RegioneEmilia-Romagna

ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI,
INFRASTRUTTURE, TURISMO E COMMERCIO
L'ASSESSORE

Commissione III
20 ottobre 2021 – ore 9.30

Oggetto: risposta ad interrogazione oggetto **n. 3887** (orale in commissione).

La Giunta regionale, per lo sviluppo dell'aeroporto di Parma e il suo rafforzamento quale scalo cargo, ha promosso con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili l'assegnazione alla società di gestione aeroportuale di un finanziamento di € 12ML per l'allungamento della pista nell'ambito dei fondi FSC 2014-2020. A parte questo finanziamento di origine statale**, la Regione non ha previsto ulteriore assegnazione di risorse**.

Si precisa però che rispetto al tema degli aiuti di stato, **l'aeroporto di Parma è in regime di esenzione dalla notifica** in quanto, come prevede il Regolamento (UE)651/2014, modificato dal Regolamento (UE)2017/1084, che ha disciplinato il regime degli aiuti di stato agli aeroporti regionali, gli aiuti agli investimenti a favore di un aeroporto regionale sono compatibili col mercato interno ai sensi dell'art. 107, § 3, TFUE e sono esentati dall'obbligo di notifica alla Commissione europea, per alcune casistiche tra le quali "*aeroporti con una media annuale del traffico fino a 200 000 passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è effettivamente concesso, se l'aiuto agli investimenti non è tale da comportare un aumento della media annuale del traffico passeggeri dell'aeroporto oltre i 200 000 passeggeri nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto*", che rappresenta la situazione dell'aeroporto di Parma.

Viale Aldo Moro 38 - 40127 Bologna tel. 051 5273005 e-mail assmobilitaturismo@regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

In merito alle tematiche della procedura di VIA, che afferisce alla competenza dell'assessore Priolo, riporto quanto indicatomi:

- il progetto "Piano di sviluppo al 2023 dell'aeroporto di Parma" è stato sottoposto a procedimento di VIA di competenza statale che si è concluso con il decreto di compatibilità ambientale n. 113/2021;
- all'interno del procedimento di VIA statale la Regione Emilia-Romagna ha formulato il proprio parere di compatibilità ambientalmente (DGR n. 2286/2019) subordinato al rispetto di numerose prescrizioni e condizioni ambientali da ottemperare in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione del Masterplan presso il Ministero delle Infrastrutture e in sede di progettazione esecutiva delle attività previste dal Masterplan;
- in particolare, il progetto è stato ritenuto ambientalmente compatibile in considerazione degli approfondimenti svolti dal proponente, delle integrazioni documentali e delle proposte di mitigazione e ripristino ambientale;
- al fine di verificare il rispetto delle prescrizioni e condizioni ambientali rilasciate con il provvedimento di valutazione di impatto ambientale, la Regione, con il proprio parere trasmesso al Ministero dell'Ambiente (ora Ministero della Transizione ecologica) ha precisato che gli approfondimenti progettuali e ambientali richiesti e tutte le misure di compensazione/mitigazione che il proponente è tenuto a presentare in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione del Masterplan rappresentano elementi necessari al fine del rilascio dell'intesa regionale.

Relativamente alla posizione che la Regione intende tenere nella Conferenza di Servizi di prossimo avvio da parte del MIMS per la procedura di conformità urbanistica per tutto il Masterplan aeroportuale, si specifica che deriverà da un confronto e coordinamento con gli enti territoriali coinvolti.

In merito agli strumenti di pianificazione che contengono le previsioni di rafforzamento dell'aeroporto di Parma si segnala che il **PRIT 1998**, a partire dalla liberalizzazione (rottura dei monopoli) del traffico aereo e delle sue prospettive di crescita, oltre che dall'analisi storica del sistema regionale, individua la necessità di un **sistema aeroportuale regionale coordinato e**

monitorato per garantire una crescita complessiva dei traffici e indirizzare le realtà aeroportuali verso un obiettivo comune. Le iniziative di un singolo aeroporto possono rivelarsi dannose per il sistema regionale nella sua globalità e rischiano di allontanare i traffici verso realtà esterne in competizione con l'aeroportualità emiliano romagnola, nonché di vanificare il raggiungimento di quelle soglie minime di traffico attraverso le quali assicurare stabilità ed attivi di gestione agli scali minori.

Per l'aeroporto di Parma segnala una specifica vocazione di aeroporto di terzo livello: lo scalo andrà potenziato in vista dell'aumento dei traffici passeggeri e merci, con la possibilità, in un contesto coordinato, di inserirsi nelle nicchie di mercato complementari e riaffermare il proprio ruolo, qualora la società di gestione non abbia puntato ad una aperta competizione con l'aeroporto di Bologna (e con l'Alta Velocità ferroviaria), concorrenza che potrebbe rivelarsi deleteria per le sue conseguenze economiche.

A partire dal Piano Nazionale degli aeroporti, la proposta di **PRIT 2025** conferma la lettura generale del sistema regionale e rilancia come obiettivo principale la **promozione di un sistema aeroportuale coordinato,** sia a livello regionale che nazionale, che valorizzi l'offerta e le opportunità per il territorio e porti a un miglioramento delle performance dei singoli aeroporti, nel rispetto delle singole autonomie.

A questo riguardo il Piano prevede che la costruzione di tale sistema deve essere posta all'interno di un attento processo di verifica e valutazione, a partire dal confronto sui piani industriali aziendali sviluppati negli ultimi anni dalle società di gestione. In tutti i casi, la possibilità di conferma del sostegno regionale dovrà necessariamente passare attraverso una **puntuale verifica della sostenibilità** economica, territoriale e ambientale, oltre che di quella trasportistica, comprensiva del livello di integrazione con gli altri sistemi di trasporto, attivando **una specifica cabina di regia** che coinvolga gli enti territoriali interessati.

Con riferimento all'aeroporto Verdi di Parma e alle caratteristiche del territorio su cui è collocato, il PRIT 2025 ritiene che possa svolgere un ruolo complementare all'interno del sistema, favorendo l'accessibilità all'area emiliana e a importanti poli economici produttivi.

In considerazione di ciò, il PRIT 2025 ritiene importante **valutare l'attrattività dell'area** in termini di servizi per le aree produttive (business e cargo), e quindi sostenere le opportunità di un **rafforzamento dell'aeroporto nell'ambito del settore cargo, courier e e-commerce**, sia con riferimento all'avio-camionato che con la **predisposizione delle condizioni necessarie all'attivazione di voli diretti**.