



LA PIANIFICAZIONE AEROPORTUALE

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti	38
Aeroporti a gestione diretta	43
Attività ENAC sugli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria	48
Trasferimento alle Regioni di aeroporti di interesse locale appartenenti al demanio civile dello Stato	57

02

LA PIANIFICAZIONE AEROPORTUALE

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti

Nel corso del 2012 l'ENAC ha presentato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti e, contestualmente, ha dato avvio alle attività finalizzate alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in continuità con le ipotesi di pianificazione in essa elaborate.

La VAS consiste in un processo di valutazione degli effetti ambientali di piani e programmi destinati a fornire il quadro di riferimento delle attività che si svolgono sul territorio.

La Commissione europea ha emesso la direttiva 2001/42/CE con l'obiettivo di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che [...] venga effettuata la valutazione di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".

RIFERIMENTI NORMATIVI

In ambito nazionale, il 1 agosto 2007 si è provveduto a recepire formalmente la direttiva 2001/42/CE con l'entrata in vigore della Parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", cosiddetto Testo Unico. I contenuti della parte seconda del decreto, riguardante le "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)" sono stati integrati e modificati con il successivo decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" e con il decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128, "Modifiche ed integrazioni al D.Lgs. 152/2006, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69".

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, afferente al settore dei trasporti, rientra senz'altro fra quelli per cui il processo di VAS è parte integrante del percorso approvativo, all'articolo 6 del Testo Unico è difatti in-

dicato l'oggetto della disciplina del decreto e nello specifico, per quanto concerne la VAS, è indicato che viene effettuata una valutazione per:

- tutti i piani e i programmi che sono elaborati per la valutazione e la gestione della qualità dell'ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti;
- tutti i piani e i programmi per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

Nello specifico, nella prima fase del processo è previsto che il Proponente e/o l'Autorità procedente entri in consultazione con l'Autorità competente per la VAS e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (RA). Tale consultazione avviene sulla base di un Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano. La consultazione costituisce uno degli elementi chiave della VAS che, supportata da un'adeguata informazione, consente la condivisione delle scelte operate nella pianificazione e della valutazione degli effetti ambientali che risultano in tal modo discussi con i soggetti portatori di interesse oltre che con il pubblico. Nella fase di consultazione preliminare, i soggetti coinvolti sono i cosiddetti "soggetti competenti in materia ambientale", mentre il pubblico sarà coinvolto nella successiva fase di VAS vera e propria ovvero alla presentazione del Rapporto Ambientale.

L'ENAC ha quindi redatto il Rapporto Preliminare Ambientale predisponendosi per l'attivazione formale del procedimento VAS.

ARTICOLAZIONE DEL PROCESSO

Il conseguimento delle finalità assegnate al RPA dall'articolo 13 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., ossia la definizione della portata e del livello delle informazioni da includere nel successivo RA, è stato concepito come l'esito di un processo articolato su quattro fasi di lavoro, ciascuna delle quali contrassegnata da specifiche finalità, logiche e attività. Visto il livello di sperimentaltà necessario nell'attivare un processo di VAS per un Piano nel settore dei trasporti a livello nazionale che mai prima d'ora era stato affrontato nel nostro Paese, molta cura è stata dedicata alla definizione della metodologia più opportuna per coniugare nel modo più efficace le esigenze di tutela ambientale con quelle di uno sviluppo infrastrutturale fortemente richiesto da una sempre più crescente domanda.

FASI	FINALITÀ
A	Attività pianificatoria in atto Inquadrare la proposta di Piano all'interno dell'attività pianificatoria svolta dall'ENAC nell'ambito del proprio mandato istituzionale e puntualizzare i temi costitutivi i presupposti della proposta di PNA
B	Elementi strutturanti per il processo di VAS Individuare e descrivere gli elementi centrali ai fini della definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni del RA
C	Portata delle informazioni per il RA Definire la portata delle informazioni in funzione della tipologia dei contenuti pianificatori
D	Metodologia di lavoro per il RA Definire i criteri strutturanti la metodologia di lavoro del RA

Entrando nel merito della struttura del processo di lavoro, la sua articolazione è funzionale a definire il Rapporto Ambientale in termini di portata delle informazioni e di metodologia di lavoro mediante due

passaggi a ciò propedeutici: inquadramento della proposta di Piano elaborata dall'ENAC e individuazione di quegli elementi pianificatori che hanno una valenza centrale per il processo di VAS. In quest'ottica, il processo si articola nelle fasi descritte della tabella precedente.

ELEMENTI STRUTTURANTI

La Fase B si sostanzia nell'individuazione e nella documentazione di quelli che, tra i contenuti della proposta di PNA, rappresentano gli elementi centrali ai fini dell'individuazione della portata delle informazioni da attribuire al Rapporto Ambientale e, più in generale, al processo di VAS.

La base logica del lavoro individua due distinti livelli in cui è rappresentabile la proposta di Piano, quello strategico e quello operativo. Il primo livello riguarda tutte quelle scelte di Piano aventi rilevanza sul

sistema aeroportuale nel suo complesso, mentre il secondo riguarda tutte quelle indicazioni atte a dettagliare modalità e soluzioni attraverso le quali conseguire il disegno strategico individuato.

Su questi assunti sono stati sistematizzati gli obiettivi e le azioni.

Nello specifico, per quanto attiene gli ambiti tematici sui quali si riflettono gli effetti determinati dagli obiettivi e dalle azioni di Piano di livello strategico, ai fini della loro individuazione si è fatto in primo luogo riferimento alle tre dimensioni secondo le quali in campo disciplinare è articolato il concetto di sviluppo sostenibile.

Il concetto di sviluppo sostenibile, a partire dalla nota definizione data dal documento rilasciato dalla Commissione Brundtland nel 1987 (Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo), contiene in sé le nozioni di equità intergenerazionale ed intragenerazionale. Se la prima, ossia l'equità tra le generazioni attuali e quelle future, appare evidente nel momento in cui la Commissione definisce lo Sviluppo sostenibile come "uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni", il riferimento all'equità intragenerazionale risulta meno esplicito, anche se di fatto presente nell'utilizzo del termine "bisogni".

Il principio etico insito nella responsabilità delle attuali generazioni rispetto a quelle future trova declinazione nei confronti di quelle attuali proprio nell'impiego della parola bisogni, termine generico che, nella sua globalità di significati, allude all'insieme di quelle condizioni che sostanziano il benessere di tutti gli individui delle attuali generazioni, appartenenti a diverse realtà politiche, economiche, sociali e geografiche. In altre parole, nella prima parte della definizione del Rapporto Brundtland sono evidenziati due fondamentali concetti: la pluralità delle condizioni che concorrono al benessere di una generazione, ravvisate non unicamente negli aspetti ambientali, e l'equità della distribuzione di tali condizioni tra gli individui costitutivi l'attuale generazione.

In tale ottica, lo sviluppo sostenibile si configura non

B Elementi strutturanti per il processo VAS	
FASI	ATTIVITÀ
B1 OBIETTIVI	Sistematizzazione degli obiettivi della proposta di PNA in funzione del livello, distinto in: <ul style="list-style-type: none"> • STRATEGICO • OPERATIVO Individuazione degli obiettivi strategici Individuazione degli obiettivi operativi
B2 AZIONI	Sistematizzazione delle azioni della proposta di PNA in funzione del livello, distinto in: <ul style="list-style-type: none"> • STRATEGICO • OPERATIVO Individuazione delle azioni strategiche Individuazione delle azioni operative
B3 EFFETTI	Distinzione degli ambiti sui quali si riflettono le azioni di Piano, per livello: <ul style="list-style-type: none"> • STRATEGICO • OPERATIVO Individuazione degli ambiti per il livello strategico: Macrosistemi Individuazione degli ambiti di livello operativo: Sistemi ed effetti

come stato, ma quale processo continuo nel quale lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico e i cambiamenti istituzionali siano resi coerenti con i bisogni futuri oltre che con gli attuali.

Secondo tale definizione, lo sviluppo sostenibile è quindi costituito da tre dimensioni fondamentali e imprescindibili, così di seguito rappresentate.

Sostenibilità ambientale: la capacità di preservare nel tempo le tre funzioni dell'ambiente, ossia la funzione di fornitore di risorse, di ricettore di rifiuti e di fonte diretta di utilità.

Sostenibilità economica: la capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici, producendo reddito e lavoro per il sostentamento delle popolazioni.

Sostenibilità sociale: la capacità di garantire condizioni di benessere umano (sicurezza, salute, istruzione) equamente distribuite per classi e per genere.

A partire da tali presupposti concettuali, si è quindi proceduto a individuare, per ciascuna delle tre citate dimensioni della sostenibilità, gli ambiti tematici interessati dalla presenza delle azioni di livello strategico contenuti nella proposta di Piano.

Nell'identificare questi ambiti, la logica con la quale si è operato ha necessariamente tenuto in considerazione due aspetti:

- il livello strategico delle indicazioni di Piano al quale tali ambiti sono riferiti;
- la specificità della tematica oggetto della proposta di Piano.

Tali aspetti hanno avuto riscontro nell'assunzione delle seguenti scelte metodologiche:

- limitazione del processo di disarticolazione delle tre dimensioni della sostenibilità a un livello tale da poter essere coerente con la valenza strategica delle indicazioni della proposta di Piano. In ragione di tale scelta, si è ritenuto necessario doversi riferire al primo livello di disarticolazione delle dimensioni di sostenibilità, riferendosi perciò a quelli che sono stati identificati con il termine Macrosistemi;

- declinazione degli ambiti tematici in funzione delle specificità della proposta di Piano, ossia del suo essere riferita a un aspetto particolare della pianificazione dei trasporti, quale per l'appunto quella del sistema degli aeroporti. A fronte di tale scelta, i Macrosistemi individuati, sia pur con accenti diversi, riflettono aspetti peculiari della pianificazione aeroportuale.

A livello strategico non si deve quindi intendere tanto e solo ciò che accadrà all'ambiente interessato dal perseguire gli obiettivi delineati, quanto piuttosto indagare il grado di accoglienza del contesto verso le azioni che gli obiettivi comportano. Non si tratta infatti di svolgere uno studio per determinare gli impatti, quanto comprendere se le azioni proposte sono coerenti con l'ambiente nel senso più ampio del termine, ovvero se sono sostenibili.

Un Macrosistema nel quale è stata articolata la dimensione economica della sostenibilità è rappresentato dalle "opportunità di sviluppo economico delle aree di gravitazione degli scali", ovvero "la capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici". La formulazione del Macrosistema in questione è motivata dalla necessità di comprendere quale sia il grado di efficienza del sistema economico delle aree di pertinenza degli scali aeroportuali.

Da un lato, infatti, la scelta della proposta di Piano è di strutturare una rete aeroportuale "dal" territorio e non viceversa, di imporre delle funzioni solamente per perseguire una strategia pianificatoria, forse corretta, ma astratta dalla realtà e dall'effettiva domanda del territorio. Dall'altro lato la necessità è quella di accertarsi che il livello di propensione del territorio rispetto a quell'obiettivo è reale e che possa ritenersi duraturo nell'orizzonte temporale della proposta di Piano.

A titolo esemplificativo si vuol evidenziare che la scelta di prevedere uno scalo con funzione cargo deve corrispondere a un territorio in grado di sviluppare una significativa funzione di produzione merci che possano trovare nel vettore aereo un chiaro strumento di arricchimento e sviluppo delle loro funzioni.

In altri termini ciò vuol dire che se l'analisi del Rapporto Ambientale non consentirà di pervenire a questa certezza, gli effetti che derivano dal perseguire tale obiettivo saranno necessariamente negativi, in particolare modo se il sistema produttivo dell'area di pertinenza è poco adatto.

Ulteriore esempio di Macrosistema è quello della disponibilità territoriale, in cui l'indagine deve consentire di comprendere se l'obiettivo definito dalla proposta di Piano trova riscontro nel contesto individuato per l'espletamento dell'azione. Ad esempio, se è prevista una funzione incrementale del ruolo dello scalo che comporta un suo potenziamento (ampliamento sedi-me, prolungamento piste, ecc.) è necessario conoscere da cosa il territorio limitrofo è caratterizzato.

Per quanto riguarda il livello operativo, la natura fisica delle azioni di Piano, cioè interventi infrastrutturali o tecnologici, richiede un approccio differente alla determinazione degli ambiti tematici interessati dagli effetti di Piano.

La logica con la quale sono stati definiti i fattori ambientali, rispetto ai quali è presumibile riscontrare gli effetti del Piano, in particolare ha fatto riferimento diretto alle indicazioni contenute nel D.Lgs. 152/2006, integrandole, laddove necessario, in funzione delle specificità proprie della tematica della proposta di Piano. In quest'ottica, ad esempio, all'interno del sistema ambientale "Flora e Fauna" è apparso opportuno inserire l'avifauna tra i fattori sui quali possono esplicarsi effetti potenziali del Piano, così da inserire nella valutazione degli effetti che sarà condotta in sede di Rapporto Ambientale, non solo la dimensione fisica delle infrastrutture aeroportuali, ma anche quella dell'esercizio.

Analoghe considerazioni hanno guidato la definizione dei fattori relativi al sistema "Popolazione", dove ad esempio, la dimensione dell'esercizio trova riflesso in tutti i fattori individuati, dal "Livello di esercizio delle infrastrutture di accessibilità aeroportuale" alle "Opportunità lavorative". Tale ultimo fattore consente inoltre di evidenziare come, nella formulazione dei fattori afferenti al Sistema in questione si siano tenuti in particolare considerazione gli aspetti connessi

alla dimensione economica della Sostenibilità, così come in quello della "Salute pubblica" si sia fatto riferimento alla dimensione sociale.

Come più volte indicato la finalità del RPA è quella di determinare la portata dell'informazione che dovrà essere sviluppata nel Rapporto Ambientale. In quest'ottica si è affrontato anche il tema delle "ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano", come recita il Testo Unico.

Coerentemente con l'obiettivo, il RPA propone quella che si ritiene debba essere la portata dell'informazione da assegnare al RA differenziando il modo di relazionarsi alla presenza di più scenari di applicazione del Piano stesso.

Rispetto alla possibilità di più opzioni, la proposta di Piano ha un approccio lineare in quanto, partendo dai presupposti di analisi, segue una logica che porta a un disegno unitario della rete nazionale degli aeroporti. Considerare infatti il sistema in modo unitario, così come proposto nel Piano, è il modo più diretto ed efficace per dare risposta agli obiettivi fondanti che considerano:

- la rete come una struttura organica;
- la massima utilizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
- le indicazioni che pervengono dai contesti internazionali.

OBIETTIVI STRATEGICI E OPERATIVI DELLA PROPOSTA DI PIANO

La logica di lavoro seguita consiste nel riconoscimento di due distinti livelli che hanno reso possibile l'individuazione degli obiettivi, delle azioni e degli ambiti interessati dai loro possibili effetti:

- strategico, che riguarda tutte quelle scelte di Piano aventi rilevanza sul sistema aeroportuale nel suo complesso;
- operativo, che riguarda tutte quelle indicazioni atte a dettagliare le modalità e le soluzioni attraverso le quali conseguire il disegno strategico assunto.

OBIETTIVI STRATEGICI
Creare una rete aeroportuale nazionale funzionale
Garantire la mobilità aerea dei cittadini
Aumentare l'attrattività del settore cargo
Supportare le funzioni (e il potenziamento) del turismo
Creare una rete aeroportuale nazionale flessibile
Garantire un sistema nazionale integrato con la dimensione europea
OBIETTIVI OPERATIVI
Migliorare l'utilizzo di infrastrutture esistenti prima di favorire l'offerta aggiuntiva
Garantire livelli di sicurezza e di servizio adeguati agli standard europei
Garantire un'accessibilità "ultimo miglio"
Assicurare una capacità aeroportuale coerente con la domanda

PROSPETTIVE DELLA VAS

La sintesi precedente evidenzia alcuni degli elementi qualificanti del Rapporto Preliminare Ambientale che fornisce ampia descrizione di tutte le aree tematiche e le metodologie che si intendono adottare nel Rapporto Ambientale, unitamente a una classificazione di rilevanza sugli specifici nodi aeroportuali.

Oltre all'obbligo di adempiere ai requisiti normativi, lo sviluppo di una procedura VAS migliora la qualità della decisione rispondendo a istanze e sensibilità delle popolazioni residenti mediante il loro coinvolgimento e l'oggettivazione delle motivazioni alla base delle decisioni stesse.

Ulteriori vantaggi dell'elaborazione di una VAS appaiono evidenti sia nella fase di valutazione sia nella fase di monitoraggio del Piano.

La fase di valutazione consente, infatti, un'immediata comprensione del segno e della portata degli effetti ambientali, permettendo di identificare quelli rispetto ai quali le azioni del Piano sono ritenute maggiormente critiche. Nella fase di monitoraggio, il poter disporre di dati quantitativi per tutte le tematiche indagate consentirà di poter operare un immediato e costante controllo dello scostamento intercorrente con la fase di valutazione e, conseguentemente, di avere la possibilità di porre in essere con immediatezza tutte quelle

misure atte a indirizzare il fenomeno indagato nella direzione auspicata.

Aeroporti a gestione diretta

L'ENAC è responsabile della conduzione operativa e diretta di circa 50 aeroporti per i quali gestisce le risorse e gli spazi aeroportuali nel rispetto degli standard di sicurezza. I più importanti aeroporti a gestione diretta sono Lampedusa, Pantelleria, Roma Urbe e Bresso.

Allo stesso tempo l'Ente si occupa anche dello sviluppo delle infrastrutture degli scali di cui è gestore; in particolare ha provveduto all'espletamento di procedure di gara e alla stipula dei relativi contratti nonché l'esecuzione di lavori in più aeroporti di aviazione generale quali: Asiago, Bresso, Lugo di Romagna, Pavullo, Capua, Roma Urbe, Ravenna, Fano, Palermo Boccadifalco.

All'aeroporto dell'Urbe è stato recentemente ultimato il fabbricato polifunzionale. Sono terminati i lavori di realizzazione del nuovo piazzale di manovra aeromobili a servizio del nuovo distributore di carburanti e la relativa via di rullaggio di collegamento con le esistenti infrastrutture di volo. L'ammodernamento e il potenziamento di questo scalo - che è complementare agli altri due aeroporti principali del territorio - oltre a consolidare le attività attuali, tra cui le scuole di volo, hanno trasformato ancora di più questa infrastruttura in un punto di riferimento sia per il traffico di aviazione generale, sia come eliporto, in particolare per fini istituzionali e di business aviation.

Sull'aeroporto di Bresso sono stati definiti i progetti ed espletate le gare per la ricollocazione dell'eliporto al fine di risolvere anche gli aspetti di impatto acustico e migliorare il Servizio del Soccorso Sanitario svolto dall'ARES 118 della Lombardia.

Sono stati inoltre realizzati importanti interventi che hanno decisamente elevato la funzionalità di alcuni aeroporti di aviazione generale quali:

- la riqualifica della pista e dei piazzali dell'aeroporto di Asiago;

- la riqualifica dei piazzali e della pista di volo dell'aeroporto di Ravenna;
- la riqualifica dei piazzali e della pista di volo dell'aeroporto di Lugo di Romagna;
- le aree terminali e l'eliporto dell'aeroporto di Pavullo;
- il nuovo piazzale di sosta aeromobili dell'Aeroclub di Varese c/o l'Aeroporto di Varese Vengono;
- le attività per il completamento delle recinzioni su molti aeroporti di aviazione generale;
- la definizione del piano di sviluppo di Capua quale aeroporto sperimentale per procedure satellitari;
- la riqualifica della pista di volo dell'aeroporto di Palermo Boccadifalco e di tutti i raccordi con gli eliporti a servizio degli Enti di Stato (Polizia di Stato, Guardia di Finanza, etc.)
- l'appalto dei lavori di realizzazione dell'hangar di aviazione generale dell'aeroporto di Rieti i cui lavori sono iniziati e consentiranno di elevare maggiormente il livello dei servizi offerti per lo sviluppo del volo a vela sia nazionale che internazionale.

PROTOCOLLO DI LEGALITÀ

Con il Protocollo, sottoscritto il 26 maggio 2008, è proseguita la collaborazione tra l'ENAC e la Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Trapani - al fine di prevenire i tentativi di infiltrazione mafiosa negli appalti pubblici.

L'accordo prevede che, nel corso dell'esecuzione dei lavori presso l'aeroporto di Pantelleria, siano adottate alcune specifiche procedure in caso di subappalti, per garantire la trasparenza delle attività e delle imprese affidatarie. Sono state condotte delle verifiche sulla corretta applicazione della normativa vigente a tutela dei lavoratori e dei dipendenti, in mancanza della quale l'Ente avrebbe potuto rescindere il contratto di appalto.

L'Ente è tuttora impegnato nel completamento delle attività finalizzate alle opere finanziate con apposito provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così come indicato nella tabella seguente.

Interventi finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito della prevenzione antiterroristica

AEROPORTO	TIPOLOGIA DI INTERVENTO	IMPORTO
Bresso	Recinzione aeroportuale	€ 300.000,00
Lugo di Romagna	Recinzione aeroportuale	€ 100.000,00
Ravenna	Recinzione aeroportuale	€ 350.000,00
Pavullo	Viabilità perimetrale	€ 100.000,00
Reggio Emilia	Recinzione aeroportuale e viabilità perimetrale	€ 300.000,00
Arezzo	Recinzione aeroportuale	€ 250.000,00
Lucca	Recinzione aeroportuale	€ 300.000,00
Roma Urbe	Viabilità perimetrale, videosorveglianza, illuminazione piazzale, recinzione aeroportuale	€ 694.000,00
Rieti	Recinzione aeroportuale	€ 400.000,00
Latina	Recinzione aeroportuale	€ 100.000,00
Gorizia	Recinzione aeroportuale	€ 150.000,00
Casal Monferrato	Recinzione aeroportuale	€ 300.000,00
Novi Ligure	Recinzione e taglio vegetazione	€ 45.000,00
Vercelli	Recinzione aeroportuale	€ 55.000,00
Belluno	Recinzione aeroportuale	€ 250.000,00
Venezia Lido	Viabilità perimetrale	€ 200.000,00
Verona Boscomantico	Recinzione aeroportuale	€ 200.000,00

Il programma triennale degli investimenti infrastrutturali negli aeroporti a gestione diretta ENAC

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	FINALITÀ DELL'INTERVENTO	PROGRAMMA TRIENNALE 2010-2012		
		2010	2011	2012
Aeroporti a gestione diretta aperti al traffico commerciale				
Lampedusa: ristrutturazione edifici esistenti, opere idrauliche e accessorie, impianti di produzione di energia ecocompatibili. Interventi di adeguamento infrastrutturale. Deviazione della viabilità perimetrale.	Necessità di recuperare la piena efficienza strutturale degli edifici esistenti compresa l'aerostazione passeggeri. Deviazione della viabilità perimetrale. Sistema di smaltimento acque meteoriche air side, compreso il trattamento delle stesse. L'impianto fotovoltaico ed altri analoghi ecocompatibili, oltre a garantire un sensibile abbattimento dell'impatto ambientale aeroportuale, consentirebbero di produrre energia con costi di gestione contenuti per una vita utile complessiva di circa 20-25 anni. Tali interventi rivestono un'elevata importanza strategica sull'isola, dove la produzione di energia elettrica avviene a livello locale.	€ 300.000,00	€ 1.100.000,00	€ 500.000,00
Pantelleria: opere accessorie e di completamento delle aree terminali e impianti di produzione di energia ecocompatibili. Parcheggi auto. Manutenzione della caserma Vigili del Fuoco.	Completamento dell'impianto di produzione di energia ecocompatibile e opere complementari per l'aerostazione e arredamenti. Ulteriori sistemazioni a verde e relativi impianti di irrigazione per le aree terminali. Il tutto a beneficio di un migliore inserimento ambientale di quanto realizzato. Sistemazione delle aree ad uso parcheggi. Manutenzione straordinaria dell'edificio in uso ai Vigili del Fuoco.		€ 2.000.000,00	€ 500.000,00
Roma Urbe: piazzali sosta aeromobili, viabilità perimetrale d'accesso al land-side lato ovest e relative opere di urbanizzazione primaria; struttura di collegamento fra nuova aerostazione passeggeri e nuovo edificio polifunzionale e sistemazione delle pertinenze dell'area. Realizzazione nuovi hangar in sostituzione di attuali strutture fatiscenti. Realizzazione di una nuova cabina elettrica. Nuovo impianto sperimentale tipo wimax. Manutenzione hangar Aeroclub Roma.	I piazzali e i parcheggi auto con relative opere di urbanizzazione sono funzionali al complessivo intervento di infrastrutturazione dell'area ad ovest della pista oggi inutilizzata. L'opera di collegamento fra i due nuovi edifici completa funzionalmente il più generale piano di interventi attuato nell'area land-side ad est della pista. Lo spostamento di due hangar fatiscenti verso le aree nord del sedime permetterà il pieno utilizzo del piazzale aeromobili. È necessario procedere alla manutenzione dell'hangar in uso all'Aeroclub Roma	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00
Roma Urbe: sottoservizi pista di volo, impianto di irrigazione parcheggio.		€ 1.425.502,00		

Aeroporti aperti al traffico di aviazione generale				
		2010	2011	2012
Aquino: smaltimento eternit su coperture hangar esistenti, adeguamento a norma impianti, n. 20 cancelli su landside.		€ 242.504,00		
Arezzo: piazzale aviazione generale e impianti.	L'intervento è finalizzato alla pavimentazione dell'attuale piazzale di sosta aeromobili in erba.		€ 100.000,00	
Asiago: rifacimento pista, piazzali e opere complementari.	Interventi di manutenzione straordinaria della pavimentazione pista, piazzali e opere complementari		€ 100.000,00	€ 300.000,00
Bresso: studio di fattibilità per lo spostamento delle attività verso le aree est del sedime. Realizzazione di un nuovo eliporto operativo H24 e relative opere complementari. Nuova recinzione aeroportuale. Opere integrative dell'intervento di manutenzione hangar pista e piazzale. Realizzazione della nuova recinzione aeroportuale.	Gli interventi sono finalizzati ad elaborare uno studio di fattibilità per lo spostamento delle attività dell'aviazione generale oggi dislocata presso le aree ovest del sedime verso le aree est. Si ritiene necessaria la realizzazione di un nuovo eliporto operativo H24 con le relative opere impiantistiche complementari. È necessario realizzare ampi tratti di nuova recinzione aeroportuale. Sistemazione della pavimentazione dell'hangar principale, raccordare la pavimentazione del piazzale e sistemare le aree di sicurezza di fine pista. In attuazione degli accordi sottoscritti con gli enti locali e al fine di incrementare la sicurezza aeroportuale è necessario realizzare la nuova recinzione.		€ 1.650.000,00	
Casale Monferrato: realizzazione pavimentazione pista di volo e opere connesse.	L'intervento è finalizzato alla pavimentazione dell'attuale pista di volo in erba per lo sviluppo in sicurezza delle numerose attività aeroscolastiche che si svolgono sull'aeroporto.	€ 100.000,00	€ 1.000.000,00	
Fano: realizzazione pavimentazione pista di volo e opere complementari.	L'intervento è finalizzato alla pavimentazione dell'attuale pista di volo in erba per lo sviluppo in sicurezza delle numerose attività aeroscolastiche che si svolgono sull'aeroporto.	€ 500.000,00	€ 1.000.000,00	€ 300.000,00
Ferrara: recinzione aeroportuale e sistemazione aree terminali. Manutenzione straordinaria. Infrastrutture.	L'intervento prevede il rifacimento della recinzione aeroportuale e sistemazione aree terminali. Sono inoltre previsti modesti interventi di manutenzione delle infrastrutture.	€ 300.000,00	€ 200.000,00	
Foligno: rifacimento piazzali e viabilità e ristrutturazione edifici esistenti. Nuovo eliporto.	Finalità dell'intervento è la riqualifica del piazzale aeromobili che si presenta in uno stato di avanzato degrado con rilascio di inerti e la realizzazione di una viabilità perimetrale e la realizzazione di un eliporto.	€ 400.000,00	€ 400.000,00	€ 100.000,00
Mantova: realizzazione di un eliporto H24 e opere connesse.	Realizzazione di un eliporto operativo H24 e relative opere impiantistiche complementari finalizzate alla riapertura dell'aeroporto attualmente chiuso alle attività volative.	€ 100.000,00		



Aeroporti aperti al traffico di aviazione generale				
		2010	2011	2012
Oristano: prolungamento pista, realizzazione RESA e viabilità perimetrale.	Interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell'aeroporto. Prolungamento pista di m. 300 compresa la realizzazione della RESA. Realizzazione strada perimetrale di servizio	€ 700.000,00		
Padova: riqualifica pista e sistemazione edifici.	Interventi di bonifica parziale e rifacimento del tappeto d'usura degradato della pista con rifacimento della segnaletica orizzontale. Ristrutturazione della palazzina demaniale.	€ 200.000,00	€ 500.000,00	€ 300.000,00
Pavullo: ampliamento piazzale e raccordo di collegamento pista.	La finalità dell'intervento è dotare l'aeroporto di un piazzale di sosta pavimentato e di un raccordo di collegamento alla pista di volo.	€ 300.000,00	€ 100.000,00	
Ravenna: rifacimento piazzali aeromobili.	A completamento di quanto impegnato per la riqualifica della pavimentazione di pista e piazzale aeromobili.		€ 200.000,00	
Rieti: sistemazione aree di sosta alianti e impianti irrigui. Consolidamento delle piste di volo in erba. Sistemazione edifici esistenti.	L'intervento è finalizzato a livellare, consolidare ed inerbire le aree di sosta alianti. Ristrutturazione di alcuni edifici esistenti.	€ 900.000,00	€ 1.000.000,00	€ 300.000,00
Venegono: ripristino piazzale aeromobili e vie di rullaggio, sistemazione hangar e recinzione.	Manutenzione straordinaria delle pavimentazioni della pista di volo, delle taxiway e del piazzale in uso all'aviazione civile. È necessario risanare l'hangar in uso all'aeroclub e ripristinare alcuni tratti di recinzione.	€ 150.000,00	€ 100.000,00	
Verona Boscomantico: sistemazione delle aree e delle infrastrutture in acquisizione delle Forze Armate tramite l'Agenzia del Demanio.	Le aree in fase di dismissione da parte delle Forze Armate saranno a breve affidate dall'Agenzia del Demanio all'ENAC. Per l'utilizzo con attività civili è necessaria la sistemazione di dette aree.		€ 100.000,00	€ 1.000.000,00
Viterbo: adeguamento impiantistico e manutenzione coperture edifici esistenti.		€ 500.000,00		
Capua: rifacimento pista e recinzione. Edificio polifunzionale. Opere complementari.	Cambio di status giuridico dell'aeroporto (da militare a civile). Interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell'aeroporto. Prolungamento pista di m. 300. Realizzazione strada perimetrale di servizio.	€ 350.000,00	€ 2.000.000,00	€ 1.500.000,00
Palermo Boccadifalco: adeguamento per trasferimento aree e manufatti da Aeronautica Militare ad aviazione civile.	Cambio di status giuridico dell'aeroporto (da militare a civile). Interventi finalizzati alla ristrutturazione dell'edificio acquisito dalla Protezione Civile ed opere complementari. Sistemazione del piazzale aviazione generale. Riqualifica della pista di volo e dei raccordi. Ristrutturazione dell'edificio operativo AFIS. Nuova recinzione aeroportuale. In armonia con il protocollo sottoscritto con la Regione Siciliana è prevista la ristrutturazione ed ammodernamento degli edifici ex alloggio militari ed ex circolo militari per finalità dell'Ente.	€ 1.000.000,00	€ 450.000,00	€ 1.500.000,00

Aeroporti aperti al traffico di aviazione generale				
	2010	2011	2012	
Palermo Boccadifalco: ristrutturazione fabbricato AFIS e varie.	€ 300.000,00			
Udine Campoformido: rifacimento pista e recinzione. Sistemazione edifici esistenti.	Interventi conseguenti al cambio di status giuridico dell'aeroporto (da militare a civile) ed accordo con Enti locali. Pavimentazione pista. Recinzione aeroportuale. Riqualfica di alcuni edifici esistenti.	€ 600.000,00	€ 1.500.000,00	€ 400.000,00
Totale	€ 9.368.006,00	€ 14.500.000,00	€ 7.700.000,00	



Attività dell'ENAC sugli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria

Con l'avvio del complesso progetto relativo all'adeguamento operativo e funzionale degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria e in particolare con la costruzione delle nuove aerostazioni e delle opere correlate, l'ENAC, competente per la programmazione e il controllo degli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, ha intrapreso le azioni necessarie alla definizione di un ulteriore tassello nel quadro, ormai in larga parte completato, di rinnovamento e riqualificazione del sistema aeroportuale

nazionale, in particolare del Mezzogiorno d'Italia.

L'ENAC ha operato, con le proprie strutture tecniche e amministrative, anche in funzione di stazione appaltante, curando la gestione dei lavori di realizzazione dei progetti attraverso l'impiego di proprie risorse professionali interne.

A queste attività si sono sommate le consuete operazioni collegate al ruolo di controllo proprio dell'Ente nell'ambito della gestione dei finanziamenti comunitari del PON Trasporti 2000/2006, che hanno consentito la realizzazione dei progetti "Lampedusa" e "Pantelleria".

A tal riguardo va evidenziato come l'ENAC sia riuscito, nel rispetto del proprio ruolo di Responsabile di Misura del PON Trasporti 2000/2006, ad utilizzare le risorse afferenti al citato programma in modo efficace

e nel pieno rispetto della normativa di riferimento. Ciò ha significato, più in particolare, rapidità ed efficacia dell'azione tecnica amministrativa al fine di adempiere agli obblighi e alle vincolanti scadenze temporali previste dalla vigente regolamentazione per l'utilizzo delle risorse finanziarie di fonte comunitaria.

Per affrontare l'impegno, con particolare riguardo alla gestione degli appalti, l'Ente ha ritenuto utile dotarsi di strutture ad hoc, costituite da risorse interne con professionalità tecniche e amministrative, che hanno impostato i bandi di gara, seguito le attività connesse all'aggiudicazione dei lavori, predisposto i relativi contratti al fine di consentire alle strutture tecniche dell'Ente di dare corso alla fase di realizzazione dei progetti.

Nel contempo sono state attivate e portate a soluzione tutte le problematiche legate agli aspetti autorizzativi delle opere, in particolare è stata attivata la procedura VIA (Valutazione Impatto Ambientale) nazionale che ha riguardato entrambi gli aeroporti. L'iter autorizzativo si è concluso con decreti interministeriali dei Ministeri dell'Ambiente e del Territorio e del Mare e per i Beni e le Attività Culturali con prescrizioni soddisfatte dall'ENAC. Inoltre è stata acquisita la conformità urbanistica sulle intere opere attivando e concludendo positivamente anche la variante di Piano Regolatore dei Comuni di Lampedusa e Pantelleria.

Gli sforzi messi in campo dall'ENAC in un settore particolarmente complesso, quale quello della gestione dei lavori pubblici e i relativi incoraggianti risultati ottenuti, trova adeguato strumento di valutazione nei veloci tempi di realizzazione delle opere rispetto alla media della Pubblica Amministrazione.

Analoga lusinghiera tempistica ha caratterizzato la fase di pagamento degli stati di avanzamento lavori nei confronti delle società appaltatrici.

PROGETTO DELLA NUOVA AEROSTAZIONE DI LAMPEDUSA

Il passeggero che arriva con l'aereo a Lampedusa, percepisce l'isola come una piattaforma adagiata sul

mare. L'isola sembra quasi scivolare sulla superficie del mare e la discesa dell'aereo verso la pista dà l'impressione dell'appontaggio su di una portaerei.

La vicinanza dell'aerostazione con il mare ed il porto, l'analogia tra il navigare per cielo e mare, hanno suggerito un'interpretazione del tema dell'aerostazione che legasse, attraverso la propria forma, i due mondi, quello dell'aria e quello dell'acqua, rimandando all'architettura navale.

L'alta e slanciata parete curva che si incontra percorrendo la strada recandosi dal centro abitato all'aerostazione, evoca una prua, così come, in un gioco di citazioni, altri elementi ricordano una nave. La galleria centrale che attraversa tutto l'edificio suggerisce un ponte, la sala conferenze il castello di poppa, il patio il giardinetto al lato dello specchio di poppa, le lamelle del frangisole e la struttura di sostegno disegnano una sorta di carena.

Avvicinandosi sembra quasi che sia la nave a muoversi, navigando verso il porto, sensazione acuita dal particolare angolo visivo dal quale, percorrendo la strada, si percepisce l'ampia e dolce curva della parete del lato Ovest e dall'effetto dinamico generato dalla marcata orizzontalità delle lamelle del frangisole che appare come le costole di una carena, smaterializzata dal riflesso delle vetrate.

Il bianco delle pareti, l'azzurro del vetro e la pietra che, a poppa, delimita il patio, richiamano un cromatismo che fa parte di un'antica e consolidata consuetudine comune ai paesini rivieraschi di tutto il Mediterraneo. Le superfici murarie, intonacate, sono anch'esse sia in linea con la tradizione del costruire che nella rotta della cultura architettonica moderna. La progettazione è avvenuta nel totale rispetto delle prescrizioni riguardanti la compatibilità aeronautica, verificando in particolare la congruenza delle soluzioni adottate, altezza e posizione dei volumi architettonici, nei confronti delle superfici di transizione laterale per la pista di volo.

L'ampia vetrata centrale è protetta dal sole grazie a lamelle frangisole inserite all'interno della parete vetrata stessa comandate attraverso un sistema automatico che le orienta secondo la direzione del sole.



Aeroporto di Lampedusa

DATI GENERALI

Aeroporto	Lampedusa
Committente	ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti, Direzione Eliporti e Aeroporti Minori
Lavori	Aerostazione passeggeri, impianti di urbanizzazione, parcheggio auto, piazzale sosta aa/mm
Impresa	SIGENCO SpA
Contratto	N. 34956 di rep. Raccolta n. 12552 - registrato a Roma il 6 luglio 2009 al n. 23402
Responsabile Unico del Procedimento	Professionisti ENAC
Importo a base di gara	17.000.531,26 Euro
Ribasso	24,906 %
Importo d'appalto	13.860.039,46 Euro, di cui 1.093.660,52 Euro per oneri sic.
Perizia n. 1	16.121.838,59 Euro di cui 1.282.731,74 Euro per oneri sic.
Perizia n. 2	16.725.566,16 Euro di cui 1.320.156,23 Euro per oneri sic.
Consegna lavori	31/03/2010
Termine di ultimazione lavori	09/10/2012
Commissione di collaudo	Professionisti ENAC

AEROSTAZIONE	
Ingombro complessivo in pianta	98 m x 42,50 m
Altezza massima	13,00 m
DISTRIBUZIONE FUNZIONALE	
Piano terra	
Hall generale (atrio arrivi-partenze)	972 mq
Sala partenze	470 mq
Sala arrivi	486 mq
Bar	150 mq + 380 mq esterni
Noleggio auto e commerciali	38 mq
Primo piano	
Sala conferenze	253 mq
Area amministrativa e compagnie	657 mq
Aree a disposizione	657 mq
Parcheggio autoveicoli	
Area espropriata	12.345 mq
Area complessiva netta	5.200 mq
Posti auto	127
Posti auto disabili	3



PIAZZALE AEROMOBILI	
Esistente	
Superficie	11.342 mq
Piazzole	3, di cui 2 per aa/mm classe C di apertura alare max 36 m
Tipo pavimentazione	Rigida in calcestruzzo
Ampliamento	
Superficie	21.014 mq (piazzale e vie di rullaggio)
Piazzole	4 per aa/mm classe C
Tipo pavimentazione	Rigida in calcestruzzo
Configurazione finale	
Superficie	32.356 mq
Piazzole	6, di cui 5 per aa/mm di classe C e 1 per aa/mm di classe B di apertura alare max 24 m
Altri lavori che hanno interessato l'aeroporto	
Realizzazione nuova recinzione, viabilità di servizio e adeguamento delle infrastrutture alla normativa ICAO: importo di 5 milioni Euro circa (le opere sono state realizzate con finanziamento PON derivante dalle Premialità europee 2000-2006)	Lavori completamente terminati
Spostamento della strada comunale (Cavallo Bianco) limitrofa all'aeroporto: importo 400.000 Euro circa (finanziamenti ENAC)	In fase di realizzazione
Completamento della nuova rete di smaltimento acque lato Sud: previsione di spesa 1,5 milioni Euro circa (finanziamenti ENAC)	Progettazione in fase di definizione



PROGETTO DELLA NUOVA AEROSTAZIONE DI PANTELLERIA

L'idea per la nuova aerostazione di Pantelleria nasce proprio nella suggestione del suo clima al tempo stesso difficile e magico, nei riverberi dei suoi colori così decisi e particolari, nel soffio dei suoi profumi intensi.

La sua atmosfera avrebbe dovuto coesistere con l'ampliamento di un aeroporto, garantendo l'equilibrio tra natura e uomo che da secoli rende l'isola un posto speciale, fatto non di natura intoccata, ma toccata con sapienza e rispetto.

Si è stabilito così il necessario equilibrio fra il nuovo organismo aeroportuale e il paesaggio recuperando i tratti paesaggistici dell'isola e riducendo il più possibile le probabilità di rigetto delle nuove strutture. La filosofia è stata quella del lavorare con la natura, anziché contro, o nell'indifferenza verso di essa.

In un certo senso, si è trattato di riattualizzare la tipica filosofia pratica pantese, quella già presente nell'isola da millenni e dimostrata dal suo paesaggio. Da qui la scelta di collocare una parte delle funzioni e le relative cubature, sotto la spianata del parcheggio.

La suggestione proviene dal fatto che l'isola è di origine vulcanica e tutta la sua superficie è morfologicamente strutturata da crateri. Proprio a questo elemento pantesco ci si è riferiti, nel momento in cui è stata decisa l'aggiunta del volume interrato, con la presenza di una rotatoria che evoca l'immagine di un cratere, visibile nel terreno rinaturalizzato. I volumi disegnano un andamento altimetrico di tipo tellurico, definito dalla geometria irregolare caratteristica dei terrazzamenti dell'isola. Negli spazi non interessati dalla viabilità, è stata ripiantumata quella flora con cui l'uomo ha recuperato il suo rapporto con la natura. Le pareti esterne della stratificazione artificiale riprendono pittoricamente i cromatismi della stratigrafia vulcanica rilevata durante gli scavi per l'ampliamento. All'interno, il collegamento avviene attraverso scale mobili e fisse al livello superiore, dove si trovano i gate di partenza.

Lo spazio a doppia altezza degli arrivi diventa invece un profondo cielo artificiale punteggiato di nuvole, cioè delle illuminazioni-sculture di grandi dimensioni, opere uniche prodotte artigianalmente per l'occasione e ispirate alle multiformi e mutevoli nubi degli intensi cieli di Pantelleria.



Aeroporto di Pantelleria

DATI GENERALI

Aeroporto	Pantelleria
Committente	ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti, Direzione Eliporti e Aeroporti Minori
Lavori	Ampliamento dell'aerostazione passeggeri, sistemazione area terminale e risanamento delle infrastrutture land side
Impresa	Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro Spa
Contratto	Del 16/06/2009
Responsabile Unico del Procedimento	Professionisti ENAC
Importo a base di gara	17.000.531,26 Euro
Ribasso	24,906 %
Importo contrattuale complessivo netto	€ 17.268.040,75 a seguito del ribasso d'appalto del 8,53%, comprensivi di € 1.170.808,89 per oneri di sicurezza non soggetti al predetto ribasso
Consegna lavori	Consegna definitiva 15/02/2010
Ultimazione sostanziale dei lavori	31/07/2012
Data di fine lavori	22/01/2013
Commissione di collaudo	Professionisti ENAC



Superfici		
Corpo ipogeo partenze	mq	2580
Piano terra partenze	mq	2610
Piano terra arrivi	mq	930
Uffici	mq	440
Controllo bagagli in partenza	mq	435
Movimentazione bagagli partenza	mq	755
TOTALE	mq	7750

Parcheggi autoveicoli 350 posti



ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE VOLO ED AGGIORNAMENTO ICAO	
Committente	ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti, Direzione Eliporti e Aeroporti Minori
Lavori	Rifacimento pavimentazione piste di volo 08-26 e 03-21 e adeguamento alla normativa ICAO
Impresa	A.T.I. Ferrara snc, L.C. Costruzioni srl
Contratto	Del 09/10/2008
Responsabile Unico del Procedimento	Professionisti ENAC
Finanziamento	Scheda PON ENAC PN 14: € 5.200.000,00
Ribasso	24,906 %
Importo di progetto esecutivo appaltato	€ 4.409.763,48
Importo contrattuale	€ 3.526.336,95 (al netto del ribasso d'asta del 20,868%) oltre a € 176.360,54 quali oneri per la sicurezza
Inizio lavori	01.10.2008
Completamento e riattivazione delle piste	30.07.2010
Fine lavori	07.05.2012



ADEGUAMENTO R.E.S.A. (Runway End Safety Area) PER PISTA DI VOLO 08/26 TESTATA 26	
Committente	ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti, Direzione Eliporti e Aeroporti Minori
Lavori	Prolungamento della Runway End Safety Area - R.E.S.A. della pista di volo RWY 08/26, installazione del nuovo sentiero di avvicinamento, deviazione della strada comunale Bukkuram
Impresa appaltatrice	Scebas srl
Contratto	Del 23/12/2010
Responsabile Unico del Procedimento	Professionisti ENAC
Finanziamento	Scheda PON ENAC PN 15: € 9,3 milioni circa
Importo di progetto esecutivo appaltato	€ 7.163.011,82
Importo contrattuale	€ 5.419.104,16 (al netto del ribasso d'asta del 29,352% comprensivi di € 247.268,00 quali oneri per la sicurezza)
Consegna dei lavori	12.07.2011
Fine lavori	2013

Trasferimento alle Regioni di aeroporti di interesse locale appartenenti al demanio civile dello Stato

All'interno della proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti del febbraio 2012 sono inseriti gli aeroporti di interesse locale e cioè gli aeroporti non individuati quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.

I recenti atti normativi, afferenti al cosiddetto federalismo demaniale, hanno stabilito che, tramite specifici decreti attuativi del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono individuati i beni statali che

possono essere attribuiti a titolo non oneroso a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni che sono tenuti a garantirne la massima valorizzazione funzionale.

Fra questi rientrano gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze.

L'Ente, nel corso del 2012, ha avviato un'attività preliminare di scambi informativi, coinvolgendo direttamente tutti i presidenti delle Regioni ove sono situati aeroporti di aviazione generale, con l'obiettivo di affrontare le modalità e la tempistica per definire gli interessi degli enti locali su detti scali.