

PROPOSTA SULLE LIENE DI SVILUPPO URBANISTICO DELLA SIBARITIDE E DELLA CALABRIA SETTENTRIONALE.

a cura di **STAMATI DOMENICO**

Cari amici della Sibaritide con la presente porto alla vostra attenzione un punto importante per la Calabria settentrionale ma anche per la Lucania meridionale.

Vi chiedo se possiamo prendere in considerazione l'idea di **andare oltre la normale amministrazione** e aiutare a far decollare questa parte del meridione che aspetta da troppo tempo.

Premesso che **una società moderna dovrebbe avere nel suo DNA una visione ecocompatibile e una progettazione ideale del proprio territorio,**

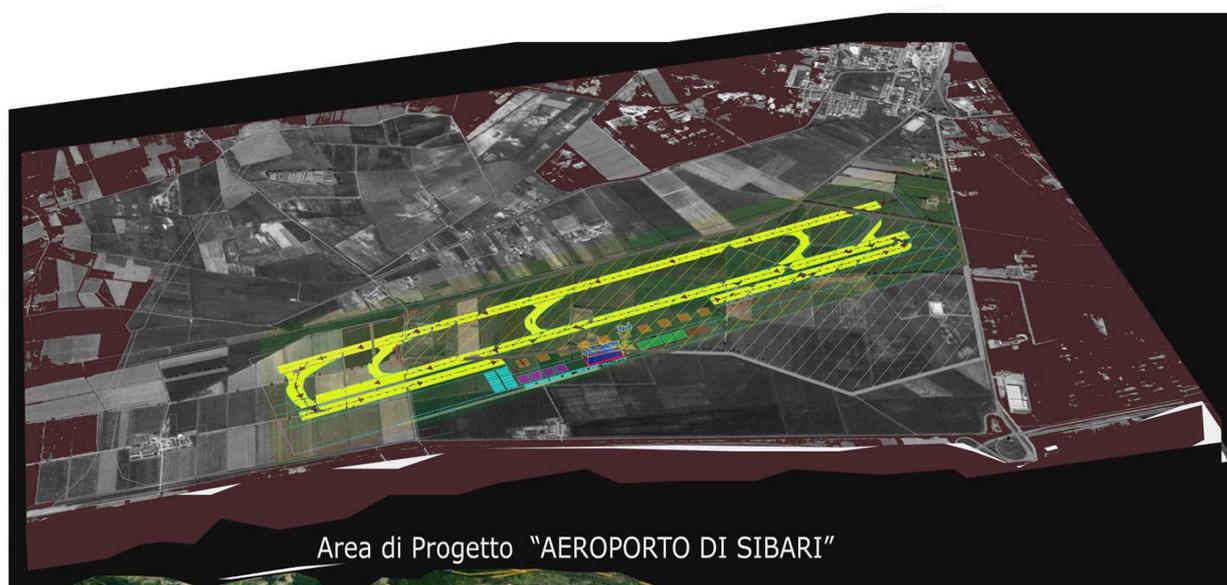
ritengo, come altri concittadini, che è giunta anche per questa comunità l'ora di fare **un piano territoriale urbanistico sulla Sibaritide** e, quindi, di progettare tutte **le opere infrastrutturali utili,** necessarie e sufficienti per lo sviluppo culturale, economico e tecnologico.

Oggi, più che mai, dovrebbe essere importante **prendere consapevolezza del nostro territorio** e delle potenzialità di questo luogo.

Basta guardare le seguenti immagini per comprendere che il settore dei trasporti nella regione Calabria è squilibrato:

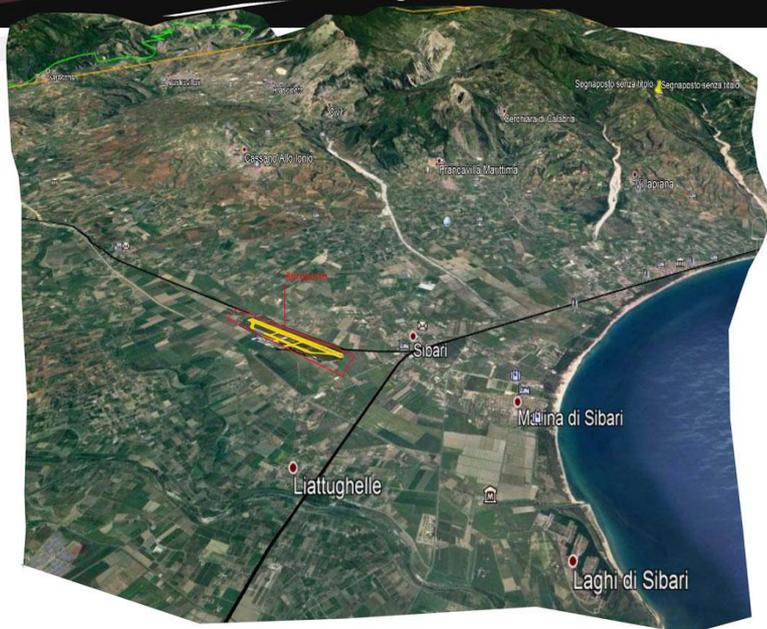


La mancanza di **un aeroporto nella Sibaritide** da anni pregiudica e sta ormai danneggiando il presente e il futuro di questa importante zona della Calabria, che rimane ancora senza questo servizio, oggi necessario per potersi sviluppare decentemente.

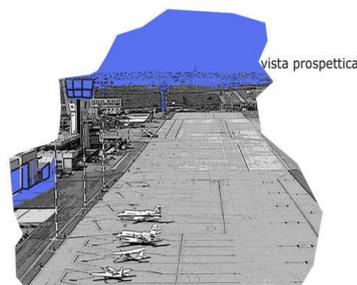
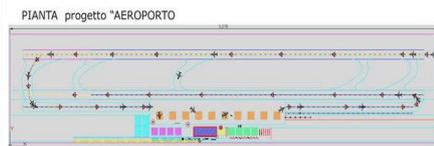


Area di Progetto "AEROPORTO DI SIBARI"

<<BOZZA>>
IPOTESI DI
PROGETTO



GEOM. STAMATI DOMENICO BASILE



L'aeroporto di Sibari, ai nostri giorni dovrebbe essere considerato, ormai, un servizio normale per un territorio ad alto concentrazione di attività industriali e ad alto tasso di produttività agricola, senza scordare la presenza di reperti archeologici, e di zone naturalistiche senza uguali.

Con la presenza del porto e dei laghi di Sibari e, oggi, finalmente con la ferrovia riattivata, senza il trasporto aereo la nostra zona non avrà il miglioramento che gli spetta.

E' importante rimarcare **la differenza dei trasporti per terra e per mare dal trasporto aereo** che rimane un servizio assente nel nostro territorio e che ha una valenza completamente diversa dagli altri sistemi di trasporto, coi quali non è in competizione e che ogni parte dell'Italia civile che si ritiene tale dovrebbe avere.

Basti pensare che questo servizio esiste nelle isole con poche migliaia di abitanti ed esiste anche in luoghi e località meno importanti dalla nostra.

E' sufficiente rivolgere l'attenzione ad alcune località della ex Jugoslavia, senza andare lontano, per vedere che una semplice pista è attiva, permette il decollo aereo e fa sì che il transito veloce di persone, merci e cultura è possibile ed è realizzabile.

Ora Che la Sibaritide dei nostri giorni sia lasciata in queste condizioni, con un bacino di utenza in uscita che va da Cariatì fino a Metaponto e da Rende fino a Lagonegro (si ritiene che il bacino in entrata da tutte le parti del mondo sia ancora più grande, e va dall'Argentina agli Stati Uniti, al Canada fino alla Corea e all'Australia),



chiunque può comprendere che qualcosa non quadra e che c'è uno spazio, per noi enorme che si trova al centro e che noi chiamiamo "ironicamente"

<<il grande vuoto>>



tra l'aeroporto di Bari e quello di Lamezia Terme e Crotona,

che dimostra la sottovalutazione tenuta da tutte le istituzioni negli anni passati verso questo territorio.

A monte del fatto che, mentre, nella parte più meridionale della Calabria ci sono tre aeroporti, quello di Lamezia, Crotona e Reggio Calabria,

nel centro e nella zona settentrionale non c'è niente,

e che ci sentiamo ripetere in continuazione: gli aeroporti sono in perdita, economicamente onerosi ecc. ecc.

- E' evidente che in altri posti gli aeroporti esistono e da noi no.

A chi obietta in continuazione che un opera del genere richiederà svariati decenni:

rispondo, che in 3 anni, se vogliamo, possiamo avere il necessario per viaggiare e spostare le merci.

Si può iniziare con **la progettazione**, col costruire la recinzione e le canalizzazioni, la pista di partenza e decollo, la stazione dei pompieri e l'angar di arrivo e partenza.

Si avrà, poi, tutto il tempo per ampliare e portare a compimento l'intera opera con tutte le prospettive di sviluppo che si riverseranno sul nostro intero sistema territoriale e sociale.

Si sente spesso dire che l'aeroporto di Sibari seppellirà quello di Crotona e danneggerà quello di Lamezia. L'aeroporto di Sibari non è un opera offensiva verso alcuno.

L' aeroporto di Sibari è solo un servizio necessario di quest'epoca e per questa zona dell'Italia.

Tali espressioni denotano solo mancanza di cultura.

Quando le strutture logistiche di un territorio sono il risultato di una intelligente valutazione, esse non interferiscono tra di loro ma tutte insieme fanno gruppo per dare qualità e servizi migliori.

Tutti gli aeroporti della Calabria, della Basilicata e della Puglia sono utili e non hanno altro compito che quello di offrire un servizio di trasporto alle relative zone. Chi pensa altro sta sprecando tempo.

E' doveroso ricordare che ciò di cui stiamo parlando non è una nostra personale riflessione o intenzione, perché è già stata fatta in diverse situazioni e la conferma , di ciò che stiamo ribadendo è scritto anche nel Piano Regionale dei trasporti della Regione Calabria

Burc n. 123 del 27 Dicembre 2016 che a pagina 8 recita:

Occorre prevedere, inoltre, la realizzazione dell'aeroporto della Sibaritide, al fine di collegare aree a forte valenza turistica, come appunto la Sibaritide.

Ricordo, ancora, che con i nuovi motori elettrici e di altro tipo ancora sparirà definitivamente anche l'inquinamento atmosferico che oggi producono i mezzi aerei.

(Un Aeroporto rappresenta un servizio che soddisfa efficacemente il bisogno dell'uomo di spostarsi in altri luoghi, di comunicare direttamente e di scambiare merci, quindi è una struttura che favorisce la crescita economica)

Questo già di per se indica che i costi si giustificano e si recuperano con l'attività che la struttura permette di svolgere. Investire, quindi, le forze nella realizzazione di un aeroporto non è denaro sprecato, ma soprattutto ritorno di utili di svariato genere.

Bisogna chiedersi cosa permette di fare agli individui un opera infrastrutturale aeroportuale e pensare al suo potenziale che va al di là del semplice possesso di un opera o alla disponibilità di servizi.

Si chiede a tutti i partecipanti di farvi promotori delle esigenze del nostro territorio allo scopo di fare formale richiesta al governo centrale per i fondi necessari alla realizzazione di

questa struttura, anche in vista delle azioni che si prenderanno a breve, che come riferitoci, interesseranno il trentaquattro-per cento degli investimenti per opere infrastrutturali che saranno destinati al meridione d'Italia.

Invito tutti a prendere in considerazione una progettazione che tenga conto dei valori compatibili con l'ecosistema, che da un lato miri ad una soluzione tecnologicamente avanzata, ma che nel contempo recepisca la storia, la cultura ed il pensiero dell'intera comunità della Sibaritide.

Comunico la mia disponibilità per la coordinazione e per la realizzazione di questa opera.

Stamati Domenico Basile

Cari amici della Sibaritide

Con la presente vi ricordo che per iniziare l'iter per la creazione di un aeroporto è necessario un protocollo d'intesa e uno statuto per aeroporti.

Chiaramente sono tutte due operazioni da analizzare e da adattare nei punti che si ritengono utili e necessari.

La proposta che io consiglio è quella di costituire una società per azioni con l'obiettivo di gestire l'aeroporto di Sibari.

Mentre per la costruzione si potrebbe fare nel modo seguente seguendo le fasi come brevemente descrivo, con l'invito a tutti di correggere e fare le osservazioni di merito.

1- Costituzione Protocollo d'intesa

2- Costituzione della società per azioni con intestazione "Aeroporto di Sibari". Come idea di base si potrebbe assumere la proposta che la società all'inizio sia costituita dai comuni interessati, con chiaro intento di prevalenza di soggetti pubblici, perché, i trasporti riguardano tutti e rivestono importante carattere pubblico. Ricordo poi, che la gestione dell'infrastruttura e la sua metodologia riguardano altre caratteristiche su cui necessariamente bisognerà discutere e confrontarsi. Con l'occasione si potrebbero già da subito invitare anche i soggetti privati che vogliono entrare nella società. E' utile tenere presente che secondo le leggi attuali almeno un quinto degli azionisti deve essere composto da soggetti pubblici tipo regione, camere di commercio, ecc.

Si ricorda inoltre che, la presidenza del collegio sindacale per questo tipo di società, per normativa è riservata ad un ente pubblico, camera di commercio ecc.

- Si allega un documento sintetico che spiega i tre modelli di gestione aeroportuale, così ognuno può avere un quadro completo della situazione.

3- Una volta costituita la società per azioni, QUESTA dovrebbe deliberare di affidare l'incarico della costruzione al protocollo d'intesa, che a mio modesto avviso rappresenterebbe meglio una realtà di garanzia territoriale in grado di utilizzare bene le risorse economiche per costruire l'opera e tutte le strutture ad essa utili e strategicamente collegate.

Distinti saluti

Stamati Domenico Basile

I tre modelli di gestione aeroportuale

In Italia gli aeroporti civili statali, comprese tutte le costruzioni e gli impianti destinati al servizio della navigazione aerea, fanno parte del demanio aeronautico, che è assegnato all'ENAC 31 in uso gratuito per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale, la cui disciplina è prevista in via generale dall'articolo 704 del codice della navigazione 32.

La gestione aeroportuale avviene secondo tre modelli 33:

- **gestione diretta** da parte dello Stato: lo Stato provvede alla manutenzione di tutti i beni e delle infrastrutture aeroportuali ed alla gestione dell'aeroporto, percependone gli introiti e sostenendone tutti gli oneri di gestione. Tale modello è applicato solo in alcuni piccoli aeroporti, come quelli dell'Urbe, di Lampedusa e di Pantelleria, che sono

gestiti direttamente dall'ENAC;

- **gestione parziale** (anche in regime precario): questa forma di gestione si configura

essenzialmente come concessione di suolo demaniale, in quanto ha ad oggetto solo l'occupazione e l'uso dei beni demaniali rientranti nella superficie aeroportuale (aerostazione passeggeri, merci e relative pertinenze) mentre la gestione delle infrastrutture di volo rimane di competenza dello Stato. Come si vedrà, le concessioni di gestione parziale si sono per lo più trasformate in gestioni totali, o si stanno trasformando in esse 34;

- **gestione totale**: al concessionario viene attribuita la gestione di tutti i servizi che si svolgono nell'intero sistema aeroportuale, ivi comprese le infrastrutture. In cambio il concessionario percepisce tutte le entrate ricavabili dalla gestione, ivi compresi i diritti aeroportuali. Con la l. 24.12.1993 n. 537 (legge finanziaria per l'anno 1994) lo Stato ha avviato un processo di riforma del regime degli aeroporti, indicando come regime concessorio prevalente il modello della gestione totale. È stata infatti disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato. L'intento del legislatore era quello di promuovere la progressiva privatizzazione degli aeroporti italiani trasferendo dallo Stato ai gestori l'onere della realizzazione e della manutenzione delle infrastrutture, dando inizio ad una riorganizzazione degli aeroporti, da gestire su basi imprenditoriali. L'affidamento in gestione totale è avvenuto tramite leggi speciali a soggetti come consorzi, società per azioni, enti pubblici economici e camere di commercio. In altri casi, la concessione ha dato origine alla realizzazione e gestione degli aeroporti, come una vera e propria concessione di costruzione e gestione

35.

Il Regolamento attuativo della l. 537/1993, ovvero il d.m. 12.11.1997 n. 521 ha previsto, all'art. 2, che le società di gestione aeroportuale fossero costituite esclusivamente sotto forma di società di capitali, secondo la disciplina del codice civile e che in qualità di soci potessero partecipare, senza il vincolo della proprietà maggioritaria, anche le regioni, le provincie, i comuni, gli enti locali e le camere di commercio. Il termine per la costituzione delle suddette società di capitali, fissato inizialmente per la fine dell'anno 1994, è stato più volte differito e nel corso del tempo sono stati adottati provvedimenti legislativi che hanno prorogato le gestioni parziali. Inoltre, nonostante la l.537/1993, la quale prevedeva che la scelta del gestore dovesse avvenire attraverso una procedura di evidenza pubblica, gestita dall'Enac, nel d. m. 521/1997 è stata data ai gestori parziali, anche precari, la possibilità di ottenere una concessione di gestione totale a seguito di presentazione di un'istanza corredata da un programma di intervento. La concessione, che ha una durata massima di 40 anni, è affidata mediante Decreto interministeriale 37. Con tale disposizione normativa è stata legittimata la trasformazione delle gestioni da parziali e precarie a totali.

Il sopra citato art. 704 del Codice della navigazione³⁹ (come modificato dal d.lgs. n. 96/2005 e dal d.lgs. n. 151/2006) prevede che il rilascio della concessione avvenga con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministro della difesa. La concessione è rilasciata su proposta dell'ENAC, nel limite massimo di quaranta anni, all'esito di una selezione effettuata tramite procedura di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria, con idonee forme di pubblicità, nel rispetto dei termini procedurali fissati dall'ENAC, sentita, laddove competente, la regione o provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione

.....

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (con succ. mod. e integr. sino al 2002)

Capo II

Delle gestioni aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra

Art. 704 - Rilascio della concessione di gestione aeroportuale

Alla concessione della gestione totale aeroportuale degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministro della difesa.

Il provvedimento concessorio, nel limite massimo di durata di quaranta anni, e' adottato, su proposta dell'ENAC, all'esito di selezione effettuata tramite procedura di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria, previe idonee forme di pubblicità, nel rispetto dei termini procedurali fissati dall'ENAC, sentita, laddove competente, la regione o provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione.

Alle procedure di gara sono ammesse a partecipare anche imprese straniere non comunitarie, a condizione che istituiscano in Italia una sede secondaria e lo Stato in cui esse hanno la sede principale ammetta imprese italiane a condizioni di reciprocità.

L'affidamento in concessione e' subordinato alla sottoscrizione di una convenzione fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ENAC e il gestore aeroportuale stipulano altresì, entro sei mesi dalla conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, un contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale emanata dal CIPE in materia di investimenti, corrispettivi e qualità, e quella recata dall'articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248.

La convenzione deve contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso agli operatori e agli utenti alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Deve inoltre contenere le modalità di definizione ed approvazione dei programmi quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, nonché le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore. (14)

Art. 705 - Compiti del gestore aeroportuale

Il gestore aeroportuale e' il soggetto cui e' affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. L'idoneità del gestore aeroportuale a espletare le attività di cui al presente comma, nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, e' attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC .

Ferme restando la disciplina del titolo VII e comunque le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione degli incendi e lotta agli incendi, soccorso e protezione civile, il gestore aeroportuale:

- a) assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma;
- b) organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;
- c) corrisponde il canone di concessione;
- d) assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, di cui all'articolo 706, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;

- e) sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società Enav, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali;
- e-bis) propone all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali;
- e-ter) applica, in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo e dal manuale di aeroporto;
- f) fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società Enav, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio ed a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione;
- g) redige la Carta dei servizi in conformità alle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- h) assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti. (15)

Art. 706 - Servizi di assistenza a terra

I servizi di assistenza a terra negli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale, espletati sia dal gestore aeroportuale che dagli operatori terzi o dagli utenti in autoassistenza ritenuti idonei dall'ENAC, sono regolati dalle norme speciali in materia. (5)

.....

. La composizione azionaria delle società di gestione, i dati dei bilanci ed i contributi pubblici

Da un'indagine effettuata dall'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici su un campione rappresentativo di 19 gestori aeroportuali⁴³ è emerso che tutte le società di gestione sono società per azioni. La composizione azionaria delle stesse può essenzialmente essere ricondotta a tre tipologie:

- 1) SPA a prevalente capitale privato
- 2) SPA a prevalente capitale pubblico
- 3) SPA 100% capitale pubblico

l'organismo di diritto pubblico è qualsiasi organismo, anche in forma societaria, istituito per soddisfare specificatamente esigenze di interesse generale, aventi carattere non industriale o commerciale, che sia dotato di personalità giuridica e la cui attività sia finanziata in modo maggioritario dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico; oppure la cui gestione sia soggetta al controllo di questi ultimi, oppure, da ultimo, il cui organo d'amministrazione, di direzione o di vigilanza sia costituito da membri dei quali più della metà sia designata dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico.

Ottobre 2019

87070 Plataci (CS)

Stamati Domenico Basile