



Bologna, 03/10/2023

Alla Presidente
dell'Assemblea legislativa
della Regione Emilia-Romagna
Cons. Emma Petitti

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

PREMESSO CHE

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), su indicazione della Regione Emilia-Romagna, ha finanziato con 12 milioni di euro l'intervento denominato "Aeroporto di Parma interventi sulle infrastrutture Fase 1 e Fase 2" promosso dalla società di gestione So.Ge.A.P. S.p.A. (soggetto beneficiario e attuatore) e finalizzato al consolidamento e all'allungamento della pista e alla realizzazione di piazzole e hangar per la movimentazione merci e l'utilizzo per voli cargo;
- è attualmente in corso la Conferenza dei Servizi indetta dallo stesso MIT per l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2025 presentato da So.Ge.A.P. e contenente gli interventi suddetti.

CONSIDERATO CHE

- nel dicembre 2019 è stata sottoscritta tra MIT, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e So.Ge.A.P. una Convenzione che stabilisce le condizioni e le modalità di erogazione del menzionato finanziamento di 12 milioni di euro dettando le due fasi di intervento come si seguito:
 - Fase 1: Incremento Portanza Pista e livellamento Strip, consistenti in manutenzione straordinaria della pista esistente ed adeguamento di portanza, finanziato con 2,1 milioni di euro;
 - Fase 2: Allungamento pista di volo e realizzazione apron (aree di stazionamento) e hangar cargo, finanziato con 9,9 milioni di euro;
- all'art. 6 della Convenzione intitolato "Aiuti di Stato" viene stabilito che *"l'erogazione del contributo è soggetto alla preventiva verifica al fine di valutare se gli aiuti concessi siano soggetti alla notifica alla Commissione europea o se gli stessi possano essere esenti da*

notifica secondo le pertinenti normative europee in materia di aiuti di Stato agli aeroporti nel rispetto di quanto dettato dagli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea e delle specifiche disposizioni emanate in materia. Qualora il finanziamento previsto sia considerato un aiuto di Stato soggetto a notifica, tutta la procedura è soggetta al preventivo parere positivo della Commissione Europea, con contestuale slittamento dei tempi previsti nel cronoprogramma allegato [...]”;

- il Regolamento UE n. 651/2014 sulle categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato all'articolo 56 bis commi 5 e 6 riporta “Non sono concessi aiuti agli investimenti ad aeroporti ubicati entro 100 chilometri di distanza o 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità da un aeroporto già esistente che gestisce servizi aerei di linea”. Tale disposizione non si applica “agli 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”;
- l'Aeroporto Giuseppe Verdi di Parma si trova a meno di 100 km da quello di Bologna e può dunque beneficiare dell'aiuto statale agli investimenti di 12 milioni di euro di cui alla Convenzione a condizione che non superi i 200.000 passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti e successivi alla concessione dell'aiuto.

RILEVATO CHE

- So.Ge.A.P. nella relazione tecnico descrittiva del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2025 attualmente all'esame della Conferenza dei Servizi riporta la seguente tabella con indicato il traffico passeggeri riscontrato e previsto per il periodo 2018-2025:

Anno		Aviazione commerciale (i.e. linea + charter + aerotaxi + cargo)			Aviazione generale	
		PASSEGGERI	MERCE AVIO (ton)	MOVIMENTI	PASSEGGERI	MOVIMENTI
Anno 1	2018	76.863	4	1.663	1.750	2.997
Anno 2	2019	73.721	1	1.519	1.605	2.858
Anno 3	2020	27.586	1	798	842	1.964
Anno 4	2021	94.235	12	2.081	1.286	2.992
Anno 5	2022	114.871	5	1.817	1.504	2.917
Anno 6	2023	197.055	16.262	3.929	2.587	4.845
Anno 7	2024	198.435	20.812	4.537	2.825	5.354
Anno 8	2025	199.824	22.008	4.832	3.085	5.916

Tabella 5 Quadro d'unione delle sorgenti di traffico



- nella medesima relazione So.Ge.A.P. riporta la sottostante tabella con il dettaglio delle previsioni di voli passeggeri per il 2025 ripartito per tipologia e capacità di trasporto degli aeromobili e considerando un numero complessivo di movimenti pari a 4.281 e un load factor di 0,8:

n° pax annui (Av. Commerciale)	n° mov annui (linea + charter + aerotaxi)	n° mov annui (cargo)	load factor	n° giorni utili
199.824	4.281	551	0,8	300

Tabella 6 Input calcolo a/m giornalieri

a/m ICAO code	capacità a/m	% di a/m	n° pax annui	n° mov annui	n° a/m giornalieri	arrotondamento
B	30	48	49.594	2.066	3,4440	4
C	50	32	54.336	1.359	2,2640	2
C	100	10	34.248	428	0,7135	1
C	180	10	61.646	428	0,7135	1
Verifica		100	199.824	4.281		8

Tabella 7 Calcolo a/m giornalieri

- applicando i medesimi parametri utilizzati da So.Ge.A.P., il calcolo del numero di passeggeri annui riportato nella tabella per le prime due tipologie di aeromobili (capacità 30 e 50) non risulta corretto come è verificabile dalla seguente formula:
 - Aeromobile da 30 pax: $4281 * 0,48 * 30 * 0,8 = 49.317$ (dato So.Ge.A.P. 49.594)
 - Aeromobili da 50 pax: $4281 * 0,32 * 50 * 0,8 = 54.797$ (dato So.Ge.A.P. 54.336)
- sommando i valori corretti si ottiene un numero complessivo di passeggeri annui per il 2025 pari a **200.008** come da tabella illustrativa riportata di seguito:

Previsioni numero passeggeri/anno per il 2025 sulla base dei parametri presentati da So.Ge.A.P.						
Tipologia di aeromobile per capacità passeggeri	Numero movimenti anno 2025	% di movimenti per capacità aeromobile	Load Factor	Numero pax/anno	Numero pax/anno da tabella So.Ge.A.P.	Differenza
30	4281	48	0,8	49.317	49.594	- 277
50	4281	32	0,8	54.797	54.336	461
100	4281	10	0,8	34.248	34.248	-
180	4281	10	0,8	61.646	61.646	-
				200.008	199.824	

- applicando i valori arrotondati dei movimenti giornalieri riportati dalla stessa So.Ge.A.P. nell'ultima colonna della tabella 7 della relazione tecnico descrittiva si ottiene un numero di passeggeri/anno ancora più alto e pari a 240.000;

- tali valori risultano superiori al limite di 200.000 passeggeri stabilito dal menzionato Reg. UE 651/2014 per l'esenzione dal divieto di aiuti ad investimenti per aeroporti ubicati entro 100 chilometri da un aeroporto già esistente che gestisce servizi aerei di linea, come è il caso dell'aeroporto di Parma.

RICORDATO CHE

- nella risposta del 20 ottobre 2021 all'interrogazione di Europa Verde oggetto n. 3887, l'assessore Corsini affermava in merito al tema degli aiuti di Stato che:

“l'aeroporto di Parma è in regime di esenzione dalla notifica in quanto [...] 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.”

CONSIDERATO INOLTRE

- nell'articolo 8 (tempi di attuazione) della menzionata Convenzione tra MIT, ENAC e So.Ge.A.P. è riportato:

*“Il Soggetto Attuatore si impegna ad assumere l'obbligazione giuridicamente vincolante, inerente alla Fase 1 e alla Fase 2 dell'intervento previsto nell'allegato 1, entro il **31 dicembre 2021**, pena la revoca delle risorse assegnate per lo stesso. L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta allorché sia intervenuta la proposta di aggiudicazione di appalti di lavori (e/o servizi e/o forniture), ai sensi del decreto legislativo n. 50/2016 e s.m.i. Il Soggetto Attuatore si impegna a completare la Fase 1 e la Fase 2 dell'intervento nel rispetto del cronoprogramma di cui all'Allegato 1, ed entro il 31/12/2025 come previsto al precedente articolo 3, fermi restando gli obblighi imposti dalle Delibere CIPE n. 25/2016, 54/2016 e 26/2018. Il Ministero propone al CIPE la revoca del finanziamento di cui all'art. 2 per il mancato rispetto del cronoprogramma di cui al comma precedente dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro 24 mesi dal termine previsto per la conclusione della Fase 2 dell'intervento.”*

- tali termini sono stati prorogati *ope legis* di due anni a seguito della pandemia di Covid-19;
- in assenza di altri specifici provvedimenti legislativi il nuovo termine per assumere, da parte di So.Ge.A.P., le obbligazioni giuridicamente vincolanti inerenti la Fase 1 e la Fase 2 dell'intervento risulterebbe essere il 31/12/2023;



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it

WEB www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde

- al momento la Fase 2 dell'intervento non dispone delle autorizzazioni necessarie per procedere all'appalto dei lavori non essendo ancora stato approvato dalla Conferenza dei Servizi il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2025 presentato da So.Ge.A.P.

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

INTERROGA LA GIUNTA REGIONALE PER SAPERE

- se sono state fatte verifiche sui calcoli dei numeri di passeggeri riportati da So.Ge.A.P. nella relazione tecnico descrittiva del Piano di Sviluppo Aeroportuale e se si è ottemperato alle verifiche previste dall'art.6 della Convenzione relative alla compatibilità del finanziamento con la legislazione europea che disciplina gli aiuti di Stato;
- se il superamento della soglia di 200.000 passeggeri per l'annualità 2025 non comporta una violazione del Reg. UE 651/2014 relativamente agli aiuti di Stato agli aeroporti e quindi la necessità di revoca del finanziamento concesso alla So.Ge.A.P.;
- se è confermato il termine del 31/12/2023 per l'assunzione, da parte del soggetto attuatore So.Ge.A.P., delle obbligazioni giuridicamente vincolanti per la Fase 1 e la Fase 2 dell'intervento a pena di revoca del finanziamento e, in caso contrario, quali atti e provvedimenti sono intervenuti per prorogare tali termini e a quale data;
- se risulta che So.Ge.A.P. abbia provveduto all'aggiudicazione dell'appalto per i lavori della Fase 2;
- se, con riferimento alla Fase 2 dell'intervento, si ritiene legalmente possibile assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti previste dall'art.8 della citata Convenzione senza che il Piano di Sviluppo Aeroportuale sia stato ancora approvato dalla Conferenza dei Servizi;
- se è confermato il termine ultimo dell'esecuzione dei lavori al 31/12/2025 e, in caso contrario, quali atti e provvedimenti sono intervenuti per prorogarlo e a quale data.

La Capogruppo

Silvia Zamboni



Regione Emilia-Romagna
Assemblea legislativa

Gruppo assembleare

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it

WEB www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde

Primo Firmatario:

Silvia Zamboni