

servizio del trasporto aereo per il traffico di linea, il traffico merci ed i voli charter, e poi completato dagli altri scali aeroportuali. Il Piano di Indirizzo Territoriale definiva un sistema aeroportuale toscano quale insieme delle infrastrutture aeroportuali presenti nella Regione e riconosceva inoltre la necessità di integrazione fra i due scali di Firenze e Pisa come opportunità per la Toscana di assumere il ruolo di terzo polo aeroportuale nazionale.

Accanto agli scali di Firenze e Pisa ad oggi si evidenziavano gli scali di Siena Ampugnano, Marina di Campo, Grosseto; gli scali aeroportuali di Lucca Tassignano e Arezzo Molin Bianco svolgono un ruolo di aviazione generale e Massa Cinquale, oltre a questo ruolo, svolge anche un servizio per la protezione civile.

Il *Piano Regionale della Mobilità e della Logistica*, approvato con D.C.R. 63/2004, evidenzia come l'andamento complessivo può sembrare positivo ma la Toscana resta una regione sottodotata di offerta di trasporto aereo rispetto al suo peso economico e la metà dei suoi passeggeri potenziali continua ad arrivare o partire da altri scali.

Lo stesso Piano Regionale indica che nelle prospettive del sistema assume una funzione rilevante la gestione degli scali ed in particolare evidenzia che “la gestione degli aeroporti richiede caratteristiche sempre più imprenditoriali, rispondendo questo ad un preciso interesse pubblico: solo gestioni aeroportuali efficienti possono conservare e acquisire un'offerta di trasporto adeguata”. Tra le azioni è quindi auspicabile una crescente concorrenza “negli scali”, piuttosto che una concorrenza “fra gli scali” toscani, che anzi dovrebbero tendere ad una progressiva specializzazione”.

Tra le strategie di rango regionale indicate nell'ambito dell'avvio del procedimento per il *Piano di Indirizzo Territoriale*, definito con D.C.R. 759 del 25/07/2005 è indicata l'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera in rapporto alla rete transeuropea dei trasporti ed al riequilibrio e integrazione fra le modalità di trasporto.

La riforma del titolo V della Costituzione, introdotta con la legge costituzionale n.3 del 2001, ha posto le materie "governo del territorio", “grandi reti di trasporto e di navigazione” e “porti e aeroporti civili” tra le materie di legislazione concorrente, conferendo “alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato”.

Le materie “aeroporti civili” e “governo del territorio” sono a legislazione concorrente ed è evidente quindi l'interesse regionale sulla materia.

Il Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) 2006-2010 approvato il 19 luglio 2006, pone proprio la creazione di un sistema aeroportuale integrato regionale tra le priorità programmatiche della legislatura.

Il PRS 2006-2010 si pone come un atto di indirizzo e programmazione, che individua le scelte strategiche dell'azione regionale e le priorità di legislatura ed i Progetti Integrati Regionali, tesi ad introdurre significativi cambiamenti nel sistema toscano e ad un rinnovato dinamismo.

Il potenziamento del sistema degli aeroporti toscani viene quindi ritenuto necessario anche in funzione dello sviluppo della piattaforma logistica costiera, (nel relativo progetto integrato regionale nell'ambito del programma strategico "Competitività Sistema integrato regionale e territorio" del P.R.S.) al fine di promuovere l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto.

Si rende quindi necessario incentivare l'integrazione tra gli aeroporti presenti in sintonia con le indicazioni strategiche contenute nel quadro conoscitivo¹ per la competitività del sistema aeroportuale:

- definire nuove opportunità di business per favorire l'incremento del traffico attraverso l'introduzione di nuovi collegamenti aerei internazionali e intercontinentali di nuovi servizi ai passeggeri;
- individuare possibili fattori di aumento della redditività per i singoli scali, anche attraverso economie di scala, ma anche e soprattutto individuare i benefici che il sistema regionale potrebbe creare sul fronte dei ricavi e, quindi, della redditività;
- evidenziare tutti i possibili vantaggi e le opportunità di crescita e di sviluppo economico del territorio nel suo complesso.

Lo sviluppo degli aeroporti dovrà avvenire in maniera complementare, non concorrenziale ma sinergica, esaltando le specificità di ciascuno. Gli aeroporti dovranno costituire la "porta di accesso al territorio" e innalzare in tal senso i livelli di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità.

Per dotare la Regione di un sistema aeroportuale più efficiente e competitivo è necessario avviare una serie di iniziative ed azioni, sostenute da specifici studi che sviluppino soluzioni efficaci quali una holding o consorzio partecipato da tutti gli aeroporti toscani per la gestione di un insieme di servizi, tra cui i servizi di "handling", nel rispetto delle normative vigenti, una unica interfaccia e

¹ Cfr. "Consulenza e ricerca per la redazione del master plan del sistema aeroportuale toscano" Giorgio Fossa S.a.S

marketing con le compagnie aeree ed una unica strategia di comunicazione, nonché politiche di integrazione tariffaria nei servizi.

Il modello proposto rappresenterebbe un vero primato in Italia poiché solo Milano e Roma si basano su una gestione integrata di più aeroporti (Linate e Malpensa, Fiumicino e Ciampino) ma nessuno si è occupato ad oggi di una vera e propria integrazione regionale. In Europa invece sono ormai molti i bacini di utenza del traffico aereo organizzati secondo questo sistema (BAA a Londra, AdP a Parigi ed altre metropoli europee).

Nella classificazione che si propone di introdurre con il nuovo Piano di Indirizzo Territoriale viene evidenziato *l'interesse regionale per il sistema aeroportuale in quanto risorsa del territorio* e viene precisata la struttura del sistema aeroportuale toscano e la funzione dei diversi scali.

Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono le opere di trasformazione, di riqualificazione e di accessibilità al sistema aeroportuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT.

Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio promuoveranno azioni di sinergia e coordinamento degli aeroporti toscani al fine di sviluppare la competitività del sistema aeroportuale toscano.

Preso atto degli studi sviluppati e in attuazione degli obiettivi del Programma Regionale di Sviluppo, la Regione ritiene quindi prioritario promuovere il coordinamento dei soggetti pubblici e privati per un sistema regionale degli aeroporti, un network degli scali toscani, una integrazione istituzionale fra i diversi soggetti tesa ad integrare alcune funzioni che porti alla definizione del *Sistema Aeroportuale Toscano*.

Ogni aeroporto potrà avere un ruolo maggiormente definito e far parte di un sistema realmente competitivo, con tutti i vantaggi connessi per gli utenti e per il territorio toscano in generale.

La redazione di un *Master Plan del Sistema Aeroportuale Toscano* come atto di programmazione settoriale e parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale costituisce un primo elemento teso a promuovere l'integrazione e le sinergie del sistema.

DISCIPLINA

Articolo 1 Riferimenti generali

1. Il master plan “Il sistema aeroportuale toscano” è allegato che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale;
2. Il master plan “Il sistema aeroportuale toscano” costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema aeroportuale ai sensi dell’art.63 del Piano di Indirizzo Territoriale e si compone dei seguenti documenti:
 - a. Il quadro conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale degli aeroporti toscano;
 - b. Il documento di piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano;
 - c. La disciplina, che costituisce parte integrante delle norme del Piano di Indirizzo Territoriale.
3. I piani di sviluppo aeroportuali indicano, in coerenza con le disposizioni statali², per l’intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario, in coerenza con le disposizioni del PIT e degli strumenti di pianificazione del territorio;

Articolo 2 Classificazione regionale degli aeroporti

1. Il sistema degli aeroporti costituisce risorsa di interesse unitario regionale.
2. Il master plan definisce ed individua il ruolo degli aeroporti secondo la seguente gerarchia:
 - a. Aeroporti di interesse nazionale e regionale, comprendente Pisa, di rilevanza economica fino all’intercontinentale, Firenze, di rilevanza economica fino all’internazionale, Elba, Siena e Grosseto;
 - b. Aeroporti di interesse regionale con funzioni di aviazione generale e per la protezione civile quali Massa.
 - c. Aeroporti di interesse regionale con funzioni di aviazione generale quali Arezzo e Lucca;

² Circolare Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici 23 febbraio 1996 n.1408

d. Aviosuperfici ed elisuperfici.

Articolo 3 Obiettivi strategici per il sistema aeroportuale

1. Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce al sistema aeroportuale della Toscana un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone e lo sviluppo della logistica ed assume i seguenti obiettivi strategici:
 - sviluppo degli aeroporti in modo sistemico per consentire la valorizzazione delle specifiche caratteristiche funzionali compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali;
 - innalzamento del livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali;
 - sviluppo di soluzioni gestionali e coordinate, nel rispetto delle normative vigenti, al fine di ridurre i costi e aumentare la competitività del sistema nell'ambito di una politica di integrazione del sistema aeroportuale;
 - promozione del coordinamento dei soggetti pubblici e privati al fine di costituire una integrazione che caratterizzi la definizione del Sistema Aeroportuale Toscano;
 - mitigazione degli effetti di inquinamento atmosferico ed acustico.

Articolo 4 Indirizzi, direttive e prescrizioni per il sistema aeroportuale

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione, di riqualificazione e di accessibilità al sistema aeroportuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani di sviluppo aeroportuali che costituiscono atti di governo del territorio e sono approvati, ai sensi dell'art.81 DPR 616/1977 in coerenza con l'art.8 L.R.1/2005;
2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema aeroportuale e della sua eventuale espansione ai fini della tutela e valorizzazione delle funzioni che questi svolgono quali infrastrutture di interesse nazionale e regionale e "porte di accesso" al territorio della Toscana;
3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio individuano le vie e le infrastrutture di accesso agli ambiti aeroportuali; eventuali modifiche agli strumenti di

pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie e delle infrastrutture di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone;

4. Gli strumenti della pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono interventi sul sistema aeroportuale nel rispetto delle seguenti condizioni:
 - a. utilizzazione delle aree in ambito aeroportuale ai fini del consolidamento e sviluppo del sistema e della qualificazione e promozione dei servizi agli utenti;
 - b. valorizzazione e riqualificazione territoriale e ambientale dell'ambito insediato circostante;
 - c. adeguamento della dotazione infrastrutturale e miglioramento dell'accessibilità ai singoli scali.

Articolo 5 Le aviosuperfici ed elisuperfici

1. I Comuni, nell'ambito dei propri strumenti di pianificazione, individuano le aree che ospitano aviosuperfici o elisuperfici tenendo conto delle autorizzazioni rilasciate;
2. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio disciplinano le aviosuperfici ed elisuperfici in base ai criteri di tutela ambientale, accessibilità, di sicurezza del movimento aereo e degli effetti prodotti sul sistema complessivo delle risorse territoriali, con particolare riferimento all'inquinamento atmosferico ed acustico.