3. fornire supporto tecnico scientifico all'assessorato regionale competente in materia e ogni altra funzione assegnata agli enti autorizzati dalla legge n. 476 del 1998;

- la Commissione per le adozioni internazionali, con deliberazione 10/2013/AE/EST/TER del 17 settembre 2013, ha autorizzato l'ARAI a svolgere le attività di cui alla legge 184/1983 nell'ambito delle Regioni Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Lazio e Calabria;
- la Direzione regionale competente, in attuazione di quanto disposto con l'articolo 12 della legge regionale del Piemonte n. 7 del 29 giugno 2018, in materia di adozioni internazionali esercita le funzioni precedentemente afferenti all'Agenzia regionale per le Adozioni Internazionali, attraverso il Servizio regionale per le Adozioni Internazionali;
- la Commissione per le adozioni internazionali presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, Autorità Centrale italiana, con deliberazione 159/2018/AE del 05 dicembre 2018 ha disposto la relativa sostituzione nell'Albo degli enti autorizzati e il passaggio al Servizio regionale per le adozioni internazionali dei rapporti e delle autorizzazioni già in capo all'ARAI-Regione Piemonte;
- la Giunta della Regione Piemonte, da ultimo, con la d.g.r. 12-693 del 17 dicembre 2019, ha autorizzato il Servizio regionale a sottoscrivere delle convenzioni con le Regioni italiane interessate ad attivare una collaborazione in tema di adozioni di minori stranieri. Attualmente prosegue una fattiva collaborazione con le Regioni Valle d'Aosta, Lazio e Calabria;

valutato che

- con la sottoscrizione della suddetta convenzione le coppie residenti nelle Regioni aderenti possono conferire incarico per lo svolgimento delle procedure di adozione internazionale al Servizio regionale per le Adozioni internazionali della Regione Piemonte;
- la regione convenzionata, al fine di assicurare il necessario accompagnamento alle famiglie, mette a disposizione, o direttamente o attraverso un soggetto attuatore, una sede e del personale, solitamente una psicologa o assistente sociale o pedagogista;

impegna la Giunta regionale e l'Assessore competente

ad avviare interlocuzioni tecniche ed istituzionali con la Regione Piemonte al fine di iniziare l'iter di sottoscrizione della convenzione per lo svolgimento delle attività di cui all'articolo 39 bis della legge 4 maggio 1983, n. 184 (Diritto del minore ad una famiglia), al fine di offrire un servizio di informazione, formazione e accompagnamento alle coppie che intraprendono un progetto adottivo internazionale.».

Il vice presidente: Giacomo Basaglia Cosentino
Il consigliere segretario: Alessandra Cappellari
Il segretario dell'assemblea consiliare:
Emanuela Pani

D.c.r. 5 dicembre 2023 - n. XII/104
Mozione concernente la gestione dell'aeroporto di Montichiari (BS) nell'ambito del sistema aeroportuale lombardo

Presidenza del Presidente Romani

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

a norma degli artt. 122 e 123 del Regolamento generale, con votazione nominale, che dà il seguente risultato:

Presenti	n.	58
Non partecipanti al voto	n.	1
Votanti	n.	57
Voti favorevoli	n.	54
Voti contrari	n.	2
Astenuti	n.	1

DELIBERA

di approvare il testo della Mozione n. 59 concernente la gestione dell'aeroporto di Montichiari (BS) nell'ambito del sistema aeroportuale lombardo, nel testo che così recita:

«Il Consiglio regionale della Lombardia

premesso che

- l'aeroporto di Brescia–Montichiari dal 16 marzo 1999 ha iniziato l'attività aperta al traffico passeggeri in conseguenza della chiusura per attività di manutenzione dell'aeroporto di Verona, accogliendone la totalità dei voli;
- nel corso del 2000, prima Ryanair e successivamente Air Dolomiti hanno individuato l'aeroporto di Montichiari come hub per voli verso Londra Stansted (Ryanair) e diverse località italiane (Roma Ciampino, Olbia, Bari, Cagliari) ed estere (Girona, Tirana, Bucarest, Sharm El Sheikh, isole della Grecia, diverse destinazioni in Ucraina), nonché come scalo per voli intercontinentali;

preso atto che

il sistema aeroportuale lombardo è attualmente costituito da Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Orio al Serio, mentre lo scalo di Brescia Montichiari è gestito dalla Catullo s.p.a. di proprietà degli enti locali veronesi della società privata SAVE di Venezia, pur essendo ubicato in Lombardia;

constatato che

- a distanza di oltre vent'anni lo scalo bresciano stenta ancora a «decollare», nonostante sia ubicato in una delle aree più ricche e produttive d'Europa; gli imprenditori lombardi e in generale del Nord Est Italia sono costretti a superare non poche difficoltà logistiche sia per effettuare voli intercontinentali, sia per spedire merci operando su un territorio particolarmente produttivo e prestigioso anche in termini di eccellenze;
- tale situazione costituisce un fattore ostativo allo sviluppo del territorio che impatta pesantemente sulle potenzialità economiche di una parte strategica del territorio lombardo, da sempre considerato la «locomotiva produttiva d'Europa»: i dati di settore in epoca pre-Covid stimavano un valore pari a circa 700 mila tonnellate di merci costrette a viaggiare su gomma per raggiungere i principali hub europei, con gravi disagi logistici, economici e ambientali;

evidenziato che

un aeroporto, in termini generali, rappresenta una infrastruttura di importanza strategica nel contesto dell'economia locale e un elemento cardine per lo sviluppo socioeconomico del territorio stesso e per la competitività del sistema produttivo bresciano e regionale: da ciò emerge l'evidente anomalia rappresentata dalla mancanza di un'azione di controllo e supervisione sullo scalo bresciano da parte di Regione Lombardia;

preso atto che

- l'aeroporto di Brescia Montichiari è uno dei principali player (insieme agli altri scali lombardi) del territorio e le sue attività strategiche dovrebbero avere importanti ricadute per lo sviluppo della Regione, sia dal punto di vista turistico che economico;
- il ruolo della Società di gestione nel contesto è quello di favorire lo sviluppo del territorio garantendo tutti i servizi necessari per accogliere al meglio la domanda di trasporto aereo con la massima attenzione alla qualità e all'esperienza di viaggio consapevole di essere il biglietto da visita della Regione;

evidenziato che

- ad oggi lo scalo bresciano è solo parzialmente utilizzato come scalo merci e non sono previsti investimenti funzionali a sviluppare le attività previste dalla concessione conseguita dalla società Catullo s.p.a. con durata quarantennale con lo scopo di rilanciare l'aeroporto a supporto del ricchissimo territorio del Garda;
- l'attuale assetto societario è costituito per il 51 per cento da soci pubblici (Camera di commercio 18,8 per cento, Provincia di Trento 14,2 per cento, Provincia di Verona 9,9 per cento, Comune di Verona 4,6 per cento, Provincia di Bolzano 2,1 per cento, Provincia di Brescia 2,1 per cento) e per la restante parte da soggetti privati (SAVE 43,4 per cento, Cariverona 3 per cento);

preso atto, inoltre, che

con ordinanza del Tar del Lazio del 31 agosto 2023 viene contestato l'inadempimento di ANAC verso l'ordinanza del 3 novembre 2022 che richiedeva il deposito di dettagliata memoria di aggiornamento sulla vicenda Save/Catullo/Comune di Villafranca in ordine all'esigenza di trasparenza dell'assetto societario e della cessione di quote pubbliche a soggetti privati senza evidenza pubblica;

atteso che

- l'attuale concessione quarantennale della gestione dell'aeroporto di Montichiari prevede una clausola espressa di

recesso anticipato per inadempienza, che potrebbe essere attivata in considerazione del mancato investimento e della ridotta funzionalità cui è costretto l'hub bresciano;

- stante l'incertezza del quadro azionario e la necessità di reperimento fondi investimento per circa 150 milioni da destinare a lavori di potenziamento degli aeroporti di Verona e Venezia, l'eventuale cessazione della concessione potrebbe risultare una soluzione auspicabile da tutti gli attori in campo e potrebbe ridare impulso positivo all'aeroporto bresciano che tornerebbe sotto l'egida regionale lombarda;

sottolineato che

- Regione Lombardia ha un evidente «deficit» di capacità aeroportuale per il medio-lungo termine: i tre scali attualmente operativi in Lombardia hanno pressoché raggiunto la loro «capacità ambientale» e dovranno - nel prossimo futuro - operare delle riduzioni di operatività, soprattutto nella fascia notturna. Pertanto, si prospettano evidenti criticità per la crescita dei volumi di traffico passeggeri che si potrebbe convogliare sullo scalo Monteclarense, garantendo una notevole crescita del Bacino del Nord Italia, considerando altresì le interconnessioni infrastrutturali grazie ai collegamenti realizzati e in fase di completamento (vedasi lavori sulla Corda Molle e nuova A35 BreBeMi);
- se si considerano gli ultimi 20 anni di traffico passeggeri (2000-2019) emerge molto chiaramente che la Regione Lombardia sia cresciuta mediamente del 3,8 per cento a fronte di una crescita nazionale del 5 per cento. La situazione diventa ancor più marcata se si confronta la crescita Lombarda nel ventennio 2000-2019 con l'Emilia-Romagna con circa l'8 per cento medio annuo ed il Veneto con il 9 per cento medio annuo. Da ciò si evince che, pur essendo la «locomotiva economica Italiana», la Lombardia non riesce a massimizzare le strutture aeroportuali;
- ipotizzando una crescita media del 2 per cento l'anno per i prossimi 25 anni e partendo dal dato di traffico del 2019 (pre-covid) di 49,6 milioni di passeggeri che sono transitati attraverso gli scali lombardi, la potenziale necessità di capacità aeroportuale sarebbe di almeno 10 milioni di passeggeri per il medio termine (2034) e di ulteriori 15 milioni per il lungo termine (2049);
- in questo scenario il tasso di crescita preso in considerazione è molto basso e appare evidente come portare e sviluppare lo scalo di Brescia-Montichiari sotto l'egida della Regione Lombardia sarebbe una soluzione per garantire e accompagnare la crescita economica e occupazionale non solo della Lombardia, ma di tutto il Sistema Italia;

evidenziato, inoltre, che

- lo sviluppo dello scalo di Brescia e l'inserimento dello stesso nel Sistema Aeroportuale Lombardo porterebbe molteplici vantaggi:
  1. allargamento della base dei potenziali fruitori;
  2. decongestionamento dell'attuale bacino di traffico e creazione di prospettive per ulteriore sviluppo nell'area Nord-Est della regione;
  3. potenziale sviluppo della logistica integrata visto l'ubicazione baricentrica del territorio servito in modo eccellente da un network di collegamenti stradali;
- la crescita del PIL dei prossimi anni apre la strada per sviluppare aeroporti sempre più efficienti che possano fare da volano alla crescita economica del territorio lombardo. Lo sviluppo dello scalo di Montichiari avrebbe un utilizzo enorme e complementare agli scali di Malpensa, Linate e Bergamo;
- l'area è già servita da tre autostrade: la Torino-Venezia (A4), la Torino-Brescia (A21), la Milano-Brescia (A35 BR BE MI) e anche in prossimità della Modena-Brennero (A22), oltre che dall'Alta Velocità Torino-Trieste;
- questi 10 anni di gestione SAVE sono stati caratterizzati da una mancanza di visione per lo scalo di Brescia che ha portato a disinvestire di fatto sul traffico passeggeri, con la trasformazione del terminal passeggeri in magazzino; ciò ha generato un danno enorme per la Catullo s.p.a. in termini generali e più puntuali per il territorio circostante al territorio bresciano con il forte ridimensionamento dell'aeroporto di Brescia, ormai operativo poche ore al giorno per poste italiane e qualche volo DHL;
- Regione Lombardia ha bisogno dello scalo di Brescia per gestire la domanda di traffico sia passeggeri che cargo per il medio-lungo termine;

ricordato, infine, che

questo Consiglio regionale in data 12 febbraio 2014 (X legislatura) ha approvato il testo della mozione n.179 del 4 febbraio 2014 a firma dei consiglieri Altitonante, Pedrazzini, Sorte, Dotti, Baroni, Fermi, Magoni, Anelli, Saggese e Toia con la quale si impegnava il Presidente della Regione Lombardia e la Giunta regionale «a sostenere nelle opportune sedi istituzionali, in particolare nella Conferenza Stato-Regioni, la rivalutazione del piano nazionale degli aeroporti; a mettere in atto ogni iniziativa utile a tutelare e sviluppare la funzione del sistema aeroportuale lombardo (Milano Malpensa, Linate, Orio al Serio e Montichiari), sollecitando il Ministero delle Infrastrutture; a mettere in atto tutte le azioni programmatorie e gestionali utili a valorizzare il ruolo specifico di ognuno di essi; a favorire l'accesso ai finanziamenti dell'Unione europea per gli investimenti; a realizzare la necessaria integrazione tra gli aeroporti stessi e la rete viaria e ferroviaria»;

impegna il Presidente e la Giunta regionale

a istituire all'uopo un tavolo tecnico nel quale siano coinvolti i principali attori del sistema bresciano e lombardo, finalizzato a elaborare le possibili soluzioni di ritorno della gestione in capo alle istituzioni lombarde (anche alla luce della situazione problematica che investe l'attuale gestione) e l'impatto tecnico ed economico conseguente. Il tavolo tecnico, che non preveda spese a carico del bilancio regionale, potrà attivarsi per analizzare l'impatto in termini economici, logistici, turistici e sociali, nonché il beneficio atteso anche in termini di indotto che la riapertura anche al traffico passeggeri potrebbe generare per la Lombardia.».

Il presidente: Federico Romani
Il consigliere segretario: Alessandra Cappellari
Il segretario dell'assemblea consiliare
Emanuela Pani