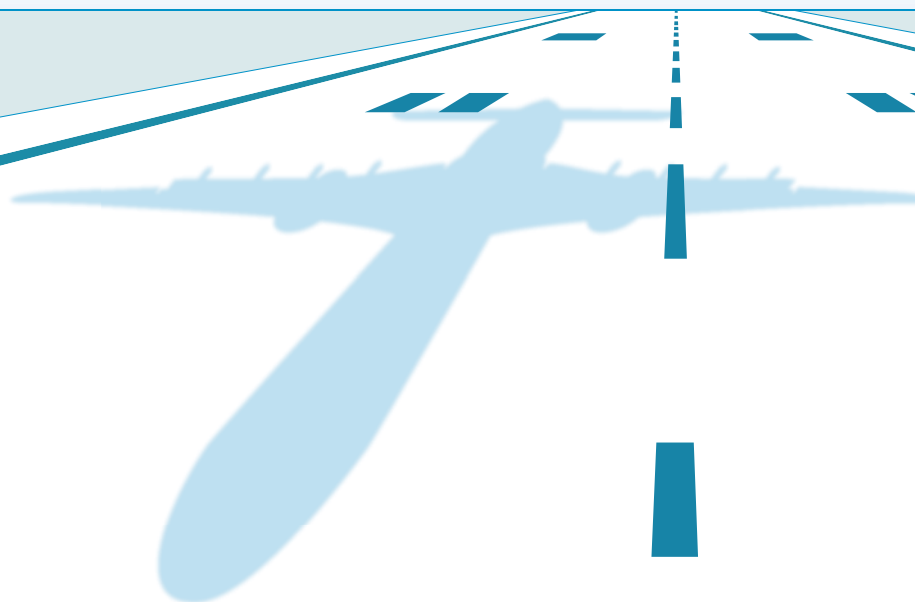


Piano Nazionale degli Aeroporti



Il Piano Nazionale degli Aeroporti è stato completato nel febbraio 2012. I dati e le informazioni utilizzate derivano da fonti nazionali (centrali e locali), organismi comunitari ed internazionali, pubbliche amministrazioni, società di gestione aeroportuale, vettori, associazioni e organizzazioni di categoria. Sono possibili errori materiali, omissioni, inesattezze e mancati aggiornamenti alla data di completamento del documento, che si prega di segnalare ad ENAC_Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti.

Questa pubblicazione, esclusi i loghi, può essere riprodotta gratuitamente in qualsiasi formato o mezzo per fini non commerciali di ricerca, studio personale o per la circolazione interna nell'ambito di un'organizzazione. La pubblicazione deve essere riprodotta in modo fedele e non utilizzata in un contesto fuorviante.

La riproduzione parziale o totale del contenuto è autorizzata soltanto con la citazione della fonte (titolo ed edizione).

Executive Summary

Nel 2011, gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 149 milioni di passeggeri; nonostante la congiuntura economica, il traffico aereo, dopo la flessione del 2009, è tornato a crescere in Italia a ritmi sostenuti. Con il 7% di incremento dei flussi rispetto al 2009, ed il 6,5% rispetto al 2010, l'Italia è al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico Paese, tra i principali mercati europei, che ha recuperato i livelli di traffico passeggeri pre-crisi. Il flusso dei passeggeri che transitano dagli aeroporti genera sull'economia dei territori un ritorno stimato in almeno 100 miliardi €/anno.

Le previsioni di crescita per il Paese, indicano il possibile raddoppio del traffico entro il 2030, circa 300 milioni di passeggeri, con un aumento soprattutto del traffico internazionale.

La crescita del traffico aereo è riconosciuta in tutta Europa quale elemento fondamentale per lo sviluppo economico, e si potrà realizzare solo se:

- la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e potenziamenti, comunque laddove compatibile con le condizioni ambientali;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con gli altri modi di trasporto.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti evidenzia le opportunità per il Paese di raccogliere la sfida dello sviluppo evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti, le soluzioni possibili, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali. Per ognuno dei temi esplorati, regolamenti e decisioni UE, caratterizzazioni del trasporto aereo nazionale e del trasporto merci, intermodalità, territorio, ambiente, il Piano fornisce, a fronte del relativo scenario, la visione e le strategie da adottare.

Il Piano si fonda sulle seguenti strategie:

- classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali;
- aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti quale elemento insostituibile per superare la prevista crisi di capacità e dare l'indispensabile sostegno alla crescita economica del Paese;

- salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;
- sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;
- limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;
- realizzazione dei soli aeroporti di Viterbo nel Lazio, per accogliere il traffico che sarà delocalizzato da Ciampino, e a Grazzanise, in Campania, per sostenere gli sviluppi che non saranno compatibili con Napoli Capodichino;
- nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, dovranno essere valutate opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;
- elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
- attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico.

Il Piano Nazionale individua, sulla base delle analisi svolte dallo Studio*, la rete degli aeroporti di interesse nazionale, come nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, ai sensi del Codice della Navigazione, che dovranno rispondere alla domanda di traffico entro il prossimo ventennio. Sistemi aeroportuali diversi dagli esistenti non sono singolarmente individuati in quanto le recenti norme europee ne legano l'istituzione alla qualità della governance, ma sono identificati i gruppi di aeroporti potenzialmente interessati.

Gli aeroporti di interesse regionale o locale, appartenenti al demanio aeronautico, non identificati nella rete di interesse nazionale, sono suscettibili di trasferimento agli Enti locali ai sensi del D.Lgs. 85/2010, con esclusione di quelli che saranno destinati a funzioni o ruoli di specifica valenza e pertanto sottoposti ad un governo nazionale.

Nella rete nazionale il Piano, coerentemente con quanto già fatto in ambito europeo con le reti TEN-T, ed in analogia, individua:

- gli scali principali, che rispondono oggi alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e saranno in grado di garantire nel tempo tale funzione. Tali aeroporti sono caratterizzati da un elevato grado di connettività con le destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale; gli stessi scali sono compresi nella rete europea TEN-T e circa la metà ne costituisce la parte "core".
- gli scali di servizio base, che per la ridotta estensione dei bacini di utenza risultano rispondere ad una domanda di traffico con estensione regionale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali o da altre infrastrutture di trasporto. Tali aeroporti sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete, con alcuni collegamenti a livello europeo point to point; gli stessi scali assicurano una diffusa ed uniforme copertura del territorio nazionale e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete. La metà di essi è altresì parte della rete TEN-T europea.

La rete nazionale, così come definita nel Piano, è stata individuata in un'ottica di sistema integrato e costituisce un insieme unitario che:

- dà risposta alle esigenze di mobilità del cittadino;
- attua in concreto politiche di coesione dei territori (anche in linea con le policies europee) e pari opportunità nell'accesso alla rete;
- contribuisce a facilitare l'accesso dei flussi turistici alle differenti aree del Paese;
- fornisce il dovuto supporto allo sviluppo economico ed accesso ai mercati per le Piccole Medie Imprese, anche in ragione della diffusione di esse sul territorio nazionale e dell'articolazione dell'economia;
- tiene conto della configurazione del Paese e della diffusa presenza sul territorio dei centri di interesse culturale e socio-economici;
- integra in una rete unitaria nazionale tutti gli aeroporti a prevalente vocazione commerciale, salvaguardando anche la necessaria uniformità di regole che essi devono seguire in un mercato liberalizzato quale il trasporto aereo.

Per gli scali principali, il Piano indica le strategie di intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere prioritarie e gli interventi necessari di potenziamento e miglioramento dei servizi, definendo le condizioni per indirizzare le risorse in modo efficace sul territorio.

Particolare attenzione è posta nel Piano al tema dell'accessibilità agli aeroporti e alle connessioni intermodali, affinché i territori possano trarre i maggiori benefici dallo sviluppo degli scali.

* *"Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", redatto nel 2009-2010 da One Works, KPMG, Nomisma per conto di ENAC*

A tale riguardo, il Piano indica che:

- gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti principali che hanno una funzione strategica;
- i collegamenti che assicurano l'accessibilità ai tre Gate Intercontinentali (Roma, Milano e Venezia) sia viari che su ferro, con specifico indirizzo al collegamento con l'Alta Velocità, siano posti come urgenti e indifferibili nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti;
- sia garantita l'attuazione degli interventi da parte delle Istituzioni nazionali, attraverso impegni della spesa pubblica in materia di investimenti;
- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati processi di pianificazione degli ulteriori collegamenti su ferro indicati dal Piano.

Il Piano contiene infine un "Action Plan" che definisce per gli aeroporti principali della rete nazionale il profilo funzionale, strategico o primario, al fine di determinare la priorità degli interventi per gli scali che hanno una funzione strategica nella rete. Per ogni profilo funzionale è definita la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare durante la vigenza del Piano, sia per le infrastrutture air side e land side che per le infrastrutture di accesso, gomma e ferro.

L' Action Plan individua inoltre gli aeroporti cargo e gli scali il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio.

L' Action Plan è articolato in macrobacini di traffico e definisce, per gli aeroporti principali:

- gli interventi mirati allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti e al potenziamento dell'accessibilità e delle interconnessioni modali degli stessi, sia alla scala locale che nazionale;
- gli interventi prioritari, divisi per tipologia;
- i costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;
- le prestazioni attese dagli aeroporti, attraverso la definizione di requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- la proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale.

Indice

01 INTRODUZIONE	1	06 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	18
1.1 Esigenze	1	6.1 Il rapporto aeroporto – ambiente	18
1.2 Sfide e opportunità	2	6.2 Le strategie europee	18
1.3 Struttura del Piano Nazionale	3	6.3 Il contributo degli aeroporti alle strategie nazionali	19
		6.4 La Valutazione ambientale strategica	19
02 GLI ORIENTAMENTI EUROPEI	5	07 LA “RETE AEROPORTUALE NAZIONALE”	20
2.1 La nuova rete di trasporto trans – europeo (TEN-T)	5	7.1 Le caratterizzazioni della rete	20
2.2 Single European Sky 2	5	7.2 La struttura della rete degli aeroporti di interesse nazionale	20
03 IL TRASPORTO AEREO ITALIANO	7	08 GLI AEROPORTI DI INTERESSE LOCALE	24
3.1 Aeroporti e ricadute economiche	7	09 STRATEGIE DI INTERVENTO	25
3.2 La crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio	7	10 ACTION PLAN DI SVILUPPO DELLA RETE	27
3.3 Le caratteristiche della rete aeroportuale e del traffico aereo	8	11 PROFILI FUNZIONALI DEGLI SCALI DELLA RETE	28
3.4 I limiti per la crescita	9	11.1 Aeroporti strategici	28
3.5 Accessibilità aeroportuale e intermodalità	9	11.2 Aeroporti primari	28
3.6 Trasporto aereo e Alta Velocità	10	11.3 Nuovi aeroporti	28
		11.4 Aeroporti Cargo	28
04 SVILUPPO DEGLI AEROPORTI E TERRITORIO	12	11.5 Scali con sviluppo correlato	29
4.1 Tutela delle aree a rischio di impatto	12	11.6 Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio	29
4.2 Vincoli aeronautici	13		
05 IL TRASPORTO MERCI	14		
5.1 Il traffico cargo in Italia	14		
5.2 Natura della domanda air cargo	15		
5.3 Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo	16		

12 ASSETTO DELLA RETE E INTERVENTI PRIORITARI	31	17 MACROAREA DEL SUD	62
12.1 Assetto della rete	31	17.1 Quadro di riferimento	62
12.2 Interventi prioritari	32	17.2 Strategie di sviluppo	63
12.3 Schede degli interventi	34	17.3 Interventi prioritari degli aeroporti strategici del Sud	65
13 MACROAREA DEL NORD OVEST	35	18 SICILIA	70
13.1 Quadro di riferimento	35	18.1 Quadro di riferimento	70
13.2 Strategie di sviluppo	35	18.2 Strategie di sviluppo	70
13.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Ovest	37	18.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sicilia	72
14 MACROAREA DEL NORD EST	43	19 SARDEGNA	75
14.1 Quadro di riferimento	43	19.1 Quadro di riferimento	75
14.2 Strategie di sviluppo	43	19.2 Strategie di sviluppo	76
14.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Est	44	19.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sardegna	77
15 MACROAREA DEL CENTRO NORD	49		
15.1 Quadro di riferimento	49		
15.2 Strategie di sviluppo	49		
15.3 Interventi prioritari negli scali strategici del Centro Nord	52		
16 MACROAREA DEL CENTRO	55		
16.1 Quadro di riferimento	55		
16.2 Strategie di sviluppo	55		
16.3 Interventi prioritari per gli aeroporti strategici del Centro	57		

E' da tempo intensamente sentita l'esigenza di disporre, nel settore del trasporto aereo, di strumenti aggiornati in grado di cogliere la nuova realtà delle infrastrutture aeroportuali nel nostro Paese; intendendo per "strumenti" sia gli atti di analisi che quelli programmatori di indirizzo strategico del settore.

Di fatti non si può non richiamare la storia degli ultimi 20 anni, a partire dagli stanziamenti di fondi pubblici con la legge 449/85 che, coerentemente con gli indirizzi di assetto configurati nell'ultimo studio sul sistema aeroportuale italiano dal titolo "Studi ed elaborazioni relativi al Piano Generale degli Aeroporti" del 1986, ha visto una concentrazione di risorse sui due aeroporti cardine del Paese, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, riconoscendo a questi la centralità di poli aeroportuali per il centro e nord Italia, il cui sviluppo si è poi attuato nel decennio successivo.

Di conseguenza negli anni '90 l'assetto della rete aeroportuale italiana si configurò sul cosiddetto impianto "Hub and spoke", in cui gli altri aeroporti giocavano il ruolo di conferimento del traffico sui nodi primari di Roma e Milano.

L'affermazione delle liberalizzazioni nel trasporto aereo, il fenomeno low cost, l'ampliamento dell'accesso al mezzo aereo ai diversi livelli sociali, la crisi del vettore nazionale e lo sviluppo al contempo delle altre componenti modali del trasporto hanno comportato, nel nostro Paese, una realtà di distribuzione del traffico che a differenza degli altri paesi europei non ha una concentrazione prevalente sugli aeroporti HUB, ma vede una ripartizione quasi paritetica tra gli scali di Roma e Milano e gli altri.

A ciò hanno indubbiamente contribuito le compagnie low cost rafforzando i collegamenti punto-punto ampliando il mercato attraverso quegli scali decentrati che avevano minore appetibilità nella rete.

1.1 Esigenze

Le connotazioni tecnico-qualitative di questo strumento di pianificazione devono rispondere a quelle aspettative, ampiamente sentite nel settore, di un riferimento programmatico aggiornato non dirigistico (come in passato), bensì confacente in quanto a flessibilità, all'evoluzione del mercato caratterizzato dalle liberalizzazioni del trasporto aereo e dalle privatizzazioni degli aeroporti.

La portata del Piano Nazionale, pur rispondendo alle esigenze di individuazione degli aeroporti di "interesse nazionale" di cui all'art. 698 del Codice della Navigazione, va oltre la mera classificazione degli stessi attraverso una lettura in termini di rete funzionale e di ruolo in analogia alla chiave di lettura applicata nel contesto europeo per le reti TEN. Ciò consente una congruenza di rapporto tra la rappresentazione dell'assetto nazionale rispetto a quello della dimensione europea identificando così la rete quale supporto allo sviluppo economico del Paese da un lato, ed alla mobilità del cittadino dall'altro; ove il cittadino è inteso in senso assoluto cioè senza colorazione nazionalistica.

Nel ruolo certamente sono implicite le caratteristiche di complessità e specificità che la rete italiana presenta in quanto al rapporto della distribuzione del traffico tra i due poli principali di Roma e Milano e gli altri, secondo un modello ben diverso da quello riscontrabile in altri paesi europei. Nondimeno entrano, ai fini della valenza, le qualità funzionali in termini di: connettività, intermodalità, accessibilità, sostenibilità ambientale, rapporto con il territorio e capacità.

1.2 Sfide e opportunità

Poiché il trasporto aereo contribuisce in modo significativo al sistema economico nazionale per il suo impatto diretto sull'economia, esso riveste un ruolo rilevante nel settore produttivo, consentendo le connessioni a lunga distanza, facilitando l'accesso ai mercati, gli investimenti interni, le esportazioni, il turismo e favorendo, in generale, una più rapida mobilità dei cittadini.

Le strategie di sviluppo del trasporto aereo possono giocare pertanto un ruolo importante nel processo di rilancio dell'economia e devono essere considerate prioritarie ed integrate nel contesto delle più ampie strategie di sviluppo economico ed infrastrutturale del Paese.

Per apprezzare immediatamente le consistenze in gioco, è sufficiente considerare che nonostante la congiuntura economica globale il traffico aereo, dopo la flessione del 2009 è tornato a crescere a ritmi sostenuti, e con 149 milioni di passeggeri nel 2011, l'Italia si conferma al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico paese tra i principali mercati europei che ha recuperato i livelli di traffico passeggeri pre-crisi, nonostante la debole crescita economica.

Le previsioni di crescita del traffico passeggeri per il Paese, indicano un raddoppio del traffico nel 2030, pari a circa 296 milioni di passeggeri.

Non sono trascurabili a questo proposito le potenzialità dovute agli effetti dell'impetuosa crescita dei mercati e dei flussi di passeggeri e merci nel Middle East e Far East che cominciano a farsi sentire con un incremento del traffico e con la rafforzata presenza di operatori provenienti da quelle aree. A fronte della crescita del traffico, i programmi per l'adeguamento sia della capacità e dei livelli di servizio degli scali, che delle infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità e le connessioni intermodali, evidenziano rallentamenti e addirittura mancati sviluppi, così come risulta sensibilmente ridotta la disponibilità di risorse allocate sui progetti di interesse pubblico e ancora limitatissimo il contributo di capitale privato a supporto degli investimenti infrastrutturali.

Il quadro dello sviluppo delle infrastrutture in Italia registra fra le maggiori difficoltà nella programmazione: la mancanza di criteri rigorosi per la scelta di opere prioritarie; l'ampia sovrapposizione di ruoli tra i diversi livelli di governo; l'incertezza e inadeguatezza del quadro economico e finanziario; il precario funzionamento dei sistemi di monitoraggio sui tempi e costi delle opere.

Alcune peculiari caratteristiche della rete aeroportuale italiana, quali la morfologia del territorio e la sensibilità ambientale, la struttura delle connessioni, la distribuzione della popolazione e l'articolazione dell'economia, possono costituire fattori critici rilevanti rispetto allo sviluppo e alla competitività del settore. Inoltre, il deficit di pianificazione delle necessarie aree di salvaguardia per le future espansioni, di sviluppo armonico di infrastrutture e territorio, di adeguata accessibilità e intermodalità, induce una complessiva fragilità del sistema aeroportuale rispetto alle opportunità di sviluppo del settore.

Riconoscendo la strategicità dello sviluppo del trasporto aereo per la crescita economica dei territori, il Piano Nazionale per la rete aeroportuale mira a cogliere nel più breve tempo possibile la sfida del superamento dei fattori critici, raccogliendo le opportunità di sviluppo, sia in termini di quantità dei flussi di traffico, sia in termini di qualità delle trasformazioni territoriali.

In tale quadro, la sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente sono per il Piano Nazionale i registri di piani di azione che poggiano sugli obiettivi di incremento della capacità infrastrutturale e commerciale, e di migliori livelli di servizio per gli utenti, che utilizzano il trasporto aereo come parte del sistema complessivo della mobilità.

Il valore del Piano Nazionale risiede nel contributo alla modernizzazione della mobilità nel Paese attraverso un presidio di qualità degli accessi dalle lunghe distanze e delle interconnessioni con le modalità di trasporto su gomma, ferro ed acqua che assicurano la distribuzione dei flussi sul territorio.

La rete nazionale degli aeroporti rappresentata nel Piano e la valenza strategica definita per ciascun aeroporto, costituiscono la base per l'articolazione dell'Action Plan che, coniugando le esigenze di scala

europea e nazionale con la dimensione territoriale, definisce gli interventi infrastrutturali necessari, con costi e competenze, con orizzonte 2025.

Il recupero del deficit di pianificazione potrà avvenire solo con una visione integrata e prospettica dello sviluppo sulla quale fondare, con istituzioni centrali e locali, un programma di interventi capace di grandi opere, come il potenziamento dei gate intercontinentali (poli di Roma, Milano e Venezia), attento alla scala della soluzione puntuale, come i miglioramenti dell'accessibilità dell' "ultimo miglio" e delle interconnessioni fra le diverse modalità di trasporto.

Le azioni in grado di incentivare lo sviluppo della rete aeroportuale e creare le condizioni perché il mercato realizzi lo sviluppo, sono così individuabili:

- a) migliorare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, prima di favorire l'offerta di capacità aggiuntiva, per contenere gli impatti sull'ambiente ed il paesaggio dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture;
- b) generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua in un quadro di sviluppo compatibile con l'ambiente;
- c) promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e le interconnessioni fra le diverse modalità di trasporto negli ambiti aeroportuali;
- d) modernizzare e potenziare le infrastrutture esistenti creando, attraverso previsioni a medio e lungo termine, qualità funzionale e flessibilità degli sviluppi;
- e) favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità aeronautica e infrastrutturale, e la gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti;
- f) favorire lo sviluppo degli aeroporti, anche migliorandone l'accessibilità stradale e ferroviaria, per alimentare i flussi degli scali con traffico intercontinentale e sviluppare le connessioni europee point-to-point;

- g) integrare l'evoluzione della rete aeroportuale con le politiche di sviluppo delle altre modalità di trasporto e di programmazione degli investimenti;
- h) integrare l'evoluzione della rete aeroportuale con le strategie di sviluppo dei territori;
- i) assegnare le risorse disponibili alle sole infrastrutture di collegamento ritenute strategiche per sviluppare sistemi di trasporto intermodali, migliorando le condizioni di accessibilità e i collegamenti fra di esse;
- j) fornire punti di riferimento e maggiori certezze a tutti i portatori di interesse nello sviluppo aeroportuale futuro, e allo stesso tempo delineare un approccio flessibile per adattare le previsioni a lungo termine con la pianificazione di breve e medio periodo.

1.3 Struttura del Piano Nazionale

Il Piano Nazionale costituisce atto programmatico su base tecnica ed economica in relazione agli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese rispetto alle altre infrastrutture per l'accessibilità ed intermodalità programmate a scala nazionale e regionale.

Le valutazioni e le scelte strategiche del Piano utilizzano le analisi sviluppate nello "Studio della rete aeroportuale nazionale" del 2010 (di seguito Studio). Il Piano assume valenza di strumento a sostegno delle politiche di sviluppo della rete aeroportuale su orizzonte di medio - lungo termine (anno 2025), delineando le strategie per la pianificazione infrastrutturale, onde aumentare la competitività del nostro Paese, e definisce, in coerenza ed attuazione dell'art. 698 del Codice della Navigazione, "gli aeroporti e i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, quali nodi essenziali delle competenze esclusive dello Stato".

Il Piano è perciò un atto strategico/politico unitario per la cui attuazione occorre attivare un percorso procedurale per il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali interessati alla definizione della rete aeroportuale, all'adeguamento delle infrastrutture ed alla loro integrazione con le altre modalità di trasporto, nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei.

In particolare l'esplicazione del valore strategico del documento fonda sulla definizione:

- della rete nazionale, attraverso l'individuazione della valenza e ruolo di ciascun aeroporto in relazione a parametri di performance oggettivi;
- del quadro di sviluppo del settore aeroporti in grado di favorire la crescita economica e la mobilità del cittadino;
- della coerente pianificazione infrastrutturale con il quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- di rapporti coordinati fra aeroporti e territori, preservando le aree per lo sviluppo e armonizzando la pianificazione delle infrastrutture e delle funzioni urbane;
- di un quadro di sostenibilità ambientale della rete sul lungo periodo;
- di un Action Plan che fornisce le indicazioni tematiche per macroaree, in forma di strumento mirato, con possibili effetti immediati sia per la soluzione delle criticità rilevate dallo Studio, che per porre le basi di nuovo sviluppo. Con tale strumento sarà possibile perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della Navigazione.

Lo stesso modello delineato dal Piano Nazionale, costituisce quindi il riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, rispetto al quale i gestori degli impianti e gli operatori dovranno adeguare, sulla base di specifici Master Plan, le proprie linee di sviluppo strutturale ed i propri investimenti. Soggetti pubblici e privati, portatori di interessi rispetto allo sviluppo del trasporto aereo, potranno quindi orientare le proprie politiche di sviluppo economico-territoriali e i propri impegni, per promuovere rapporti sinergici tra flussi di traffico passeggeri e merci, aeroporti e territorio.

2.1 La nuova rete di trasporto trans – europeo (TEN-T)

Il Piano Nazionale riconosce quale quadro di riferimento complessivo la rete di trasporto trans-europea. La proposta di revisione della rete transeuropea dei trasporti, che delinea la nuova struttura del network e i relativi finanziamenti per il periodo 2014 – 2020, è stata recentemente presentata dalla Commissione europea.

La nuova rete TEN-T è basata, secondo la proposta ¹, su un nuovo approccio che identifica due livelli:

- una Core network (rete centrale) che dovrà essere pienamente operativa e completa entro il 2030. Tale rete, favorirà i collegamenti e i nodi più importanti della TEN-T e fungerà da struttura portante dei trasporti nel mercato unico.
- una Comprehensive network (rete globale) che ricomprende la core network, pienamente operativa e completa entro il 2050. La comprehensive network garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni e sarà finanziata principalmente dagli Stati membri.

Entrambi i livelli comprendono tutti i modi di trasporto: stradale, ferroviario, aereo, marittimo, nonché le piattaforme intermodali.

Anche gli aeroporti degli Stati membri sono stati classificati in core airports, in quanto servono conurbazioni urbane classificate come core node e comprehensive airports. Per quanto riguarda l'Italia, la core network proposta comprende gli scali di Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo-Orio al Serio, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Roma Fiumicino, Napoli e Palermo.

Tali aeroporti, in quanto nodi strategici dell'intera rete TEN-T europea, secondo la proposta suddetta, dovranno svilupparsi assicurando l'interconnessione tra le modalità aria – ferro.

¹Proposal COM (2011) 650

²Regolamento CE 549/2004 del 10/03/2004 e successivi Regolamenti applicativi.

2.2 Single European Sky 2

Il Piano Nazionale riconosce la particolare rilevanza del pacchetto di misure di implementazione del programma per la costituzione di un Cielo Unico Europeo.

Il regolamento Single Sky 2 ², al fine di mettere in condizione gli aeroporti di soddisfare la crescente domanda di trasporto aereo in Europa, prevede una serie di azioni relative al controllo dello spazio aereo, alla sicurezza, all'innovazione tecnologica in materia di gestione del traffico aereo e della capacità a terra, che perseguono i seguenti obiettivi principali:

- rendere più stringente la vigente legislazione sul Cielo Unico, in modo da conseguire gli auspicati obiettivi ambientali e di efficienza;
- attuare il programma SESAR (Single European Sky ATM Research) che metterà a disposizione le tecnologie del futuro;
- ampliare le competenze dell'Agenzia europea per la Sicurezza dell'Aviazione (EASA) agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo ed ai servizi di navigazione aerea;
- realizzare compiutamente il “Piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti”.

La rilevanza del regolamento Single Sky 2 per il sistema aeroportuale, risiede nell'aver evidenziato che per soddisfare la crescente domanda di trasporto aereo è necessario preservare l'efficienza globale dell'intera rete, garantendo che la capacità degli aeroporti resti allineata a quella dello spazio aereo.

Gli sforzi che saranno profusi per l'ottimizzazione del controllo del traffico aereo, in termini di innovazione tecnologica ed efficienza delle procedure, rischiano infatti di essere vanificati dalla mancanza di capacità delle infrastrutture a terra, che può diventare il vero collo di bottiglia del sistema: ritardi dei voli, difficoltà di movimentazione sui piazzali, rallentamento dei flussi dei passeggeri, nonché difficoltà di accesso agli aeroporti, possono determinare inefficienze sull'intera rete e avere ripercussioni negative sulla competitività a livello mondiale delle compagnie aeree europee e dei

sistemi aeroportuali dei Paesi membri.

La crisi della capacità aeroportuale è riconosciuta pertanto come una minaccia per la sicurezza, l'efficienza e la competitività di tutti gli operatori coinvolti nella catena dell'offerta dei servizi di trasporto aereo.

In tale quadro è necessario che il "Piano di Azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza in Europa" approvato dal Parlamento europeo e dal Consiglio³ sia compiutamente realizzato.

Il Piano Nazionale, in coerenza con gli indirizzi della Commissione europea, mira all'attuazione delle misure indicate dal Piano di Azione suddetto per affrontare il problema della saturazione della capacità aeroportuale, attraverso quattro obiettivi di carattere generale:

1) Miglior uso delle infrastrutture esistenti

L'uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti deve essere ottimizzato prima di procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture; occorre salvaguardare il patrimonio aeroportuale esistente che non trova ancora pieno sfruttamento entro la rete, come riserva per il futuro. La valutazione dei fabbisogni dovrà poi essere fondata su metodi efficaci di verifica delle capacità di ciascun sistema funzionale, che consentano la pianificazione degli adeguamenti con orizzonti a breve, medio e lungo termine.

2) Ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e future espansioni

I vincoli economici ed ambientali e i lunghi tempi necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture obbligano a dare priorità all'uso ottimale della capacità esistente. Operare in questo senso significa che la pianificazione territoriale e la pianificazione a lungo termine delle aree aeroportuali dovranno procedere parallelamente per tener conto dei vincoli ambientali e del rapporto con le funzioni urbane che si insediano nelle aree aeroportuali. Fra i principali obiettivi della pianificazione coordinata fra aeroporti e territorio, vi è la salvaguardia di aree adeguate per i futuri sviluppi.

³COM (2006) 819 definitivo del 24.1.2007

3) Miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e promozione dell'intermodalità

In particolare sul tema dell'intermodalità, il Piano di Azione evidenzia che esistono tre interfacce tra i trasporti aerei e ferroviari che presentano vantaggi specifici per la collettività e possono anche ripercuotersi positivamente sull'ambiente, ovvero:

- i collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e le città, con il vantaggio di decongestionare il traffico stradale e di migliorare la qualità dell'aria attorno agli aeroporti;
- i collegamenti regionali, che comportano inoltre l'ulteriore beneficio di un'estensione del bacino di utenza dell'aeroporto;
- i collegamenti ferroviari ad alta velocità tra gli aeroporti e le grandi aree metropolitane, con i vantaggi sopra indicati e l'ulteriore possibilità che le bande orarie occupate da voli a corto raggio siano liberate a favore di voli di lungo raggio, con una migliore produttività delle bande orarie per gli aeroporti e i vettori aerei.

3.1 Aeroporti e ricadute economiche

Gli aeroporti rivestono un'importanza economica sia a livello locale che nazionale; in Italia le ricadute economiche sul territorio derivanti dai flussi di passeggeri registrati sono stimabili in circa 100 miliardi di euro all'anno.

I gestori dei principali aeroporti italiani hanno impiegato direttamente, nel 2010, oltre 9.000 dipendenti, per servire un traffico di circa 140 Milioni di passeggeri, mentre, in termini occupazionali, il settore del trasporto aereo genera complessivamente circa 500 mila addetti tra diretti, indiretti e indotti per un valore aggiunto di circa 15 Miliardi di euro/annui.

In media negli ultimi anni si sono registrati investimenti da parte dei gestori aeroportuali di circa 5 Miliardi di Euro all'anno, e ricavi per circa 3 Miliardi di Euro all'anno.

3.2 La crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio

Il traffico passeggeri in Italia è passato da 91 milioni del 2000 a circa 149 milioni del 2011, registrando un tasso annuo medio di crescita pari al 4,6%. La crescita è stata pressoché costante fino al 2008, fatta salva la flessione nel 2001 dovuta agli attentati terroristici in Usa, con un tasso di incremento del 4,8% annuo, e poi ridotta nel periodo 2008 (-1,75%) e 2009 (-2,30%).

Nonostante la recessione economica il traffico è tornato a crescere nel 2010 con tasso sostenuto, registrando una crescita del 7% rispetto all'anno precedente. La crescita è continuata registrando alla fine del 2011 un aumento del 6,5% rispetto al 2010.

In costante crescita invece il numero medio di passeggeri per movimento, che è passato da 75 pax/mov del 2000 a 106 pax/mov nel 2011.

Il traffico è cresciuto con un tasso maggiore rispetto al traffico mondiale (CAGR +4%, fonte ICAO) ed invece in linea con il tasso di crescita registrato in Europa (CAGR +4,8%, fonte Eurostat).

Gli aspetti più significativi della crescita registrata nell'ultimo decennio, che hanno influenzato lo sviluppo infrastrutturale dei terminali della rete aeroportuale sono identificabili:

- nella componente di traffico internazionale che è cresciuta in modo prevalente e diffuso su tutti gli aeroporti;
- nella componente di traffico low cost, con una crescita che in taluni scali ha riguardato la totalità dei flussi, ed un valore in alcuni anni a due cifre (Trapani con +44%, Roma Ciampino +25,5%, Treviso +25,4%, Bergamo +23,8 e Pisa +15,8%). L'incremento su questi aeroporti ha limitato la concentrazione del traffico negli scali limitrofi più grandi, rispetto al 2000, in cui circa il 60% del traffico era concentrato nei 3 aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, nel 2011 il 63% del traffico è concentrato in 6 aeroporti, evidenziando quindi una diffusione del traffico particolarmente rilevante, se confrontato con Francia, Germania e Regno Unito;
- nei flussi intercontinentali, la cui crescita ha creato nuove aperture verso i mercati del Far East.

La rete aeroportuale italiana, ha risposto con capacità adeguata anche grazie all'ingresso nella fascia degli scali di media dimensione, di aeroporti precedentemente caratterizzati da ridotta attività commerciale.

Il tasso medio di crescita annua è stimato nel 3,2% nel periodo 2011-2030, inferiore rispetto a quello registrato negli anni passati, sia per il rallentamento previsto nel breve periodo che per le basse potenzialità di crescita comunque previste per l'area Europa.

La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale (+4%) che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, per cui il mezzo aereo è la modalità privilegiata di collegamento tra il Nord ed il Sud e tra le isole ed il resto d'Italia, si prevede un contenuto tasso di crescita (+1,8%) anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari Alta Velocità.

Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica (Sicilia e Sardegna); per il traffico nazionale invece la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.

Lo sviluppo registratosi, soprattutto nel 2010 e nel 2011, delle connessioni con il Middle East e Far East, testimonia come l'ampia offerta già disponibile e che si sta predisponendo nei mercati emergenti (in molte aree con crescita a due cifre), possa avere effetti rilevanti anche sul nostro Paese, localizzato in posizione baricentrica nell'area mediterranea.

Le previsioni potranno avere scostamenti anche rilevanti in funzione dell'andamento dell'economia globale e conseguentemente dei flussi turistici; inoltre l'intensità con cui evolveranno i processi di liberalizzazione delle rotte internazionali ed intercontinentali potrà ridurre o amplificare la crescita del traffico internazionale.

Tali effetti non sono solo di carattere quantitativo ma anche qualitativo, sia per la tipologia dell'offerta (vedi la diffusione di aerei di maggiore dimensione tra cui l'A380) con impatti su strutture e infrastrutture degli scali, sia per le possibili riconfigurazioni dell'architettura delle alleanze fra i vettori, con conseguenti effetti sull'assetto dei principali aeroporti (in particolare i gates intercontinentali).

Previsione passeggeri negli aeroporti italiani (milioni)

+ 148 Milioni di PAX - CAGR 3,2 %

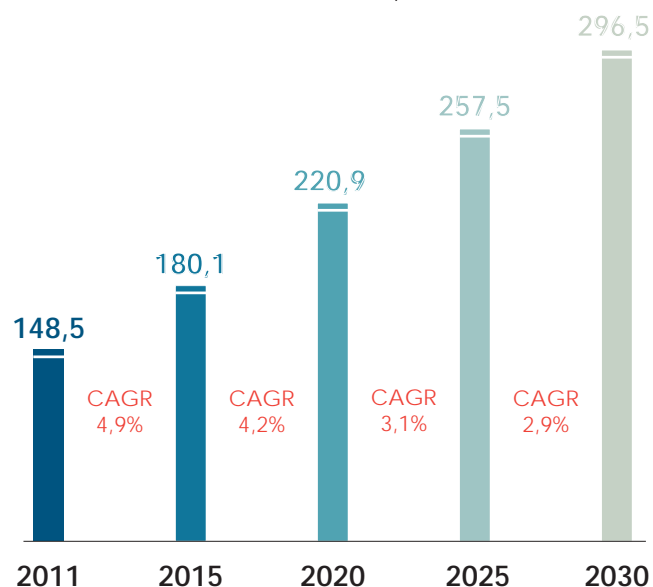


Figura 3.1 - Previsioni di traffico al 2030 (milioni)

3.3 Le caratteristiche della rete aeroportuale e del traffico aereo

Al contrario di quello che avviene nella maggior parte dei principali paesi europei, dove il traffico è concentrato in pochi scali strategici, in Italia il traffico risulta più distribuito negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri.

La particolare conformazione geografica della penisola favorisce infatti la distribuzione del traffico aereo articolata in più scali in grado di raggiungere un più ampio bacino di utenza e garantire un'accessibilità in tempi accettabili.

La rete così articolata, rendendo più efficace il traffico aereo attraverso un'offerta capillare, rappresenta un valore da preservare per lo sviluppo economico locale e nazionale, anche in relazione alla particolare distribuzione territoriale dell'apparato produttivo della media e piccola impresa.

In termini di dotazione di aeroporti commerciali, in relazione alla popolazione e all'estensione territoriale, la rete aeroportuale italiana è in linea con le realtà dei principali paesi europei, con un'offerta di 1 aeroporto ogni 1,27 Mil di residenti e ogni 6400 Km².

Rispetto ai livelli complessivi di popolazione e alle caratteristiche insediative e di sviluppo economico, il traffico aereo, appare non omogeneamente distribuito nel Paese. In alcune aree infatti, a fronte di sostenuti valori di popolazione e PIL, o di flussi turistici, non corrisponde un adeguato livello di traffico aereo.

In Italia, nel 2008, l'indice di propensione al volo si attestava su 2,2 pax/ab, rispetto alla media dei principali Paesi dell'Europa occidentale di 2,8 pax/ab. Nel 2011 l'indice è cresciuto fino ad arrivare a 2,4 pax/ab evidenziando un progressivo allineamento ai livelli di mobilità di paesi come la Germania e la Francia.

Il livello del mercato del trasporto aereo in Italia, rispetto a popolazione e indici economici è quindi ancora modesto ed il traffico internazionale è il segmento in cui l'Italia ha maggiori potenzialità di crescita. Il principale limite del mercato italiano è infatti ancora rappresentato dal basso livello di collegamenti diretti intercontinentali.

3.4 I limiti per la crescita

Il sistema aeroportuale italiano non mostra allo stato attuale, salvo poche eccezioni, sostanziali criticità di capacità rispetto ai volumi di traffico e ai movimenti che li generano.

Tuttavia, in relazione ai traffici attesi, se gli attuali livelli di capacità non fossero adeguatamente incrementati, entro i prossimi 10 anni i principali aeroporti italiani potrebbero essere gravemente congestionati, con conseguente decadimento dei livelli di servizio e ripercussioni sull'economia e la competitività nazionale.

Per Roma Fiumicino, in particolare, il differimento di immediati interventi sostanziali sul sistema piste, piazzali e aerostazioni, porta al verificarsi di fenomeni diffusi di congestione sempre più ampi nell'arco della giornata, con importati ripercussioni sulla capacità commerciale dello scalo, ovvero sulla possibilità di offerta di nuovi movimenti nelle fasce orarie più richieste. Situazione analoga per gli aeroporti di Bergamo, Catania, Bologna, Firenze e Pisa, che presentano già oggi un livello di saturazione delle aerostazioni nelle

ore di picco. Inoltre, alcuni aeroporti sono soggetti ad una forte pressione insediativa e risultano essere già compromessi rispetto alla futura crescita di traffico come Milano Linate, Roma Ciampino e Napoli Capodichino.

Peraltro la nuova disciplina emergente sulla gestione degli slot, derivante dal Single Sky 2, imporrà il preciso rispetto degli stessi, pena la cancellazione del volo, per evitare che inefficienze o scarsa capacità di un aeroporto possa determinare un effetto domino sul sistema aeroportuale europeo.

L'aumento della capacità aeroportuale è pertanto assunto come uno degli obiettivi principali del Piano Nazionale, con la finalità di rispondere efficacemente alla crescita potenziale della domanda e garantire livelli di servizio e sicurezza adeguati agli standard europei.

In coerenza con gli indirizzi assunti dalla Commissione Europea, la pianificazione dei potenziamenti è basata su:

- razionalizzazione e ottimizzazione della capacità esistente, anche per contenere, quanto possibile, gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture air side e land side;
- utilizzo della capacità disponibile in aeroporti esistenti che costituiscono oggi "riserva di rete".

3.5 Accessibilità aeroportuale e intermodalità

L'accessibilità agli aeroporti e i collegamenti territoriali, rispetto ai livelli di traffico attuali, rappresentano già un aspetto critico, anche per gli scali posti a breve distanza dai centri urbani di riferimento, in quanto in molti casi i tempi di accessibilità risultano rallentati dal traffico locale o da una viabilità inadeguata.

Nei casi degli aeroporti più distanti dai centri urbani, come Roma Fiumicino e Palermo, l'accessibilità risente del traffico generato dalla conurbazione metropolitana e da nuovi poli di attrazione urbana posti lungo la viabilità di accesso.

Per alcuni aeroporti, Roma Fiumicino è il caso più emblematico, le infrastrutture che assicurano le connessioni con i bacini di traffico non sono

coerenti, in termini di capacità e livello di servizio, con il posizionamento e il ruolo degli scali.

I livelli di intermodalità risultano complessivamente inadeguati sia al livello di rete locale che regionale e certamente non strutturati rispetto a standard ormai diffusi in Europa; risultano infatti accessibili su ferro soltanto gli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino ed Ancona.

In tutti i casi i tempi di percorrenza, le frequenze, nonché le caratteristiche dei treni, scoraggiano l'utenza e non rendono competitivo il collegamento ferroviario con quello su gomma.

Il Piano, assume come obiettivo prioritario quello del potenziamento dell'accessibilità agli aeroporti e dell'integrazione ferro-aria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il Paese.

A tal fine definisce un quadro di pianificazione unitario ed organico del sistema delle connessioni e delle interconnessioni delle infrastrutture aria-ferro-acqua-gomma, che indirizzi lo sviluppo di progetti ed opere da parte degli Enti locali, efficienti, adeguati e coerenti con i futuri sviluppi degli aeroporti.

In coerenza con la proposta della Commissione Europea per la revisione della rete delle connessioni trans-europee, e con le indicazioni del Single Sky 2, il Piano Nazionale assume che:

- a) i collegamenti con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia, sia viari che su ferro, siano posti come prioritari nella programmazione e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese;
- b) le connessioni intermodali in corso siano realizzate in tempi certi, per gli aeroporti di Bari (treno), Bologna (people mover), Cagliari (treno), Milano Linate (metro) e Napoli (metro);
- c) siano avviati i processi di realizzazione dei collegamenti su ferro per gli scali aeroportuali di Bergamo Orio al Serio, Brescia, Catania, Genova, Lamezia Terme e Trieste;
- d) siano pianificate le connessioni necessarie per gli aeroporti di Brindisi, Firenze, Trapani e Verona.

3.6 Trasporto aereo e Alta Velocità

Il recente sviluppo della ferrovia Alta Velocità sta profondamente modificando le scelte di trasporto dei viaggiatori specialmente a livello nazionale; ciò pone l'esigenza di valutare sia le opportunità integrative con la modalità aerea che gli aspetti competitivi.

In passato in Europa i collegamenti ferroviari AV erano di fatto solamente una modalità concorrente del trasporto aereo. In tempi più recenti due nuovi fattori hanno modificato la situazione del trasporto aereo interno in Europa: da una parte l'aumento della sensibilità ambientale e le misure fiscali proposte per il trasporto aereo intracomunitario; dall'altra la crescente congestione dei grandi aeroporti comunitari come Francoforte, Parigi, Amsterdam, Londra. In tale contesto, la rete ferroviaria AV ha iniziato a ricoprire il ruolo di fattore complementare al trasporto aereo, inducendo le compagnie aeree presenti nei diversi hub europei ad avvalersi della presenza di servizi AV per alimentare il proprio traffico.

L'esperienza italiana dell'introduzione dell'Alta Velocità ha permesso di guadagnare al trasporto ferroviario sulla tratta Roma-Milano una quota del 23% nel 2010 rispetto alla sua introduzione nel dicembre 2008, portando inoltre ad una riduzione di circa il 30% del traffico aereo della rotta Roma Fiumicino-Milano Linate nel 2009.

L'erosione del traffico aereo, con trasferimento di flussi di passeggeri sulle linee ferroviarie AV continuerà, considerando l'ulteriore riduzione del tempo di percorrenza per la tratta Roma-Milano, la costruzione di stazioni Alta Velocità fuori centro-città (es. Stazione Tiburtina di Roma) che permetteranno di ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza. Nuovi vantaggi deriveranno anche dall'aumento e dal miglioramento dell'offerta, a seguito dell'ingresso di nuovi operatori come NTV. Per poter sfruttare l'integrazione modale tra treno ed aereo, coerentemente con l'esperienza europea, è necessario valutare la scelte di collegamento tra aeroporti e linee Alta Velocità.

L'Alta Velocità è un elemento primario di competitività per il paese e vanno ricercate tutte le opportunità per far dialogare le due reti. L'espansione dei bacini di traffico e la fruibilità degli scali è un fattore essenziale per gli aeroporti con rilevante traffico, in particolare per quelli in grado di raccoglierlo oltre confine, anche in considerazione che questi nodi appartengono sia alla rete core TEN-T ferroviaria che a quella aeroportuale.

E' prioritario quindi per il sistema nazionale che per gli scali con un ruolo di gate intercontinentale (Fiumicino, Malpensa, Venezia) sia garantito il collegamento diretto tra aeroporto e rete AV.

Il pieno sviluppo della rete aeroportuale e della rete ferroviaria e di AV/AC e l'integrazione delle destinazioni, oltre a fornire una alternativa di viaggio ai cittadini costituisce anche una risorsa strategica del Paese nel caso in cui una delle due reti dovesse subire default temporanei.

04

Sviluppo degli Aeroporti e Territorio

Il disegno della rete aeroportuale nazionale individua gli scali che saranno chiamati ad assorbire la maggior parte dell'aumento di traffico; questi aeroporti dovranno, altresì, sostenere la crescita economica del Paese associata al trasporto aereo e ad essi vanno assicurate le condizioni di sviluppo necessarie allo scopo. Infatti lo Studio ha rilevato che i 20 principali scali italiani, dove si concentra un traffico di di 140 Mil di passeggeri (94% del traffico aereo italiano) non dispongono, all'interno dei sedimi aeroportuali, di spazi per futuri sviluppi, che dovranno essere dunque reperiti attraverso l'acquisizione di aree esterne.

Occorre quindi salvaguardare con urgenza, attraverso adeguati strumenti di vincolo, le aree necessarie per l'espansione dei sedimi nei limiti in cui dovessero risultare funzionali alla realizzazione di nuove infrastrutture sia in air side che in land side. Tale obiettivo, deve essere perseguito con il pieno coinvolgimento delle Regioni che, attraverso i propri strumenti di pianificazione e di coordinamento, meglio possono attuare vincoli ed indirizzi nel governo del territorio.

Dalla valutazione delle necessità e degli impatti, dovrà derivare il quadro degli indirizzi pianificatori all'interno dei quali dovrà essere costruita la coerenza con i Master Plan.

In tale quadro, avranno particolare rilevanza, al fine del raggiungimento di migliori risultati della pianificazione complessiva, i processi di comunicazione fra le Autorità centrali quali l'ENAC e gli Enti territoriali competenti e la concertazione nella fase di pianificazione, che vede il gestore aeroportuale nella funzione attiva di studio delle soluzioni tecniche più adeguate, anche attraverso l'analisi, laddove necessario, di quadri comparativi fra opzioni diverse.

Deve quindi essere promossa l'integrazione delle strategie di sviluppo aeroportuale nelle politiche di pianificazione del territorio, armonizzando il processo di crescita e trasformazione urbana con quello di sviluppo dell'aeroporto, che non dovrà essere considerato, come spesso accaduto in passato, come un'entità isolata ed autonoma, ma viceversa riconosciuto quale elemento pienamente inserito nel territorio, con un ruolo fondamentale

di volano di sviluppo socio-economico, coerente con gli obiettivi e le esigenze del territorio.

Se da un lato lo sviluppo degli aeroporti deve essere sensibile alle richieste e alle necessità del contesto circostante, dall'altro le strategie di trasformazione urbana devono avere grande attenzione a non compromettere lo sviluppo degli scali e a non condizionarne l'operatività, in un processo tendente ad una convergenza tra le strategie nazionali e quelle aeroportuali locali.

Occorre dunque che le strategie aeroportuali siano integrate nelle prospettive locali, in un processo di concertazione della pianificazione dello sviluppo del territorio di riferimento, che deve essere perseguito già dalle prime fasi di elaborazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, con le debite attenzioni ai fenomeni di interazioni tra territorio ed aeroporto come le emissioni inquinanti, il rumore, il pericolo per la sicurezza della navigazione aerea che alcune attività sul territorio generano all'attività di volo.

4.1 Tutela delle aree a rischio di impatto

L'esigenza di salvaguardare l'esposizione al rischio nelle vicinanze delle infrastrutture aeroportuali, ha indotto l'Enac in ottemperanza alle previsioni normative ad imporre dei vincoli allo sviluppo del territorio limitrofo agli aeroporti, con riferimento alla densità edilizia e alle attività compatibili, al fine di mitigare le conseguenze di un eventuale incidente.

Il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione e delle norme di attuazione emanate dall'ENAC a tutela delle persone che risiedono o svolgono la propria attività nelle aree limitrofe agli aeroporti, è un passo fondamentale per assicurare i livelli di sicurezza attesi. Fermo restando quanto sopra affermato, è opportuno trasformare un vincolo necessario in un'opportunità di sviluppo che porti vantaggio al territorio, sia sul piano dell'impatto ambientale che sul piano delle iniziative economiche ed industriali che possono ricevere beneficio dalla presenza di infrastrutture aeroportuali.

E' quindi necessario che gli Enti territoriali diano luogo ad una attenta pianificazione urbanistica delle funzioni da sviluppare nelle aree limitrofe agli aeroporti, che siano coerenti con essi e tendano ad integrare anche attività a servizio dell'aeroporto, a beneficio delle comunità residenti.

4.2 Vincoli aeronautici

Di converso nel rapporto tra territorio e aeroporto è altrettanto importante il tema dei rischi che il territorio genera all'attività di navigazione aerea, in termini di sicurezza. In tal senso è indispensabile che i comuni recepiscano nei propri strumenti di pianificazione i limiti di altezza di edifici e manufatti derivanti dai piani ostacoli degli aeroporti, al fine di evitare la realizzazione di opere che costituiscano ostacolo alla navigazione aerea, sia in relazione alle attuali infrastrutture di volo che a quelle programmate, al fine di non compromettere gli sviluppi futuri degli scali.

Tali vincoli edificatori dovranno essere recepiti dagli strumenti urbanistici comunali al fine di rendere più efficiente ed efficace l'azione della Pubblica Amministrazione, a vantaggio delle singole iniziative dei cittadini e delle imprese.

5.1 Il traffico cargo in Italia

Sebbene il trasporto cargo in Italia rappresenti una piccolissima parte del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%), riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40% (fonte ISTAT) del valore totale delle merci trasportate. Rispetto ai principali paesi europei concorrenti, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate, la quota relativa generata dai nostri aeroporti è di circa il 7%, quella tedesca il 37% e quella francese il 15%.

Il traffico cargo in Italia, dopo la forte diminuzione del 2009, dovuta anche all'abbandono da parte di Alitalia di questa tipologia di attività, ha ripreso quota nel corso del 2010, con una crescita del 18%, e nel 2011 82,3%, assestandosi a 940.000 mila tonnellate, pari a quanto registrato nel 2006. In Italia il traffico cargo continua ad essere concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia 64% e Lazio 20%) dove viene smistato circa l'84% del totale delle merci via aerea.

Il traffico è sostanzialmente concentrato per il 77% in tre aeroporti principali: Milano Malpensa (47%), Roma Fiumicino (18%) e Bergamo Orio al Serio (12%). Tutti gli altri scali sono stati interessati da quote inferiori al 4% del totale.

Il 63% delle merci trasportate ha destinazione extra UE, (31% Asia; 18% Nord America; 8% Middle Est) il 32% invece è destinato ai mercati europei, mentre solo il 5% è destinato al mercato nazionale.

Malpensa è il principale aeroporto per i traffici extra Ue, seguito da Roma Fiumicino, mentre lo scalo di Bergamo è al primo posto per le relazioni intra UE.

Il traffico nazionale è concentrato principalmente sullo scalo di Bergamo Orio Al Serio e Roma Fiumicino, seguiti da Malpensa, a vocazione più internazionale, Pisa e Catania.

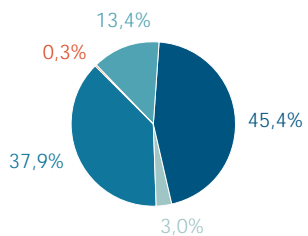
Il traffico cargo complessivo, che ha come origine e destinazione, l'Italia è pari al 25% per l'import e il 75% per l'export, diversamente distribuito nelle macroaree. Infatti ad un netto sbilanciamento verso l'export dell'Italia Nord-occidentale (70%) si contrappone il Nord-Est con un flusso predominante in entrata.

Le previsioni di crescita prevedono che nel periodo 2010-2030 il traffico cargo italiano aumenti dalle 900 mila tonnellate del 2010 a 1.600 mila tonnellate nel 2030, con un raddoppio del traffico attuale, ma in ogni caso ben al disotto dei valori attuali e previsti dei principali Paesi Europei.

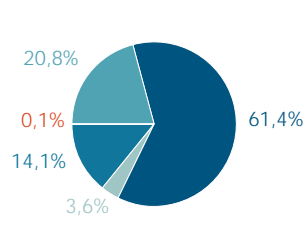
Rank	Aeroporto	Merci Avio	Merci Superficie	Posta	TOTALE	%
1	Milano MXP	422.429		10.245	432.674	47,11
2	Roma FCO	153.679		10.866	164.545	17,92
3	Bergamo	106.056	865		106.921	11,64
4	Bologna	26.177	9.655	1.967	37.799	4,12
5	Venezia	29.294	8.184	131	37.609	4,10
6	Brescia	4.254	12	30.054	34.320	3,74
7	Milano LIN	15.519		3.543	19.062	2,08
8	Roma CIA	18.002			18.002	1,96
9	Catania	8.235	1	974	9.210	1,00
10	Torino	1.212	7.141		8.353	0,91
Totale		784.857	25.858	57.780	868.495	95,00
Totale Italia		811.176	36.659	70.510	918.345	100,00

Fig. 5.2 – Distribuzione del traffico merci negli scali italiani per tipologia

Volumi Trasportati - Export



Volumi Trasportati - Import



Valore Merce Trasportata

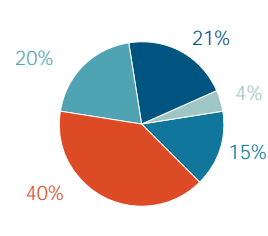


Fig. 5.1 – Il trasporto merci per modalità di trasporto, volumi e valore della merce trasportata

Lo scenario attuale evidenzia una debolezza strutturale del sistema Paese sul traffico merci; i vantaggi italiani in termini di posizione geografica, baricentrica rispetto al bacino mediterraneo, e soprattutto di alto valore aggiunto delle merci made in Italy, non appare sufficientemente supportato da servizi ed infrastrutture di rete efficienti.

Per gli elevati standard qualitativi e di efficienza, il mercato cargo movimentata su pochi aeroporti la gran parte del traffico. In alcuni scali, infatti, la mancanza di dogane, di magazzini specializzati e servizi di base minimi per un'efficiente catena logistica aerea, unita alla scarsità dei collegamenti diretti tra l'Italia e alcuni territori a più forte crescita economica nel mondo, spinge numerosi operatori a preferire aeroporti anche molto distanti rispetto al punto d'origine del carico.

Tale differenza di servizio rispetto agli hub continentali, determina una fuga delle merci su altri scali europei; infatti su un mercato complessivo stimato di 1,2 M di tonnellate, circa il 51% del traffico gestito dai vettori aerei raggiunge via terra altri importanti aeroporti europei, (Monaco, Francoforte, Parigi, Zurigo, Amsterdam e Madrid), mediante le reti di Road feeder service con un conseguente aumento del costo totale del trasporto a carico delle aziende italiane ed un beneficio, in termini di traffico ed indotto logistico, di cui giovano altri paesi europei.

Questi flussi sono essenzialmente diretti verso e da il Nord America e l'Asia e includono capi di moda, cibi di alta qualità, beni elettronici e utensili.

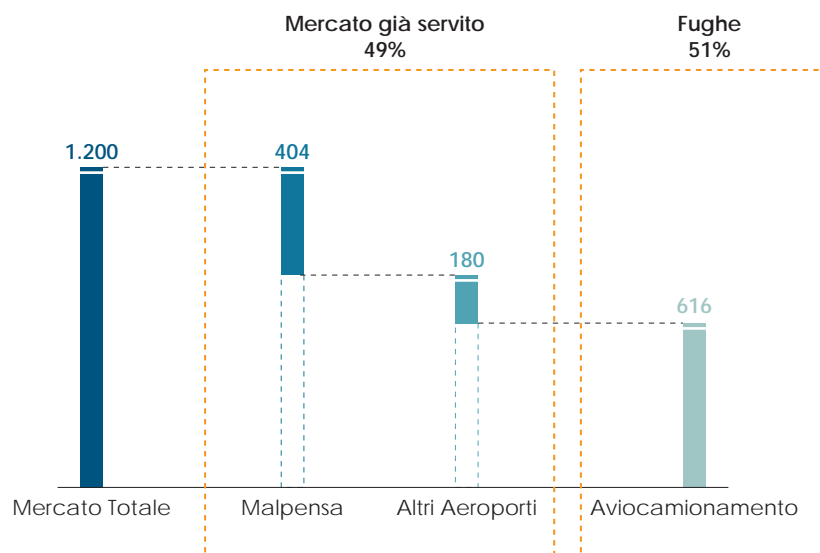
A tale fuga delle merci si aggiunge poi una quota del totale del traffico merci, non gestito dai vettori, ma direttamente dagli spedizionieri, movimentata come "superficie", e non considerata come merce aerea.

5.2 Natura della domanda air cargo

La globalizzazione dei mercati spinge le aziende a disporre di impianti industriali e di centri di distribuzione diffusi in tutti i continenti, rendendo strategica l'attività di trasporto. La convenienza della delocalizzazione e dell'internazionalizzazione, ha reso l'air cargo una componente decisiva e generatrice di valore nella filiera produttiva e distributiva.

Il tendenziale abbreviarsi del ciclo di vita dei prodotti, specie di quelli che utilizzano proprio per questa motivazione il trasporto aereo, ha reso il "time to market" fattore chiave di successo, garantendo una relativa più lunga presenza sul mercato ed una migliore remunerazione del capitale investito, gravato di minori oneri per il più rapido "cash in".

L'alto costo del magazzinaggio, a causa dell'immobilizzazione di capitale conseguente, ha favorito la produzione "just in time", quella legata all'ordine. Il fenomeno implica che la "velocità" sia il fattore chiave di successo, rendendo perciò competitivo il ricorso al trasporto aereo per molte commodities.



1) i volumi si riferiscono esclusivamente alle merci, i volumi relativi alla posta non sono inclusi

Fig. 5.3 – La distribuzione della domanda di air cargo (escluso traffico posta)

Fonte: Sea-analisi Roland Berger 2009

Come già evidenziato la quota che transita per via aerea rappresenta il 40% del valore economico totale scambiato tra tutte le modalità di trasporto, connotando pertanto il settore per bassi volumi in termini di tonnellate ma per alto valore aggiunto se riferito alle tipologie di merce trasportata. Il servizio di trasporto aereo delle merci è infatti fondamentale per la commercializzazione dei prodotti di alta gamma, ad alto valore aggiunto o prodotti che richiedono elevata sicurezza e velocità di consegna, come:

- merce pregiata, per valore merceologico (es. prodotti ad elevato contenuto tecnologico, gioielleria) o per valore di bisogno (es. ricambistica);
- merce deperibile, in senso merceologico (es. agroalimentare, animali vivi, fiori) o in valore (es. prontomoda).

La particolare natura dei beni trasportati richiede la soluzione di complessi problemi di logistica intermodale, elevati standard logistici, sia in termini di servizi di supporto al trasferimento del bene, qualora si tratti ad esempio di beni deperibili, sia in termini di puntualità e regolarità dei servizi di consegna, quali la posta/corrieri espressi o i beni strategici di una catena just-in-time. Strategica in tal senso l'offerta di strutture aeroportuali di supporto e di infrastrutture adeguate per l'accessibilità.

5.3 Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo

La capacità di attrarre attività di logistica e di trasporti nei pressi degli aeroporti dipende essenzialmente dalla combinazione di molteplici fattori:

- abilità dello scalo di attivare elevati volumi di traffico aeromercati grazie al network di collegamenti aerei disponibili;
- buona connettività dello scalo con i territori circostanti mediante la rete stradale e ferroviaria principale;
- vicinanza geografica dell'aeroporto al mercato di destinazione finale dei beni;

- disponibilità di aree attrezzate alle operazioni di logistica presso lo scalo o nelle immediate vicinanze;
- operatività notturna.

Nel trasporto air-cargo, le economie di scala e le sinergie con altre attività quali magazzini specializzati e operatori che utilizzano tecnologie avanzate sono necessarie per innescare meccanismi di incentivazione allo sviluppo di attività economiche dirette, indirette e indotte.

Si riporta a seguire a titolo di esempio i risultati di un sondaggio ai vettori general cargo in merito ai fattori che influenzano la scelta di un aeroporto.

Fattori	Punteggio (0-5)
Operatività notturna	4,26
Minimizzazione dei costi complessivi	4,15
Reputazione dell'aeroporto nel settore cargo	4,10
Attrattività dell'area come origine e destinazione dei traffici	4,00
Presenza di spedizionieri internazionali nell'area	3,95
Accessibilità stradale all'aeroporto	3,87
Tempi di operazioni doganali	3,87
Incentivi finanziari da parte dell'aeroporto	3,85
Tempi di raggiungimento via camion dei principali mercati	3,79

Fig. 5.4 – Fattori che influenzano la scelta di un aeroporto da parte dei vettori general cargo

Fonte: J. Gardiner, S. Ison, I. Humphrey – Loughborough University

Nel caso del traffico cargo, a differenza di quello passeggeri, l'obiettivo principale del Piano non è quello di adeguare le infrastrutture alla domanda, ma viceversa quello di potenziare le infrastrutture aeroportuali e logistiche, di supporto alle attività cargo, e i collegamenti intermodali per:

1. trattenere le quote di merce italiana già vettoriata con cargo aereo ma inoltrata attraverso altri aeroporti europei; il recupero dell'avio camionato può essere una grande opportunità di crescita, soprattutto per gli aeroporti del Nord Italia, di cui ne beneficerebbe l'intero territorio, in termini di crescita economica ed incremento occupazionale;
2. recuperare la quota di merci non vettoriata che viaggia in superficie;
3. attrarre nuova merce che attualmente non utilizza il cargo aereo, per carenza di infrastrutture, soprattutto nel sud del Paese;
4. creare le condizioni per cogliere le opportunità derivanti dall'orientamento verso una liberalizzazione del trasporto merci su gomma.

Il traffico cargo andrà polarizzato su un numero contenuto di scali cargo che possano svolgere le funzioni di:

- porte di accesso al trasporto aereo da parte della domanda locale, attraverso un'attività di feederaggio degli hub operata con aeromobili di piccole dimensioni che rendano remunerativo il trasporto anche con carichi modesti, che possano alimentare gli hub o servire servizi punto-punto per traffici meno consistenti o regolari;
- piattaforme logistiche integrate, in scala ridotta a supporto di traffici specializzati, su una direttrice fissa a supporto della catena logistica di una singola industria o di un distretto industriale.

Il ruolo assegnato agli scali cargo implica la presenza di dotazioni infrastrutturali e servizi operativi adeguati per rispondere alle esigenze del mercato.

Particolare rilievo riveste il tema dell'accessibilità e della connessione intermodale, che può costituire una grande opportunità per il settore cargo, anche per i possibili collegamenti dedicati attraverso i cosiddetti treni piattaforma, già preconfigurati per la gestione dei containers cargo aerei. In quest'ottica sono stati identificati gli aeroporti in possesso dei requisiti suddetti o con potenzialità di acquisirli nel tempo, distribuiti nelle macroaree di riferimento, corrispondenti alle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica.

Al fine dell'ottimizzazione delle dotazioni già disponibili, gli interventi andranno orientati prioritariamente per il miglioramento e potenziamento delle infrastrutture esistenti, al fine di consolidare il traffico già esistente.

Le azioni di sostegno al trasporto aereo merci oltre agli interventi infrastrutturali dovranno inoltre comprendere interventi di carattere normativo ed amministrativo, relativi alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di handling, alla flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione dei regolamenti di sicurezza con quelli doganali, all'uniformità delle prassi applicative.

La polarizzazione del traffico tra gli aeroporti dipenderà molto anche dalle scelte di posizionamento e dalla rete di distribuzione terrestre dei vettori logistici.

6.1 Il rapporto aeroporto – ambiente

Il settore dell'aviazione costituisce a livello mondiale l'unica veloce rete di trasporto che consente la connettività tra le nazioni rendendo possibili viaggi anche a lungo raggio, supportando lo sviluppo dell'economia globale e del turismo ed agevolando gli scambi commerciali. Lo sviluppo del trasporto aereo rappresenta quindi uno dei fattori chiave per la crescita dell'economia.

Il ruolo vitale che l'aviazione gioca nell'ambito dello sviluppo economico e sociale comporta la necessità che la stessa continui a svilupparsi in maniera sostenibile, limitando e contenendo le proprie emissioni che contribuiscono ai cambiamenti climatici.

In tale contesto assume particolare rilevanza il giusto bilanciamento tra i benefici generati dall'aviazione ed i connessi costi e ricadute a livello economico, sociale ed ambientale. Il bilanciamento va ricercato in un percorso di lungo periodo finalizzato alla sostenibilità ambientale di tale modalità di trasporto.

A livello mondiale il complesso dell'industria aeronautica produce circa il 2% di tutte le emissioni di CO₂ prodotte dall'uomo; mentre il settore dell'aviazione è responsabile per il 12% delle emissioni complessive di CO₂ generate a livello mondiale da tutte le modalità di trasporto, rispetto per esempio al 74% del trasporto su strada.

Nonostante tali dati, al fine di perseguire l'obiettivo della crescita sostenibile, la sfida chiave per il settore dell'aviazione è la riduzione dei suoi impatti ambientali sia a livello globale che locale.

L'obiettivo è quindi quello di integrare le politiche ambientali di settore con quelle generali dell'Europa e della Nazione, al fine di combattere i cambiamenti climatici e proteggere le comunità limitrofe agli aeroporti dagli impatti ambientali generati dall'operatività aeroportuale.

Gli aeroporti, in funzione delle loro diverse dimensioni e della diversa tipologia di operatività, generano differenti livelli di impatto sul territorio circostante; in tale ottica va considerato il coinvolgimento delle Comunità locali nei processi di sviluppo per valutare le diverse possibilità di mitigazione

degli impatti.

Come precedentemente detto nel presente documento diversi aeroporti raggiungeranno nel breve-medio periodo i propri limiti di capacità infrastrutturale, rendendo necessaria l'individuazione e l'adozione di tempestivi piani ed azioni di sviluppo.

Nei Master Plan le previsioni di sviluppo degli aeroporti devono quindi essere definite valutandone l'effettiva sostenibilità ambientale in termini di ricadute sul territorio e di correlazione con le popolazioni residenti nelle aree prossime al sedime. E' quindi necessario promuovere politiche di sviluppo degli aeroporti che abbiano la sostenibilità ambientale quale elemento qualificante e trainante.

6.2 Le strategie europee

L'Unione Europea, partendo dalla considerazione che il settore dei trasporti rappresenta una fonte significativa e crescente di inquinamento acustico e atmosferico, ha stabilito di ridurre di almeno il 60% le emissioni di gas serra entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Per il 2030 l'obiettivo del settore trasporti è una riduzione delle emissioni del 20% rispetto ai livelli del 2008.

Il White Paper della C.E. indica agli Stati Membri 10 obiettivi, da perseguire al fine della riduzione del 60% delle emissioni di gas serra. Risultano di particolare rilevanza per il settore del trasporto aereo:

- utilizzare nel settore dell'Aviazione civile entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio;
- trasferire entro il 2030 il 30% del trasporto merci su strada, sulle percorrenze superiori a 300km, verso altre modalità di trasporto;
- collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad Alta Velocità;
- rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portare a termine lo spazio aereo comune europeo.

6.3 Il contributo degli aeroporti alle strategie nazionali

Pur evidenziando che l'aeroporto, nel suo funzionamento e nella sua operatività, concorre per una percentuale contenuta all'inquinamento globale è essenziale che l'infrastruttura evolva verso forme di ampia sostenibilità ambientale anche in considerazione della sua delicata interazione con il territorio.

A livello nazionale l'Italia è già impegnata per conseguire il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto e nell'ambito di tali attività il settore aeroportuale ha già visto un impegno dell'aviazione civile mediante la sottoscrizione da parte dell'ENAC del Patto per l'Ambiente con la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dell'Ambiente nonché del relativo Accordo di Programma.

Si rende quindi necessaria l'elaborazione di policies per il settore aeroportuale che, nel traguardare gli obiettivi del citato White Paper europeo, qualifichino il contributo del trasporto aereo italiano.

Tali policies devono quindi fornire agli aeroporti specifiche indicazioni, target, linee guida fissando orizzonti temporali per l'elaborazione di programmi finalizzati al miglioramento della sostenibilità ambientale degli stessi.

E' opportuno che le policies stimolino il più possibile il perseguimento di Buone Pratiche e comportamenti virtuosi per il risparmio energetico, l'autosufficienza energetica, il contenimento degli impatti ambientali e la produzione di energia da fonti rinnovabili, finalizzando al meglio anche in tal senso gli investimenti e l'impiego di nuove tecnologie.

Nell'azione di regolazione dello sviluppo dei singoli aeroporti ENAC avrà cura di elaborare policies attuative di questi orientamenti valutando, per gli aspetti connessi, l'adeguatezza e la coerenza delle previsioni contenute nei Master Plan aeroportuali.

6.4 La Valutazione ambientale strategica

Il Piano nazionale degli aeroporti configurando il disegno della rete degli aeroporti d'interesse nazionale, non è solo un programma ad indirizzo politico a cura del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma anche un piano di settore ed in tal senso deve trovare compiuta integrazione, seppur in via complementare, con le valutazioni connesse alle relazioni ambientali/territoriali da attuarsi attraverso una procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Quest'ultima è infatti finalizzata alla valutazione di "piani e programmi" ad area vasta per apprezzare le valenze ambientali in termini di precauzione, secondo il principio guida che consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi tipicamente socio-economici.

La norma di riferimento, il Dlgs 152/06 e smi, stabilisce che i piani e programmi di livello nazionale riguardanti il settore dei trasporti che possono avere effetti sull'ambiente, devono essere subordinati alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, avviata dall'Autorità procedente, contestualmente al processo di formazione del piano o programma.

Collateralmente alla formalizzazione del presente Piano si rende pertanto opportuna l'attivazione del processo di VAS per adempiere correttamente, dal punto di vista normativo ed istituzionale, alle disposizioni in materia di tutela ambientale.

Alla luce di quanto sopra è necessario che ENAC dia immediatamente avvio alla redazione degli studi di base connessi con la procedura di VAS.

Dotare la rete aeroportuale di una VAS è elemento che qualifica la stessa nel suo dimensionamento attuale e futuro sotto il profilo della sostenibilità ambientale e della sua integrazione con le prospettive di crescita del territorio nazionale.

Saranno invece sottoposti alla Valutazioni di Impatto Ambientali (VIA) i Master Plan dei singoli aeroporti, che attengono ad una scala di livello progettuale.

7.1 Le caratterizzazioni della rete

La struttura di una rete per la mobilità del trasporto aereo, riconoscibile a valenza "nazionale", deve essere in grado di offrire:

- una omogenea copertura del territorio nei propri punti di servizio, in attuazione del principio di coesione dei territori;
- una efficace risposta alle esigenze di mobilità espresse dai bacini di utenza sottesi;
- una uniforme opportunità di crescita economica tra le diverse aree del Paese;
- una connettività dei propri scali, rispetto al network globale, che abbia il minor numero di step possibile per il passeggero che deve raggiungere la propria destinazione.

L'applicazione di questi principi di riferimento nelle specificità del contesto italiano delinea un quadro complesso, tenuto conto della particolare conformazione geografica e della diffusa presenza su tutto il territorio del Paese di centri di interesse economico e culturale.

Le peculiarità sono facilmente apprezzabili nella rilevazione della distribuzione del traffico che trova un bilanciato rapporto tra i due poli di Roma Fiumicino e Milano Malpensa e gli altri scali di media portata.

In quest'ottica, il sistema aeroportuale italiano appare adeguato rispetto alle caratteristiche del territorio e anzi supplisce a carenze strutturali di altre modalità di trasporto, quale quello ferroviario. La presenza di un aeroporto in certe regioni del centro sud, delle Isole ed in alcune zone del centro nord, rappresenta spesso l'unica possibilità di avere una porta di collegamento al resto dell'Italia e dell'Europa, con importanti ricadute sulla coesione dei territori e sullo sviluppo sociale ed economico.

7.2 La struttura della rete degli aeroporti di interesse nazionale

L'origine militare degli aeroporti del nostro Paese ne ha caratterizzato, al tempo, la dislocazione sul territorio in ragione di motivazioni di carattere strategico per la difesa nazionale. Dagli anni '60 in poi lo sviluppo dell'attività commerciale ha fatto assumere rilievo a quegli scali risultati più funzionali rispetto alla domanda di traffico espressa dalle diverse aree del Paese.

L'esigenza della concreta rappresentazione della rete aeroportuale nazionale comporta l'identificazione chiara degli aeroporti che la costituiscono e che inequivocabilmente hanno insita la prerogativa dell'interesse nazionale; ovvero di nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.

In tal senso l'identificazione si fonda su almeno due matrici di lettura che concorrono coerentemente a riconoscere ai medesimi aeroporti il ruolo di terminali costituenti la "rete nazionale"; vi sono infatti riferimenti ormai consolidati sulle qualità trasportistiche di ruolo e funzione, nonché di caratterizzazione infrastrutturale in termini di capacità riguardanti gli aeroporti italiani riconoscibili nel network nazionale.

Il primo è lo Studio che porta nelle proprie conclusioni un disegno dell'assetto infrastrutturale che proiettivamente, all'anno 2025, vede un complesso di 44 aeroporti rispondere, secondo diversa entità, alla domanda prevedibile anche a supporto della penetrazione dei flussi turistici sull'intero territorio; su questo riferimento di specifica portata, trova un'armonica relazione il secondo riferimento che è il quadro identificativo della rete europea TEN-T che vede concorrervi 33 aeroporti nazionali.

La correlabilità tra il disegno a livello europeo con quello nazionale è ovviamente una condizione imprescindibile affinché il ruolo riconosciuto a ciascun aeroporto abbia un carattere oggettivo ed il modello risultante sia effettivamente rappresentativo non solo della realtà, ma soprattutto delle potenzialità insite nel sistema.

La rete aeroportuale nazionale di seguito dettagliata presenta, nella sua unicità, una differenziazione funzionale che distingue, all'interno del suo impianto, gli aeroporti principali che, a prescindere dal volume di traffico attuale e per la loro centralità:

- rispondono alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e sono in grado di garantire nel tempo tale funzione;
- sono caratterizzati da un elevato grado di connettività sulle destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale;
- sono compresi nella rete europea TEN-T.

Gli altri terminali della rete hanno una caratterizzazione di servizio base e sono scali che:

- per la ridotta estensione dei bacini di utenza risultano rispondere ad una domanda di traffico ad estensione regionale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali o da altre infrastrutture di trasporto;
- sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete, con alcuni collegamenti a livello europeo point to point;
- assicurano una diffusa ed uniforme copertura del territorio nazionale e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete;
- sono in parte compresi nella rete europea TEN-T.
- costituiscono un livello di accessibilità al territorio e di prossimità alle attività produttive quale supporto alla piccola e media impresa che caratterizza la struttura del modello industriale italiano.

Sulla base delle specificazioni illustrate la visualizzazione della rete aeroportuale nazionale e quindi gli aeroporti di interesse nazionale che la costituiscono, come da Codice della Navigazione art. 698,1° comma, rimane di conseguenza definita in 42 scali, di cui quelli principali sono 24, come rappresentati nella tabella di seguito.

La costituzione dei sistemi aeroportuali è stata recentemente innovata dai Regolamenti europei prevedendo l'unicità del soggetto gestore. Essi dovranno quindi essere determinati valutando i possibili interventi sulla titolarità della gestione e vanno pertanto istituiti con successivi e specifici atti del governo.

Ai fini dell'istituzione di nuovi sistemi aeroportuali, si farà riferimento agli scali definiti a sviluppo correlato di cui al successivo punto 11.5.

Rete nazionale			Rete Ten-T	
			Core Network	Comprehensive Network
Aeroporti Principali 24	1	Alghero		•
	2	Bari		•
	3	Bergamo	•	•
	4	Bologna	•	•
	5	Brindisi		•
	6	Cagliari		•
	7	Catania		•
	8	Firenze		•
	9	Genova	•	•
	10	Lamezia Terme		•
	11	Milano Linate	•	•
	12	Milano Malpensa	•	•
	13	Napoli Capodichino	•	•
	14	Olbia		•
	15	Palermo	•	•
	16	Pisa		•
	17	Roma Ciampino		•
	18	Roma Fiumicino	•	•
	19	Torino	•	•
	20	Trapani		•
	21	Treviso		•
	22	Trieste		•
	23	Venezia	•	•
	24	Verona		•

Rete nazionale			Rete Ten-T	
			Core Network	Comprehensive Network
Aeroporti di Servizio 18	25	Ancona		•
	26	Aosta		
	27	Brescia		•
	28	Bolzano		•
	29	Comiso		
	30	Crotone		
	31	Cuneo		
	32	Foggia		•
	33	Forlì		•
	34	Lampedusa		•
	35	Pantelleria		•
	36	Parma		
	37	Perugia		
	38	Pescara		•
	39	Reggio Calabria		•
	40	Rimini		
	41	Salerno		
	42	Taranto		



Fig. 7.1 – La rete aeroportuale nazionale



Fig. 7.2 – La nuova rete Ten-T proposta dalla Commissione Europea

Sono di interesse locale tutti gli aeroporti non individuati quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.

Sono quindi aeroporti che non sono funzionali al trasporto commerciale, ma svolgono prevalentemente attività di Aviazione Generale, ovvero tutte quelle operazioni di aviazione civile che non sono comprese nel trasporto aereo commerciale. Essi svolgono una funzione rilevante di supporto alla rete di interesse nazionale. Costituiscono infatti la struttura base per rispondere a diverse esigenze del territorio. In tali scali infatti vengono svolte molteplici attività prevalentemente a carattere sportivo e turistico, ma anche di addestramento, formazione e supporto alla protezione civile, soccorso aereo, aerotaxi e lavoro aereo.

Di grande rilievo infine le funzioni che tali infrastrutture assolvono, o che potrebbero assolvere, in materia di protezione del territorio e di emergenza, non solo nelle situazioni di calamità naturali, ma soprattutto per la lotta agli incendi, sempre più frequenti nel nostro paese, e più in generale, a tutte quelle forme di controllo del territorio, finalizzate a verificare ed impedire fenomeni di alterazione o aggressione dello stesso. Oltre a ciò gli scali di interesse locale possono essere utilizzati anche per le emergenze sanitarie, per il trasporto rapido di organi da trapianto.

Nel complesso tali aeroporti all'interno del più generale sistema aeroportuale, svolge un ruolo importante, alla scala regionale in quanto rappresentano i punti più capillari di un servizio correlato agli aeroporti della rete. Essi, quali strutture di prossimità, costituiscono un insostituibile accesso alle aree produttive del territorio e quindi un punto di riferimento per le attività economiche di particolare attenzione alle attività legate al turismo e all'aviazione d'affari.

Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico, non identificati di interesse nazionale, sono suscettibili di trasferimento agli Enti locali ai sensi del D.Lgs. 85/2010, con esclusione di quelli che saranno preservati in quanto destinati a funzioni o ruoli di specifica valenza e pertanto sottoposti ad un indirizzo nazionale.

Sulla base della rilevazione compiuta sul sistema aeroportuale italiano e ipotizzando che non intervengano eventi di mercato significativamente diversi da quanto previsto, il complesso degli scali esistenti e di nuova realizzazione, così come identificati nella rete nazionale, appare in grado di rispondere alla crescita del traffico prospettata entro il 2030, tenuto conto degli interventi di adeguamento e potenziamento in corso, pianificati anche oltre l'orizzonte dei Master Plan già elaborati.

L'assetto della rete definito restituisce infatti un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale alla scala nazionale che, confrontato con la domanda potenziale, non mostra necessità di ulteriori integrazioni, nei termini di nuovi impianti, ma potenziamenti e sviluppi delle infrastrutture esistenti appartenenti alla rete e, soprattutto, miglioramenti dell'accessibilità e delle connessioni intermodali affinché i territori possano trarre i maggiori benefici. Fatte salve le scelte strategiche assunte già da tempo a livello istituzionale in merito alla localizzazione dei siti su cui sviluppare i nuovi scali di Viterbo, come terzo scalo del Lazio e di Grazzanise quale scalo principale per il territorio campano, il Piano non prevede la realizzazione di nuovi scali nell'intero Paese.

E' tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030, che, per quanto riguarda il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali:

- vengano redatti, o adeguati, i Master Plan degli aeroporti, con riferimento al quadro dei requisiti di ruolo e relazioni con le altre modalità di trasporto definito dal disegno della rete nazionale;
- siano garantiti i requisiti prestazionali prescritti dal Piano per tipologia di aeroporto;
- gli interventi già pianificati dai gestori con i Master Plan approvati o in corso di approvazione, siano puntualmente realizzati per tutti gli aeroporti principali, così come individuati dal Piano;
- attraverso l'adeguamento dei diritti aeroportuali sia agevolata la sostenibilità economico-finanziaria degli investimenti dei gestori;

- sia favorito lo sviluppo delle infrastrutture attraverso le forme più adeguate, quali project financing o forme di ampliamento della partecipazione di privati nelle società di gestione;
- siano salvaguardate le aree di espansione degli aeroporti nell'ambito degli strumenti urbanistici degli Enti locali;
- siano promosse forme di collaborazione fra gestori aeroportuali e territorio per lo sviluppo di piani di integrazione fra infrastrutture e funzioni urbane;
- sia garantita la fattibilità degli interventi attraverso il loro inserimento in un provvedimento legislativo che ne sancisca l'interesse nazionale, la priorità ed indifferibilità e definisca procedure accelerate per i processi autorizzativi, fra i quali le valutazioni di impatto ambientale, e per l'esecuzione delle opere, in maniera che i tempi di attuazione risultino compatibili con le dinamiche di crescita del traffico;
- siano garantiti i livelli di servizio attraverso la regolamentazione di standard minimi in relazione alle dimensioni e alla qualità di strutture e infrastrutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, sostenibilità economica, contenimento di consumi energetici, relazione con l'ambiente e il paesaggio.

Per quanto riguarda il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità degli aeroporti principali è necessario che:

- gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti con maggiore valenza strategica;
- i collegamenti che assicurano l'accessibilità ai tre Gate Intercontinentali (Roma, Milano e Venezia) sia viari che su ferro, siano posti come urgenti e indifferibili nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti;
- sia garantita l'attuazione degli interventi da parte delle Istituzioni nazionali, attraverso impegni della spesa pubblica in materia di investimenti;

- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati processi di pianificazione degli ulteriori collegamenti su ferro indicati dall'Action Plan.

Per quanto riguarda gli aeroporti di servizio:

- si potranno valutare con le competenti Istituzioni territoriali interventi pubblici di iniziativa regionale finalizzati al miglioramento delle infrastrutture, dell'accessibilità e della multi-modalità senza diritto di priorità rispetto alle realizzazioni previste per gli scali principali;
- siano verificate condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per gli scali che non dimostrassero, entro il prossimo triennio, il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, dovranno essere valutate opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;
- nel prossimo triennio l'ENAC attiverà una iniziativa istituzionale con le Regioni, gli altri Enti e soggetti territoriali e con le Associazioni di settore per valutare forme e modalità di gestione dedicate per tale tipo di aeroporti, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico;
- in attuazione del presente piano, Enac elaborerà, con il contributo degli operatori del settore, un modello funzionale, tecnico e operativo semplificato (esteso anche ai servizi aeroportuali), appropriato al ruolo di questi scali nella rete anche al fine della maggiore economicità della gestione degli stessi.

10

Action Plan di sviluppo della rete

L' Action Plan si configura come lo strumento di programmazione del Piano Nazionale, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività.

L'obiettivo dell'Action Plan è anche quello di favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione degli scali anche in rapporto ai terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.

L'Action Plan è articolato per macrobacini di traffico e definisce:

- le azioni mirate allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti e al potenziamento dell'accessibilità e delle interconnessioni modali degli stessi, sia alla scala locale che nazionale;
- gli interventi prioritari, divisi per tipologia di azione in relazione alla loro specifica natura e ai diversi livelli di competenza; quali, ad esempio, interventi di natura infrastrutturale, operativa e gestionale;
- i costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;
- le prestazioni attese dagli aeroporti principali della rete nazionale, attraverso la definizione di requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- gli adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale, al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi;
- la proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale.

Ferma restando la classificazione della rete nazionale in aeroporti principali e aeroporti di servizio, l'Action Plan riconosce nel posizionamento degli scali principali della rete, le valenze qualitative ad essi attribuite dallo Studio secondo la differenziazione tra strategici e primari e, fra i primi, l'individuazione dei gate intercontinentali; ciò al fine di determinare la priorità degli interventi, la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare, associato ad ogni profilo funzionale.

11.1 Aeroporti strategici

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

Gli scali strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese.

Gate Intercontinentali (n.3): Milano Malpensa; Roma Fiumicino; Venezia Tessera.

Aeroporti strategici (n. 13): Bari; Bergamo; Bologna; Cagliari, Catania; Firenze; Genova; Lamezia Terme; Milano Linate; Napoli; Palermo; Pisa; Torino.

11.2 Aeroporti primari

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico, attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc. Tali scali soddisfano la domanda di ampi bacini di utenza e particolari segmenti di traffico.

Aeroporti primari (n.8): Alghero; Brindisi; Ciampino; Olbia; Trapani; Treviso; Trieste; Verona.

11.3 Nuovi aeroporti

Sono gli aeroporti di nuovo impianto, necessari per la delocalizzazione del traffico da scali che presentano limiti allo sviluppo di carattere capacitivo e/o ambientale, per gli impatti generati sui tessuti urbani circostanti, ed in particolare:

- il nuovo aeroporto di Grazzanise, come principale scalo del bacino campano, in cui è previsto a medio termine il trasferimento del traffico dello scalo di Napoli Capodichino;
- il nuovo scalo di Viterbo, come terzo scalo del sistema laziale, in cui è previsto a medio termine il trasferimento del traffico dello scalo di Ciampino.

11.4 Aeroporti Cargo

L'individuazione degli aeroporti Cargo deriva da una valutazione in merito alle reali potenzialità di sviluppo degli scali in grado di rispondere alle esigenze di mercato e di copertura del territorio in termini di:

- infrastrutture e servizi dedicati (piste e piazzali);
- possibilità di apertura notturna;
- disponibilità di aree per attività di logistica;

- posizione geografica, in termini di prossimità sia rispetto ai mercati di sbocco delle merci, sia rispetto a un tessuto economico-produttivo di rilievo;
- accessibilità veicolare ed intermodale e possibile connessione con altri terminali di trasporto (porti ed interporti).

Il numero degli aeroporti cargo individuati è stato contenuto, al fine di non disperdere sul territorio il tonnellaggio del trasportato. Tale dispersione infatti potrebbe non favorire la creazione della massa critica necessaria a garantire uno sviluppo gestionale del sistema merci.

In quest'ottica sono stati identificati gli aeroporti in possesso dei requisiti suddetti o con potenzialità di acquisirli nel tempo, distribuiti nelle macroaree di riferimento, corrispondenti alle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica, in maniera da garantire un'offerta equilibrata a scala territoriale a supporto dei distretti produttivi e a servizio delle esigenze espressa dalla piccola e media impresa per l'accesso diretto ai mercati.

La rete nazionale degli aeroporti per il trasporto merci è così articolata:

- scali con traffico cargo già operativo: Milano Malpensa, Roma Fiumicino;
- scali con traffico cargo già operativo, da sviluppare: Brescia, Ancona, Taranto Grottaglie, Lamezia Terme;
- scali con traffico cargo da attivare: Cuneo, Forlì, Napoli Grazzanise, Comiso, Salerno.

11.5 Scali con sviluppo correlato

Sono gli aeroporti il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio.

Si tratta in particolare dei seguenti aeroporti :

- Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari, come riserva di capacità a lungo termine;
- Venezia, Treviso, Trieste;

- Pisa, Firenze;
- Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Viterbo;
- Napoli Capodichino, Napoli Grazzanise e Salerno Pontecagnano;
- Bari, Brindisi e Taranto Grottaglie;
- Catania e Comiso;
- Palermo e Trapani.

11.6 Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio

Gli aeroporti che costituiscono la rete aeroportuale del Paese, dovranno garantire requisiti prestazioni e livello di servizio, adeguati al posizionamento e ruolo assegnato.

In tema di dotazioni tecnico operative e capacità puntuale sono esplicitati, nel quadro a seguire, quegli indicatori che valgono come specifiche funzionali dell'infrastruttura aeroporto e sono quindi requisiti necessari a che gli aeroporti principali possano assicurare lo svolgimento delle attività secondo le proprie prerogative. I requisiti prestazionali rappresentano gli obiettivi da perseguire e devono essere soddisfatti nell'ambito della vigenza del Piano.

INDICATORE	PARAMETRO	STANDARD MINIMO DA ASSICURARE PER TIPOLOGIA DI SCALO			
		Primario	Strategico	Intercontinentale	
1	Capacità AIRSIDE	Capacità delle piste (mov./h)	12	30	60
		Presenza di almeno 2 piste indipendenti	no	no	si
		Presenza taxiway parallela completa	no	si	si
		Capacità piazzale aeromobile (stand/mov. ora di picco)	1,1 stand/ mov	1,2 stand/ mov	1,3 stand/ mov
		Regolarità operativa/Coefficiente di utilizzazione pista	95%	≥ 95%	≥ 98%
		Percentuale di passeggeri serviti attraverso i finger	30%	50%	≥ 70%
2	Capacità LANDSIDE	Dotazione terminal - livelli di servizio (rif IATA - 2004)	≥C	C-B	B-A
		Dotazione parcheggi (posti auto/Milione di pax)	≥ 500 p.a	≥ 600 p.a	≥ 700 p.a
3	Livelli di accessibilità	Percentuale di popolazione servita nei 60 minuti sul totale del bacino	50 - 60%	60 - 70%	oltre 70%
4	Grado di multi modalità	Modi di trasporto collettivo diverso da quello aereo	gomma	gomma-ferro	gomma-ferro/AV
5	Sostenibilità ambientale	Ripartizione modale di accessibilità su ferro (%)	-	30%	40%

Fig. 11.1 – Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio degli aeroporti della rete principale

12

Assetto della rete e interventi prioritari

12.1 Assetto della rete

L'assetto della rete definito dal Piano restituisce un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale alla scala di macroarea, così articolato, da Nord a Sud:

- Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Brescia: sono gli aeroporti dell'area del Nord Ovest. Milano Malpensa si configura come Gate Intercontinentale, caratterizzato come hub-multivettore; Bergamo si caratterizza come aeroporto strategico, base per il traffico low cost, con forte internazionalità, Linate con il ruolo strategico come city airport, per traffico europeo rivolto ad una clientela business. Per Brescia invece è indicato il ruolo di scalo cargo e nel lungo periodo quello di riserva di capacità dell'area Lombarda. L'area del Nord Ovest è integrata dagli scali strategici di Torino e Genova e dagli scali di servizio di Cuneo, incipiente base low cost e potenziale scalo cargo, e di Aosta, a vocazione turistica locale.
- Venezia, Treviso e Trieste: costituiscono il complesso aeroportuale del Nord Est, porta di accesso privilegiata dall'Europa orientale. Venezia si caratterizza come nodo intermodale strategico, Gate Intercontinentale; Treviso come scalo primario dedicato al traffico low cost, Trieste si configura invece come scalo primario di frontiera a servizio di un bacino che si estende ai paesi europei confinanti (Slovenia e Croazia). Integrano la rete del Nord Est lo scalo primario di Verona, con una spiccata componente di traffico charter e lo scalo di servizio di Bolzano, a vocazione turistica locale.
- Bologna, rappresenta lo scalo strategico del Centro Nord, caratterizzato da una forte internazionalità, insieme al complesso rappresentato dagli scali strategici di Pisa, specializzato nel traffico low cost e Firenze, più dedicato al traffico business. Integrano la rete della zona del Centro Nord gli scali di servizio di: Parma, possibile riserva di capacità dei bacini della Lombardia e dell'Emilia Romagna; Forlì, come scalo cargo e Polo Tecnologico Aeronautico; Rimini, orientato al traffico leisure di tipo charteristico.
- Roma Fiumicino e Ciampino: costituiscono il complesso aeroportuale del Centro Italia, integrati nel medio periodo dal nuovo scalo di Viterbo, in uno scenario in cui Fiumicino si configura come Gate Intercontinentale, hub del principale operatore nazionale; Ciampino come scalo primario caratterizzato come city airport per un traffico prevalente nazionale, rivolto ad una clientela business. Viterbo invece nel medio periodo è destinato ad accogliere il traffico delocalizzato da Ciampino e pertanto potrà assumere nel tempo il ruolo di scalo strategico nel sistema laziale. Integrano la rete dell'area centrale gli scali di servizio di Ancona, con caratterizzazione cargo, Perugia e Pescara.
- Napoli Capodichino e Salerno costituiscono il polo dell'area campana, in cui Capodichino attualmente si configura come scalo strategico supportato da Salerno con quote aggiuntive di segmenti di traffico, quali il cargo ed il low cost, fino alla realizzazione del nuovo scalo di Grazzanise, che assumerà nel medio periodo il ruolo strategico di scalo principale del bacino campano, assorbendo il traffico delocalizzato da Capodichino.
- Bari, Brindisi, Taranto e Foggia costituiscono il polo dell'area meridionale adriatica: Bari si configura come scalo strategico, dedicato al traffico di linea, supportato dallo scalo primario di Brindisi, dedicato al traffico low cost. Taranto si configura come uno scalo di servizio dedicato al cargo e al trasporto speciale legato all'industria aeronautica; Foggia invece costituisce uno scalo di servizio di interesse turistico locale.

- Lamezia Terme rappresenta lo scalo strategico della Calabria, caratterizzato da traffico internazionale di tipo low cost e attività cargo, supportato dagli scali di servizio di Crotona e Reggio Calabria, di interesse locale.
- Catania-Comiso e Palermo-Trapani costituiscono i due poli aeroportuali Siciliani, in cui Catania rappresenta lo scalo strategico orientale, con Comiso come scalo cargo e riserva di capacità nel medio/lungo periodo, e Palermo lo scalo strategico della Sicilia occidentale, con Trapani come scalo primario di supporto, con alta caratterizzazione verso il traffico low cost. Integrano la rete gli scali di Lampedusa e Pantelleria, che garantiscono i collegamenti delle isole.
- Cagliari, Olbia, Alghero costituiscono il complesso aeroportuale della Sardegna, in cui Cagliari assume il ruolo di scalo strategico, supportato dagli scali primari di Olbia caratterizzato da un traffico turistico e business di alto profilo e di Alghero caratterizzato da traffico turistico quasi esclusivamente low cost .

12.2 Interventi prioritari

Gli interventi prioritari individuati per la rete principale del Paese, necessari al soddisfacimento della domanda futura di traffico, riguardano sostanzialmente, come detto, il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, a carico dei gestori, ed il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti locali, in relazione alla tipologia di infrastruttura.

- Per i Gate Intercontinentali le priorità di sviluppo definite si configurano come elementi chiave del percorso decisionale, in quanto riferito ai "punti" di accesso della domanda internazionale ed alla contestuale capacità di tali "punti" di svolgere il ruolo di immediato interscambio con filiere logistiche efficienti su ferro, su

strada e su forme di feederaggio garantite dalla stessa modalità di trasporto, con rilevanti ripercussioni sull'intero sistema economico-produttivo del Paese. Per tali scali l'Action Plan indica le azioni mirate allo sviluppo delle riserve di capacità infrastrutturale e alla salvaguardia di adeguate aree in posizione opportuna, per la futura realizzazione di nuove infrastrutture e collegate funzioni urbane.

- Per gli aeroporti strategici le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano la crescita (capacità infrastrutturale e commerciale), nel miglioramento del servizio rivolto al bacino di traffico anche attraverso eventuali relazioni più strutturate con altri scali oltre che attraverso il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità e il migliore rapporto con il territorio.
- Per gli aeroporti primari le priorità sono invece individuate nella realizzazione di condizioni che consentano di cogliere la possibile crescita di segmenti specifici di traffico anche attraverso più strutturate relazioni con i bacini di utenza e il territorio.

12.2.1 Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali

Per soddisfare la domanda di traffico attesa nel prossimo ventennio devono essere potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico delle società di gestione la cui attuazione, come detto, deve essere attentamente monitorata, affinché sia garantita capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati.

Tali interventi sono funzionali alla realizzazione delle condizioni per investimenti nel settore, che una stima preliminare parametrica definisce pari a circa 20 miliardi di Euro nell'arco dei prossimi due decenni.

L'attuazione degli ampliamenti di capacità, soprattutto per le opere più rilevanti che necessitano dell'estensione del sedime territoriale e l'acquisizione di nuove aree, devono essere supportate da un processo di concertazione ed una co-pianificazione tra le Istituzioni statali e locali, che possono rallentare, ed in alcuni casi ostacolare, l'attuazione.

Alla luce di tali considerazioni e dei lunghi tempi che caratterizzano i processi di realizzazione di grandi opere infrastrutturali nel nostro Paese, devono essere concentrati nel più breve tempo possibile tutti gli sforzi e le risorse nazionali nella pianificazione, programmazione ed attuazione dei seguenti interventi prioritari.

GATES INTERCONTINENTALI

- Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino, attraverso la massimizzazione della fruibilità e potenziamento del complesso aeroportuale attuale (Fiumicino Sud), fra cui la realizzazione di una nuova pista di volo e l'ampliamento dei piazzali, da realizzare entro il 2019, e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a nord, entro il 2025.
- Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa, attraverso l'ampliamento di terminal e piazzali e la realizzazione di una terza pista parallela e del relativo sistema di vie di rullaggio entro il 2020.
- Pianificazione dell'espansione del sedime dell'aeroporto di Venezia, per la realizzazione una nuova pista di volo, entro il 2025. Nel breve e medio periodo sono invece necessari interventi di ampliamento dei piazzali, del terminal e dei parcheggi. Gli interventi anzidetti comportano una immediata azione di salvaguardia delle aree necessarie, attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati.

NUOVI AEROPORTI

- Pianificazione del nuovo scalo di Grazzanise, come scalo principale del bacino campano, e realizzazione delle opere entro il 2020, attraverso la redazione di un Master Plan che oltre alla definizione degli interventi da realizzare, individui le aree che devono essere preservate per la realizzazione dello scalo.
- realizzazione del nuovo scalo di Viterbo, come terzo scalo del sistema laziale, entro il 2019, previa salvaguardia immediata delle aree necessarie all'attuazione degli interventi.

AEROPORTI STRATEGICI

Per tutti gli scali strategici è necessaria la puntuale realizzazione degli interventi di ampliamento e adeguamento delle infrastrutture ai traffici attesi, come programmato dai relativi Master Plan.

Si segnalano in particolare, per il loro grado di rilevanza:

- la realizzazione di interventi infrastrutturali dell'aeroporto di Firenze idonei a risolvere le limitazioni di capacità e operatività dell'aeroporto (nuova pista);
- la realizzazione della nuova pista dell'aeroporto di Catania, con contestuale interrimento della linea ferroviaria adiacente al sedime, e la realizzazione di una stazione ferroviaria in aeroporto per il collegamento intermodale dell'aeroporto nella rete ferroviaria della Regione e con la città di Catania.
- la realizzazione del nuovo terminal passeggeri dell'aeroporto di Bologna.

12.2.2 Interventi per l'accessibilità e l'intermodalità

La situazione, attuale e prospettica delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade, è di vera e propria emergenza. Pertanto, affinché sia efficace l'ampliamento della capacità delle infrastrutture aeroportuali, gli interventi sugli scali devono essere supportati dallo sviluppo delle infrastrutture di collegamento e dall'integrazione dell'aeroporto con le

altre reti di trasporto.

Per far fronte a tale situazione, la realizzazione degli interventi già programmati deve essere garantita in periodi compatibili con l'evoluzione della domanda e, tenendo conto dei tempi necessari per lo sviluppo e l'approvazione dei progetti e successivi appalti, bisogna pianificare i necessari ulteriori interventi con una visione di sviluppo complessivo integrato di aeroporti e reti delle connessioni che punti all'orizzonte 2025.

Dal confronto tra la situazione attuale dei collegamenti intermodali con le prospettive di sviluppo della rete aeroportuale sono emersi gli ulteriori interventi di integrazione degli aeroporti rispetto alla rete ferroviaria e metropolitana, riportati nelle schede degli interventi dall' Action Plan, da considerare essenziali per permettere l'espansione dei principali scali, con priorità ai tre nodi aeroportuali strategici (gate intercontinentali) di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera.

12.2.3 Infrastrutture e impianti per il controllo del traffico aereo

Per quanto riguarda gli interventi di potenziamento delle infrastrutture ed impianti relativi al controllo del traffico aereo di competenza dell'ENAV, si rimanda al programma degli investimenti che lo stesso ENAV sta predisponendo e che sarà disponibile a breve.

12.3 Schede degli interventi

Per ogni aeroporto è riportata una scheda degli interventi principali, con indicazione della data di inizio e fine, il soggetto competente, il costo, la fonte di finanziamento, lo stato del finanziamento e di avanzamento dell'opera, nonché il documento di programmazione di riferimento.

Nelle schede sono riportati

- gli interventi relativi alle infrastrutture aeroportuali, ritenute fondamentali dal Piano per garantire la capacità necessaria a rispondere al traffico atteso, che nella maggior parte dei casi risultano già previsti dagli strumenti di pianificazione delle società di gestione;
- gli interventi di sviluppo dell'intermodalità ritenuti necessari in attuazione degli indirizzi europei e delle strategie del Piano, di cui alcuni sono già programmati, a livello nazionale o locale, mentre per altri il Piano indica il loro inserimento negli strumenti di programmazione;
- gli interventi di accessibilità all'aeroporto, relativi al cosiddetto "ultimo miglio" di competenza locale, di cui alcuni sono già pianificati, mentre per altri il Piano indica il loro inserimento negli strumenti di pianificazione e programmazione locale.

Le informazioni e i dati relativi agli interventi in ambito aeroportuale sono dedotti dagli strumenti di pianificazione e programmazione degli investimenti dei gestori aeroportuali disponibili presso ENAC (Master Plan; Contratto di Programma; Piano Quadriennale degli investimenti; Concessione totale; finanziamenti del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità) o forniti direttamente dai gestori aeroportuali. Lo stato di finanziamento degli interventi è riportato solo nei casi di finanziamento o co-finanziamento pubblico e nel caso di interventi approvati da ENAC.

Le informazioni relative agli interventi sulle infrastrutture di collegamento di competenza statale già programmati sono dedotte dalla bozza del DPF 2012-2014 e dalla banca dati dell'Autorità di Vigilanza dei Lavori Pubblici; quelli di competenza locale dagli strumenti di pianificazione e programmazione delle istituzioni competenti. Per gli interventi non programmati è indicato l'inserimento nello strumento di pianificazione più appropriato.

13.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti dell'area Nord Ovest hanno registrato nel 2011 un traffico di oltre 40 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nell'area Lombarda (88%). Milano Malpensa, principale aeroporto dell'area, ha subito tra il 2000 ed il 2011 un leggero ridimensionamento del traffico passeggeri (CAGR -0,6%) a cui ha contribuito soprattutto tra il 2007 e il 2009 il dehubbing di Alitalia verso Fiumicino. Lo scalo, che nel 2011 ha movimentato 19,3 milioni di passeggeri, è prevalentemente a vocazione internazionale (circa 15 milioni).

Milano Linate, con 9 Mil pax nel 2011, ha consolidato il ruolo di aeroporto legato all'attività industriale milanese, caratterizzato da una prevalenza di clientela business nazionale anche se non ha espresso al meglio le proprie potenzialità a causa delle limitazioni di capacità imposte allo scalo che hanno impattato principalmente sulla crescita dei movimenti (CAGR +2,9%).

Bergamo, con 8,4 Mil pax nel 2011 ha registrato negli ultimi 10 anni una crescita tra le più rilevanti a livello nazionale, con un CAGR del +20,7%. Lo scalo è servito quasi esclusivamente da compagnie low cost, che hanno iniziato ad operare nel 2003 e risultano orientate prevalentemente sul traffico internazionale (5,8 mil.).

Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Nord Ovest ha registrato i maggiori volumi di traffico di merci movimentate (circa 600 mila tonnellate nel 2011) ed un CAGR del +4,3%. Milano Malpensa, che nel 2008 ha risentito della forte riduzione dell'attività di Alitalia Cargo, ha gestito la maggior parte del traffico (circa 450 mila tonnellate nel 2011), prevalentemente su collegamenti internazionali. La quasi totalità del traffico residuo è stata movimentata presso lo scalo di Bergamo (112 mila tonnellate), principalmente attraverso voli charter e presso Brescia che ha operato prevalentemente collegamenti verso il mercato nazionale.

I dati socioeconomici confermano che il Nord Ovest possiede massa critica

(in termini di popolazione, percentuale di PIL e quota di export) per attuare strategie di sviluppo infrastrutturale ed economico in grado di ancorarla al cuore europeo in cui sono concentrate le maggiori possibilità di sviluppo economico.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale di collegamento, il Nord Ovest è particolarmente denso di iniziative programmatiche finalizzate a colmare le soluzioni di continuità disseminate nel sistema. Sono attualmente in corso alcuni interventi essenziali per i territori di riferimento: come la Bre.Be.Mi, la Pedemontana Lombarda, l'asse AV/AC Milano-Verona-Venezia-Trieste e i lavori sulla tratta Novara-Malpensa-Saronno della Gronda nord ferroviaria, rilevante per la connessione diretta tra la linea AV Torino-Milano e l'aeroporto di Malpensa.

Tra i progetti prioritari, su scala internazionale, completeranno l'infrastrutturazione futura il Terzo Valico dei Giovi (AV/AC Genova-Milano) l'autostrada Asti - Cuneo e nodo autostradale genovese (Passante) di assoluta priorità per la Liguria.

13.2 Strategie di sviluppo

Il sistema aeroportuale milanese, centrale nel macrobacino dell'area Nord Ovest, dovrà rispondere nel 2030 ad una domanda di traffico di oltre 75 milioni di passeggeri, per il trattamento dei quali esiste o è programmata la capacità infrastrutturale necessaria ma devono essere potenziate le connessioni territoriali.

1. Per l'aeroporto di Malpensa, secondo scalo aeroportuale del sistema italiano, con potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale, è indicato uno sviluppo con standard adeguati per accogliere nel 2030 oltre 40 milioni di passeggeri (terza pista, cargo city e nuovi servizi) e per consolidare il proprio posizionamento strategico anche in relazione alla possibilità di configurarsi come "hub multivettore". Necessari, a tale fine, rilevanti interventi riguardanti

il potenziamento delle connessioni territoriali sia su gomma che su ferro. In particolare, dovranno essere garantiti collegamenti ferroviari differenziati per tipologia di connessione (aeroporto città di Milano, aeroporto altre città limitrofe) e tali da permettere il raggiungimento degli standard europei in termini di servizio e quindi frequenze e tempi di percorrenza.

2. Per l'aeroporto di Linate è indicato il consolidamento della vocazione di "City Airport", dedicato al traffico europeo con carattere prevalentemente business, con volumi di traffico che non dovrebbero superare la soglia dei 10/11 milioni di passeggeri. Lo scalo dovrà garantire, coerentemente con il proprio posizionamento, standard di accessibilità e servizi di alto livello con particolare riferimento ai collegamenti con la città di Milano.
3. Per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è necessario predisporre adeguamenti infrastrutturali fino al massimo della capacità stimata in 12-14 milioni di passeggeri, compatibilmente con i limiti ambientali; si rendono pertanto necessari importanti interventi di ristrutturazione e ampliamento, potenziamento delle connessioni territoriali, con particolare riferimento alla multi-modalità, e delle sinergie fra lo scalo e le aree adiacenti.
4. Lo scalo di Brescia si configura come aeroporto cargo che potrà costituire, nel lungo periodo, riserva di capacità per il sistema lombardo, soprattutto nel nuovo quadro di infrastrutture viarie e ferroviarie che si sta delineando. A tal fine, gli indirizzi di pianificazione devono concentrarsi sulla fermata dell'Alta Velocità nella posizione più prossima all'aeroporto e sulla salvaguardia e predisposizione di aree nelle vicinanze per eventuali futuri sviluppi. Lo scalo potrebbe gravitare in un'orbita comune con lo scalo di Bergamo con il quale potrebbe valutare percorsi di ottimizzazione basati anche sulla progressiva ripartizione di segmenti di traffico.
5. L'aeroporto di Torino in ragione della programmazione del potenziamento dell'accessibilità e intermodalità avviata dalla

pianificazione locale e del suo inserimento nella core network TEN-T, si configura come scalo strategico nella rete nazionale svolgendo un servizio essenziale come porta di accesso a un denso bacino di utenza.

6. L'aeroporto di Cuneo si configura come un aeroporto di servizio, a vocazione low cost e con potenzialità come scalo cargo, che potrà svolgere il ruolo di possibile riserva di capacità di Torino a lungo termine (oltre il 2030).
7. L'aeroporto di Aosta si configura come aeroporto a servizio del territorio e del turismo locale.
8. L'aeroporto di Genova in ragione dell'inserimento nella core network TEN T e della programmazione del potenziamento delle connessioni intermodali si configura come aeroporto strategico nella rete nazionale come possibile "gateway" nei confronti del traffico "inbound" europeo.

Rispetto al disegno prefigurato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Ovest potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
MILANO MALPENSA	43,0	46,0	48,0
MILANO LINATE	9,0	11,0	11,0
BERGAMO	12,0	14,0	15,0
BRESCIA	0,5	1,0	1,5
TORINO	5,5	6,0	6,5
CUNEO	0,5	1,0	1,5
GENOVA	2,0	3,0	3,5
TOTALE	72,5	82,0	84

13.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Ovest

Le strategie di rafforzamento di Malpensa sono legate sia allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali che garantiscano adeguate capacità in relazione ai rilevanti flussi di traffico attesi nel medio e breve periodo, sia allo sviluppo di sistemi di collegamento terrestri che rafforzino e valorizzino il legame con il territorio circostante, soprattutto con il principale sistema fieristico europeo.

A seguire gli interventi ritenuti prioritari per il nodo strategico di Malpensa:

- il collegamento ferroviario tra terminal 1 e terminal 2: il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia anche il terminal 2 di Malpensa (che costituisce il punto di arrivo/partenza di vettori low cost, essenziali per le connessioni con il resto d'Italia e l'Europa e quindi particolarmente rilevanti in ottica Expo), evitando i disagi del trasferimento con bus navetta dal terminal 1.
- l'accessibilità ferroviaria "da nord"; il progetto finale consiste in un collegamento principale a doppio binario tra l'aerostazione di Malpensa e l'esistente linea Gallarate-Varese (direttrice del Gottardo), e in due interconnessioni, ciascuna a doppio binario, di cui una si collega alla linea Gallarate-Domodossola (direzione Sempione) da e verso nord, l'altra si collega sempre alla linea Gallarate-Domodossola da e verso sud (direzione Milano).
- la nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio di collegamento tra Mendrisio/Lugano e Varese; il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese, che colleghi la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto di Malpensa (mediante il raccordo X a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord di Gallarate). L'intervento permetterà così di poter raggiungere l'aeroporto in 50 minuti da Lugano e in 70 minuti da Bellinzona.
- il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Malpensa-Saronno-Seregno, indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a

Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano.

- il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa. Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago.
- il collegamento stradale Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, compresi la variante della SS494 ad Abbiategrasso e il nuovo ponte sul Ticino; l'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, costituisce un asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano, finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora.
- la variante alla SS341 tra Vanzaghello/SS527 e Samarate/SS341: l'intervento, di 9,4 km complessivi, prevede il collegamento tra la Malpensa-Boffalora, all'altezza di Vanzaghello, e l'Autostrada A8, attraverso la bretella di Gallarate. L'opera si attesterà in prossimità dell'arrivo della Pedemontana Lombarda in modo da realizzare un collegamento rapido fra il Nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (SS11 e Tangenziale Ovest).
- la variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate, che consiste in un tracciato stradale di circa 30 Km a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale SS33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la Tangenziale Ovest di Milano, ed attraversa i territori di molti comuni per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto, la variante alla SS341, crea un collegamento con l'Autostrada A8.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Nord Ovest si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

- Autostrada**
- esistente
 - - - progetto
 - potenziamento
- Linea ferroviaria**
- esistente
 - - - progetto
 - potenziamento
- AV alta velocità
SFMR regionale
- Nodi di interscambio**
- aeroporto
 - città
 - ferroviario
- Sedime Aeroporto**
- esistente
 - progetto



Fig. 13.1 – Interventi prioritari per l’aeroporto di Milano Malpensa

Si evidenzia che lo schema grafico soprariportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell’ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Milano - Malpensa

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista di volo, taxiway e piazzali	2012	2025	SEA	€ 237,00	SEA	100%	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Cargo city	2014	2025	SEA	€ 277,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Acquisito area, delocalizzazioni e oneri vari	2014	2025	SEA	€ 187,70	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento Terminal 1, satellite e riconfigurazione Terminal 2	2017	2025	SEA	€ 877,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Tunnel di collegamento Terminal 1- satellite e people mover	2017	2020	SEA	€ 225,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Adeguamento accessibilità Terminal 1	2017	2020	SEA	€ 85,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Parcheggio multipiano Terminal 1	2020	2025	SEA	€ 41,40	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	"Linea Novara - Seregno- potenziamento e variante tratta di Galliate"	...	2013	Ferrovie Nord	€ 78,85	CIPE	100%	"P.P approvato dal CIPE PD elaborato"	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.2	Riqualificazione Linea Saronno - Seregno- (FNME)	...	2012	Ferrovie Nord	€ 65,79		100%	" Lavori in corso"	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.3	Raddoppio Milano Mortara, Cascina Bruciata-Parona	...	oltre 2015	RFI	€ 391,90		0%	PP approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.4	"Potenziamento linea Rho- Gallarate e collegamento raccordo Y Busto Arsizio 1° stralcio -realizzazione 2° stralcio"	...	oltre 2015	RFI	"€ 401,80 € 325,90"	CIPE	100%	PD approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico) -Opera connessa all'EXPO
	1° stralcio. progettazione, realizzazione	...	oltre 2015	RFI	€ 345,70	CIPE	6%	PP approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.5	Collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa	2013	2015	"FERROVIE NORD SEA"	...	"FERROVIE NORD SEA Contributi UE"	...	PD finanziato in corso	Master Plan
2.6	Collegamento a Milano da Nord (direttrice Sempione)	...	...	RFI	€ 1.200,00	CIPE	0%	P.P in istruttoria MIT, stralcio collegamento T1-T2	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.7	Nuovo collegamento Arcisate Stabio (Lugano)	...	2014	RFI	€ 223,00	CIPE	100%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.8	Bretella di collegamento alla linea Gallarate-Varese (direttrice del Gottardo)	...	...	RFI		CIPE	0%	PP presentato per il parere degli enti	...

[segue>>](#)

Milano - Malpensa

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
3. Accessibilità viaria									
3.1	Collegamento SS11 alla Tangenziale Ovest (prlungamento Malpensa Boffalora)	...	2015	ANAS SPA	€ 418,30	CIPE	66,00%	"P.P approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T"	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.2	Collegamento Malpensa - Boffalora con A8, attraverso la Variante SS341 Vanzaghella - Samarate	...	2015	ANAS SPA	€ 261,00	CIPE	51,00%	"P.P approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T"	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.3	Variante Sempione bis, Rho - Gallarate	...		ANAS SPA		CIPE	10,00%	P.P. approvati dal CIPE	...

Bergamo - Orio al Serio

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2012	2015	SACBO	€ 50,45	SACBO		Progetto esecutivo	Piano investimenti 2010-2015
1.2	Ampliamento piazzali	2012	2015	SACBO	€ 3,00	SACBO		Progetto definitivo	Piano investimenti 2010-2015
1.3	Ampliamento terminal	2012	2015	SACBO	€ 26,00	SACBO		Progetto definitivo	Piano investimenti 2010-2015
1.4	Ampliamento parcheggi	2012	2014	SACBO	€ 41,00	SACBO		Progetto esecutivo	Piano investimenti 2010-2015
2. Intermodalità									
2.1	"Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano	2012	2015	RFI	€ 170,00	Regione Lombardia + privati	0%	Studio di fattibilità	Programmazione regionale - Opera necessaria Expo
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Tangenziale sud di Bergamo - completamento	2011	2013	ANAS	€ 8,60	Anas	100%	Lavori affidati	
3.2	Bre-Be-MI	2011	2013	Brebemi spa	€ 1.611,00	Brebemi spa	100%	Lavori in corso 23%	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Milano - Linate

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Parcheggio multipiano e viabilità	2010	2013	SEA	€ 15,00	SEA	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Restyling terminal	2010	2013	SEA	€ 14,80	SEA	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Metropolitana M4 - Policlinico - Linate	2012	2015	Comune di Milano	€ 910,02	CIPE, Comune Milano, privati	100%	inizio lavori fondamentali entro febbraio 2012 tratta Linate_Nuova fermata Forlanini	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Tangenziale Est Milano	2012	2015	CAL	€ 1.578,00	Tangenziale esterna Spa	100%	lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Genova - Sestri

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento terminal	2011	2015	AdG	€ 21,70	AdG	100%	progetto definitivo	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento parcheggi	2022	2025	AdG	€ 1,50	AdG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Bretella di collegamento e ampliam. piazzale	2018	2020	AdG	€ 8,00	AdG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Stazione ferroviaria	2015	2020	RFI	€ 0,00	RFI	...	...
2.2	Terminal bus e Parcheggio di interscambio	2015	2020	AdG	€ 19,00	AdG + privati	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2.3	Traveletor	2015	2020	AdG	€ 4,00	AdG + privati	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Gronda autostradale di Genova	2012	2020	ANAS	€ 1.071,00	CIPE	30%	Progetto preliminare	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.2	Strada di scorrimento a mare 1° lotto	2009	2012	Comune di Genova	€ 53,00	Comune di Genova	36%	Lavori in corso	PUC Comune di Genova
3.3	AV Milano Genova (Terzo Valico dei Giovi)	2011	2019	RFI	€ 6.100,00	CIPE	12%	Lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Brescia - Montichiari

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Prolungamento pista	2007	2011	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 55,64	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	100%	Lavori in corso	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento terminal	2011	2012	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 10,00	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento area cargo e edificio poste	2011	2014	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 26,00	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento piazzale cargo	2012	2013	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 21,80	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Ampliamento parcheggi	2016	2018	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 30,00	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Ampliamento piazzali	2019	2020	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 73,50	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	AV Milano- Verona, tratta Treviglio Brescia	2011	2016	RFI	€ 2.050,00	Cipe	55%	lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.2	AV Milano- Verona, tratta Brescia Verona e fermata in aeroporto	oltre 2013	2020	RFI	€ 2.800,00	Cipe	2%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Tangenziale sud di Brescia - raccordo autostrada A4 e A21 - e viabilità di accesso all'aeroporto	2010	2013	ANAS	€ 293,87	"Cipe +UE Autostrade Centro Padane Spa"	100%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Torino - Caselle

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2012	2015	SAGAT spa	€ 5,80	SAGAT spa	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento aerostazione	2013	2015	SAGAT spa	€ 1,60	SAGAT spa	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Trafo Frejus	2012	2016	SITAF	€ 204,00	...	100%	Afidati i lavori opere genio civile	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.2	Torino- Lione - tunnel ferroviario Frejus		2023	LTF	€ 4.221,00	...	22%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.3	Torino- Lione - tratta Bruzzola-confine di Stato		2023	RFI	€ 2.300,00	...	15%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

14.1 Quadro di riferimento

Nell'area del Nord Est ricadono gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona, Bolzano e Trieste, per i quali si è registrata complessivamente una delle crescite più rilevanti del traffico aereo, rispetto ad altri contesti territoriali. In dieci anni il traffico è passato da 7 a 12 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita annuo pari al 7,1%, con forte prevalenza del sistema Venezia-Treviso. Il traffico è prevalentemente internazionale, con rotte verso le principali città europee e una rilevante offerta di voli verso i paesi dell'Europa orientale, che confermano la vocazione del Nord Est come porta di ingresso all'Italia dai paesi dell'Est.

L'area presenta caratteristiche socio-economiche che costituiscono una potenzialità per lo sviluppo del traffico aereo, a cui si aggiunge la caratteristica di essere un mercato aperto, con un sistema produttivo che si è esteso verso i mercati internazionali, esplorando nuovi territori, soprattutto verso i paesi dell'Europa centro orientale e balcanica. Nonostante la crisi economica in atto, il Nord Est continua comunque ad offrire performance migliori rispetto ad altri contesti territoriali.

Il territorio del Nord Est, se pur ben infrastrutturato, mostra tratti di evidente discontinuità e di inadeguatezza del sistema viario. Nel corso degli ultimi decenni infatti l'area ha registrato ritardi nello sviluppo delle infrastrutture, aggravato dal costante aumento dei flussi commerciali tra l'Italia e i Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica, che hanno trovato sbocco obbligato sull'autostrada A4, su cui si immettono anche i flussi di traffico dell'area pedemontana, dalla quale si dipartono assi stradali verso l'Italia centrale ed adriatica, anch'essi inadeguati, come la SS Romea.

L'area è interessata dall'attraversamento di due importanti corridoi europei (Corridoio Helsinki-Valletta e Corridonio Mediterraneo). Pertanto, se la programmazione seguirà il corso già avviato, l'intera area beneficerà di un assetto infrastrutturale di rango internazionale e di una rete autostradale capillare, anche in aree che risultano oggi decentrate.

Nel breve periodo (entro il 2016) è prevista l'entrata in funzione di due progetti attualmente cantierati, entrambi interamente finanziati, che

insistono sul bacino di domanda degli aeroporti di Verona e Venezia, ovvero: il completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero (2016) e l'asse autostradale Valdastico Sud (2011). Tra i progetti finanziati al 100% del fabbisogno e, pertanto, prossimi alla cantierizzazione vi è il raccordo autostradale Villesse-Gorizia sull'asse dell'A4. Molti sono gli interventi il cui avvio è previsto entro il 2013, ma con orizzonti temporali di fine lavori non definiti; la maggior parte di questi è in fase di progetto preliminare, mentre altri sono ancora alla fase iniziale della programmazione.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, assume grande rilievo per gli scali del Nord-Est la realizzazione della linea AV Milano-Venezia-Trieste, in particolare per la possibilità di connessione con l'aeroporto di Venezia.

14.2 Strategie di sviluppo

Come detto le nuove opere infrastrutturali di recente realizzazione, altre in corso di realizzazione o in fase di progetto avanzato stanno determinando la futura armatura delle reti infrastrutturali del Nord Est con asse principale lungo il Corridoio mediterraneo. L'aspetto di maggiore importanza che caratterizza il nuovo quadro che si sta configurando è l'evoluzione da rete disomogenea e frammentata, a rete gerarchizzata e strutturata per risolvere la domanda dei flussi che attraversano il territorio o che nello stesso territorio si distribuiscono. Nella nuova rete, in particolare l'area in cui ricade l'aeroporto di Venezia sarà oggetto di trasformazioni importanti dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali, già programmati o in corso di studio di fattibilità, che prefigurano pertanto lo scalo veneziano come un nodo importante di interscambio tra differenti modalità di trasporto.

Per la disponibilità, la distribuzione e le caratteristiche delle infrastrutture aeroportuali nel Nord Est, confrontate con l'estensione del bacino di traffico, è indicato uno sviluppo basato sull'ampliamento delle infrastrutture esistenti che dispongono delle migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e quindi relazione con il bacino di traffico.

In tale quadro per la Macroarea del Nord Est sono indicate le seguenti strategie di intervento.

1. Il processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale del Marco Polo di Venezia, già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, dovrà essere presidiato e supportato con le necessarie risorse ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nelle reti transeuropee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro. Per gli spazi già preservati nell'intorno aeroportuale a Venezia per i futuri sviluppi infrastrutturali (2° pista) dovranno essere predisposti dagli Enti competenti adeguati strumenti urbanistici a completamento di quelli già approvati con le necessarie salvaguardie e previsioni di funzioni urbane coerenti, complementari e di supporto.
2. Per lo scalo di Treviso, i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere.
3. Il Valerio Catullo di Verona si configura come scalo primario fra i sistemi aeroportuali del Nord Ovest e del Nord Est, con un ruolo già oggi consolidato soprattutto per il traffico charter internazionale e di connessioni punto-punto di supporto all'economia locale; per lo sviluppo dello scalo saranno necessari interventi di potenziamento dell'accessibilità e di adeguamento delle infrastrutture air side.
4. L'aeroporto di Trieste, definito come primario, deve trovare un ruolo di complementarietà con il sistema Venezia-Treviso, secondo le indicazioni di correlazione del traffico trattate in precedenza per l'integrazione nel sistema stesso.
5. Bolzano potrà continuare a svolgere un importante ruolo di interesse regionale, rispondendo a segmenti specifici di domanda, quali collegamenti punto a punto e di supporto ai flussi turistici.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Est potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
VENEZIA	12,0	15,0	16,0
TREVISO	3,0	4,0	4,5
VERONA	6,0	6,5	7,0
TRIESTE	1,5	2,0	2,5
BOLZANO	0,2	0,5	0,7
TOTALE	22,7	28,0	30,2

14.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Est

Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Venezia a nodo intermodale, deve necessariamente avvenire attraverso l'attuazione di importanti infrastrutture di collegamento, di competenza di diversi Enti, nazionali, regionali e locali. Pertanto è necessario un grande sforzo di coordinamento nella fase di pianificazione e progettazione in atto, e in quella di attuazione futura, che dovrà essere supportata dalle necessarie risorse.

In particolare gli interventi prioritari individuati per il potenziamento dello scalo come nodo di interscambio modale a livello europeo sono costituiti da :

- passaggio della linea dell'Alta Velocità Trieste - Venezia - Milano nell'aeroporto, con fermata dedicata;
- bretella di collegamento con la linea ferroviaria regionale SMFR;
- stazione ferroviaria ipogea, passante per la linea AV, e di testata per la linea SMFR;
- potenziamento del collegamento tra l'autostrada A27 e l'aeroporto e realizzazione del by pass di Tesserà.

I collegamenti con le città di Venezia e di Mestre potranno essere potenziati attraverso interventi alla scala locale, già pianificati, come la connessione sub-lagunare, tra lo scalo e le isole veneziane, ed il tram di collegamento con le zone urbane di Mestre e la relativa stazione ferroviaria.

Si ritiene altresì prioritaria la salvaguardia delle aree necessarie all'espansione del sedime aeroportuale, per la realizzazione di una nuova pista, fondamentale per adeguare la capacità aeroportuale nel lungo periodo.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Nord Est si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

- Autostrada**
 - esistente
 - - - progetto
 - potenziamento
- Linea ferroviaria**
 - esistente
 - - - progetto
 - potenziamento
- AV** alta velocità
- SFMR** regionale
- Nodi di interscambio**
 - aeroporto
 - città
 - ferroviario
- Sedime Aeroporto**
 - esistente
 - progetto

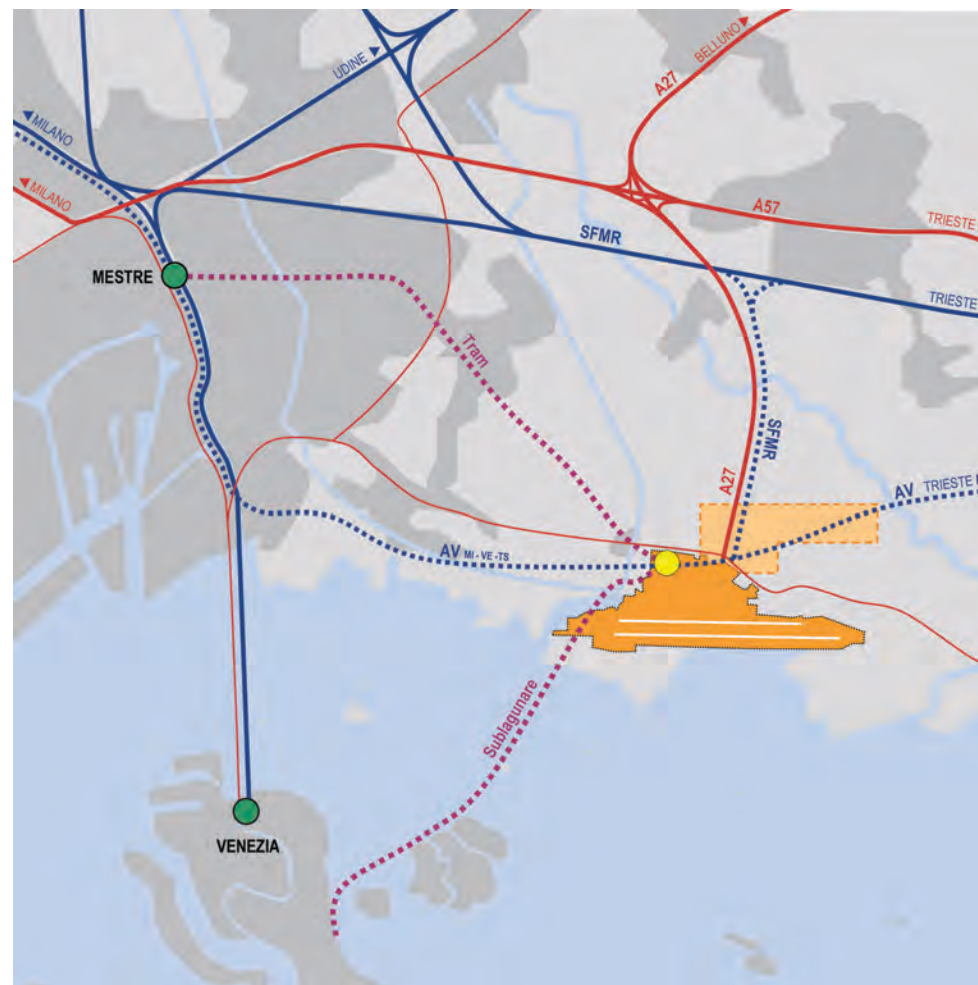


Fig. 14.1 – Interventi prioritari per l'aeroporto di Venezia tessera

Si evidenzia che lo schema grafico soprariportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Venezia - Marco Polo

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista di volo	2015	2025	SAVE	€ 534,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale - da inserire le aree di espansione nel PAT del Comune di Venezia
1.2	Ampliamento piazzali aeromobili	2016	2030	SAVE	€ 150,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento del Terminal lato nord	2014	2025	SAVE	€ 274,86	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento parcheggi	2013	2025	SAVE	€ 75,10	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Adeguamento Viabilità interna	2013	2025	SAVE	€ 40,00	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Riconfigurazione delle infrastrutture cargo	2025	2030	SAVE	€ 47,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	AV Venezia Trieste con fermata in aeroporto	oltre 2013	2020	RFI	€ 1.929,00		2,00%	Progetto preliminare	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.2	Bretella di collegamento alla linea SMFR;	oltre 2013		RFI	€ 223,92	CIPE	0,45%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (strategico solo con il contributo della Regione)
					€ 0,00	Regione Veneto			
2.3	Stazione interrata	2016	2020	SAVE	€ 114,24	SAVE		Studio di fattibilità	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2.4	Terminal Intermodale	2017	2020	SAVE	€ 41,14	SAVE + fondi pubblici		Studio di fattibilità	
2.5	People Mover di collegamento	2013	2014	SAVE	€ 32,60	SAVE		Studio di fattibilità	
2.6	Sub-lagunare	...	...	Comune di Venezia	€ 650,00	P.F		Studio di fattibilità	
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Potenziamento autostrada A4 Venezia - Trieste (Quarto d'Altino- Villesse)	2006	oltre 2015	AUTOVIE VENETE SPA	€ 2.300,00	AUTOVIE VENETE SPA	100,00%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.2	Nuova Triestina (by-pass di Tessera)	...	...	ANAS	€ 70,00	ANAS	...	Progetto preliminare	

Treviso

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2020	AERTRE	32,20	AERTRE	...	Avviata riqualifica pista	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento terminal passeggeri	2015	2020	AERTRE	20,70	AERTRE	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Viabilità e Ampliamento parcheggi	2015	2020	AERTRE	31,20	AERTRE	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità viaria									
3.1	Nuova rotonda SR515 Noalese	2015	2020	Comune Treviso	€ 0,76	AERTRE	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale - da inserire nel PAT del Comune di Treviso

Trieste

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2015	Aeroporto FVG	€ 6,30	Aeroporto FVG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Potenz. e ampliamento piazzali aeromobili	2011	2020	Aeroporto FVG	€ 4,96	Aeroporto FVG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Nuovo parcheggio	2020	2025	Aeroporto FVG	€ 1,04	Aeroporto FVG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Polo intermodale - stazione	2012	2020	RFI	€ 2,00	Regione FVG + UE	100%	Progetto preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2.2	Polo intermodale- terminal bus e parcheggi)	2012	2015	Aeroporto FVG	€ 8,00	Regione FVG + UE	100%	Progetto preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità territoriale									
3.1	A4-Raccordo autostradale Villesse Gorizia	2011	2013	ANAS	€ 2.300	CIPE	100%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Verona

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 9,00	Aeroporto V. Catullo SpA	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento piazzale aeromobili	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 6,00	Aeroporto V. Catullo SpA	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Nuovo piazzale nord	2015	2020	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 7,20	Aeroporto V. Catullo SpA	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 30,00	Aeroporto V. Catullo SpA	50%	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento dell'aeroporto alla linea Modena Verona	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 89,4	CIPE+ Regione Veneto	0%	PP istruttoria MIT DPF 2012-2014 (strategico solo con il contributo della Regione)
2.2	Nodo AV di Verona (corridoio 5)	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 670,00	CIPE	3%	PP istruttoria MIT DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.3	AV Verona Padova (corridoio 5)	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 5.130,00	CIPE	3%	PP approvato dal CIPE
2.4	AV Verona Brescia (corridoio 5)	...	...	RFI	€ 2.800,00	CIPE	2%	PP approvato dal CIPE
2.5	AV - Valico del Brennero (corridoio 1)	2011	2023	BBT SE -Brenner basistunnel	€ 4.140,00	CIPE	27%	Lavori in corso
2.6	AV Verona Fortezza (corridoio 1)	2011	2020	RFI	€ 2.470,0	CIPE	2%	PP approvato dal CIPE
3. Accessibilità territoriale								
3.1	Nuovo Casello autostradale dedicato (A22)	...	...	A22 - autostrada del Brennero S.p.a	€ 33,60	...	...	Prog. Preliminare
3.2	Corridoio Tirreno Brennero (Ti.Bre) - Raccordo autostradale Fontevivo Nogarole Rocca	2006	2016	ANAS	€ 2.730,97	CIPE	67%	PD istruttoria MIT DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

15.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti dell'area del Centro Nord hanno registrato nel 2011 un traffico di circa 13 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nei tre scali di Bologna, Pisa e Firenze. In particolare Bologna e Firenze hanno registrato crescita più modeste mentre lo scalo di Pisa, con 4,5 milioni di passeggeri, ha avuto una crescita nel periodo tra le più rilevanti a livello nazionale. Lo scalo è servito prevalentemente da compagnie low cost, dedicate al traffico internazionale.

Il traffico dell'area si caratterizza per avere una rilevante componente internazionale, pari al 71%; i passeggeri che utilizzano vettori low cost costituiscono il 42% del totale, mentre quelli che utilizzano voli charter rappresentano il 10% del volume totale. L'alta internazionalità del traffico e la quota di voli charter rappresentano in maniera evidente l'attrattività turistica dell'area.

Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Centro Nord ha movimentato circa 52mila tonnellate di merci. Lo scalo più impegnato in questo settore è stato quello di Bologna con circa 44mila tonnellate movimentate nel 2011.

Gli indicatori socioeconomici dimostrano come le potenzialità dell'area, in termini di sviluppo economico e attrattività turistica, non siano pienamente sfruttate dal trasporto aereo, che mostra indici non allineati sia ai volumi di popolazione residenti e di addetti, che ai valori di PIL e ai flussi turistici. Il ritardo del trasporto aereo dell'area deriva dalla combinazione di fattori legati all'offerta degli scali esistenti e all'accessibilità agli stessi. Il numero elevato di aeroporti, la loro ridotta dimensione e l'inadeguatezza delle relative infrastrutture hanno reso difficile per gli scali dell'Emilia Romagna e della Toscana di soddisfare integralmente la domanda di traffico espressa dal territorio: di conseguenza nei relativi bacini d'utenza parte dei potenziali passeggeri continua ad utilizzare altri aeroporti, in parte anche a causa della scarsa accessibilità degli scali esistenti, non favorita dalla conformazione geografica delle due regioni, attraversate dalla catena appenninica.

Gli interventi infrastrutturali che interessano l'area del Centro Nord riguardano prevalentemente il potenziamento di collegamenti autostradali fondamentali sulla direttrice Nord-Sud, quali l'Autostrada del Sole (A1), l'Autostrada Adriatica (A14) e l'asse Civitavecchia-Cecina. Tali opere, avviate ormai da alcuni anni, hanno l'obiettivo di decongestionare e ammodernare alcune delle tratte più trafficate della Penisola in modo da garantire, nel breve periodo, un adeguato livello di capacità e di servizio e diminuire i tempi di percorrenza e l'incidentalità.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'apertura della linea AV/AC Bologna-Firenze, che ha completato la linea Milano-Roma permettendo di coprire in sole tre ore la distanza fra il capoluogo lombardo e la capitale, sta contribuendo a modificare le dinamiche degli spostamenti fra Nord e Sud.

Nel breve periodo (entro il 2014) è prevista l'entrata in funzione delle principali opere attualmente in cantiere che influenzano la parte centrale della macroarea di riferimento e insistono sulle città capoluogo, Bologna e Firenze. Tra queste: il completamento della Variante di Valico (2012), l'ampliamento della A1 nella tratta Barberino-Incisa (2012).

Lungo il versante adriatico si segnala il progressivo ampliamento, iniziato ormai da alcuni anni, da due a tre corsie dell'autostrada A14 nel tratto Rimini-Porto S.Elpidio (2014). Tra gli interventi che impattano sul sistema dei trasporti a livello locale, si evidenzia che, entro il 2012, è previsto l'avvio a Bologna della realizzazione del People Mover, sistema di collegamento rapido tra la Stazione Centrale e l'Aeroporto Marconi.

15.2 Strategie di sviluppo

1. Il posizionamento e il ruolo dell'aeroporto di Bologna, baricentrico rispetto alla macro-area, saranno fattori determinanti, insieme alla disponibilità e flessibilità delle infrastrutture, per potenziare lo scalo come aeroporto strategico di rilievo nella rete nazionale. La connessione con l'Alta Velocità ed i relativi tempi ridotti di collegamento dalla stazione ferroviaria di Bologna con il centro

- di Milano (1 ora) e di Firenze (37 min), renderanno competitivo, soprattutto per il traffico europeo ed internazionale, lo scalo di Bologna rispetto all'aeroporto di Malpensa, di Bergamo e di Firenze Peretola, aggiornando con maggiore rilievo il ruolo dell'aeroporto nelle rete aeroportuale europea. L'aeroporto potrà rispondere a tale ruolo soltanto attraverso la realizzazione di rilevanti opere di ampliamento delle infrastrutture esistenti con migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e relazione con il bacino di traffico. Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Bologna, dovrà pertanto essere presidiato e supportato ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nella rete nazionale, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di accessibilità su gomma e su ferro.
2. Per lo scalo di Bologna è stimata una capacità massima delle infrastrutture aeroportuali pari a 10 milioni di passeggeri. Si evidenzia quindi che, oltre il 2030, sarà necessario gestire i flussi di traffico aggiuntivi su un altro scalo da identificare tempestivamente quale riserva di capacità per predisporre adeguate infrastrutture di accessibilità e connessione intermodale. Il raggiungimento della soglia dei 10 milioni di passeggeri potrebbe collocarsi in un orizzonte temporale di lungo periodo (circa 20 anni) o, viceversa, in un orizzonte temporale più breve anche in relazione ai tassi di crescita che l'aeroporto sta registrando dal 2010 grazie alla presenza della cosiddetta "base" Ryanair. Il tema della riserva di capacità potrebbe assumere priorità a breve e, in questo senso, le valutazioni devono essere avviate in relazione alle infrastrutture candidabili a questo ruolo anche in relazione ai criteri normalmente utilizzati dal mercato e dai vettori.
 3. L'aeroporto di Parma si configura come aeroporto di servizio che può svolgere nel lungo periodo (oltre il 2030), per le potenzialità espresse, sia in termini di capacità che di accessibilità, il ruolo di riserva di capacità a servizio di aeroporti della Lombardia e dell'Emilia, limitatamente a determinati segmenti di traffico (t charter, Aviazione Generale a scopo turistico, ecc.).
 4. L'aeroporto di Forlì si configura come un aeroporto di servizio, che può assumere il ruolo di scalo cargo e di polo per la formazione aeronautica e per attività di supporto (manutenzione aeromobili).
 5. L'aeroporto di Rimini si conferma come scalo di servizio, d'interesse locale dedicato al traffico turistico e business diretto sulla coste adriatiche, oggi in prevalenza originante dalla Russia, con carattere internazionale quale scalo di accesso alla repubblica di S. Marino, sulla base di accordi recentemente sottoscritti.
 6. Il ruolo dell'aeroporto di Firenze risulta fortemente limitato dalle criticità infrastrutturali ed operative dovute al posizionamento dell'attuale pista. Fino a che tali limitazioni non saranno superate attraverso una concertazione interistituzionale, lo sviluppo dello scalo appare compromesso; il Vespucci potrà svolgere il ruolo di city airport, dedicato al settore business, ma non sarà in grado di assorbire quote consistenti di traffico aggiuntivo che il territorio di riferimento esprimerà nei prossimi decenni. La realizzazione di una nuova pista utilizzabile da aeromobili della categoria B737, A320, ecc., rappresenta una condizione necessaria per supportare significative prospettive di crescita. Con la realizzazione di una nuova infrastruttura di volo e la conseguente riconfigurazione del complesso aeroportuale, lo scalo potrà confermare il ruolo di scalo strategico. Al contrario, in caso di non realizzazione della nuova pista, lo scalo non potrà più essere considerato strategico nella rete nazionale.

7. E' necessario che gli aeroporti di Firenze e Pisa trovino forme di collaborazione ed integrazione per continuare a rispondere efficacemente alla domanda di traffico espressa dal bacino regionale sia come origine ma soprattutto come destinazione dall'estero, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture. Nonostante la crescita in parallelo dei due scali e la caratterizzazione molto diversificata dei rispettivi flussi, la competizione tra i due scali, in chiave di concorrenza, non ha consentito di innescare sinergie costruttive tra due importanti realtà infrastrutturali della Regione. Sinergie tanto più necessarie nello scenario attuale in cui il bacino di riferimento potrebbe risentire della concorrenza da parte dell'aeroporto di Bologna a seguito dell'attivazione dell'Alta Velocità che consente il collegamento fra le stazioni ferroviarie di Bologna e di Firenze in 37 minuti. Riguardo le prospettive dei due scali, non dovranno essere sottovalutati gli impatti che la nuova configurazione dell'aeroporto di Firenze con una nuova pista di volo potrebbe avere nel tempo sull'articolazione del traffico fra i due scali toscani. Rispetto a tali possibili impatti è indicato il coordinamento del sistema aeroportuale regionale, nell'ottica di ottimizzazione degli investimenti e di garanzia del migliore servizio al territorio. Infatti, l'opportunità di riflessioni di carattere sistemico fra l'aeroporto di Pisa e quello di Firenze emerge anche in relazione alla sostenibilità e alla giustificazione delle previsioni di crescita delle due infrastrutture. La realizzazione di una nuova pista all'aeroporto di Firenze potrebbe determinare, in assenza di coordinamento fra i due scali toscani, una competizione di natura commerciale, finalizzata a mantenere e/o spostare un vettore da un aeroporto all'altro, i cui effetti potrebbero determinare un indebolimento della quota di mercato di almeno una delle due infrastrutture oltre a possibili impatti economici negativi. In assenza di coordinamento, pertanto, la capacità delle due infrastrutture di cogliere nuove quote di mercato, coerentemente con le previsioni di crescita del traffico nella Regione Toscana, potrebbe risultare inferiore alle previsioni prospettate.

8. In tale contesto si conferma il ruolo dell'aeroporto di Pisa come aeroporto strategico per la Regione, per il quale è necessario intervenire sul potenziamento e migliore qualità delle connessioni ferroviarie, sul rapporto con la città e le aree residenziali al contorno, fermo restando la compatibilità dello sviluppo con le attività dell'Aeronautica Militare in ragione della strategicità che lo scalo riveste nel quadro della difesa nazionale come Main Operating Base.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Centro Nord potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
BOLOGNA	9,0	10,0	11,0
FORLI	0,5	1,0	1,5
RIMINI	2,0	2,5	3,0
PARMA	1,0	1,5	2,0
FIRENZE	3,0	4,0	4,5
PISA	6,0	7,0	8,0
TOTALE	20,5	26,0	29,0

15.3 Interventi prioritari negli scali strategici del Centro Nord

Per l'aeroporto di Bologna, in relazione al posizionamento e ruolo nella rete nazionale, è necessario garantire la capacità e la funzionalità delle infrastrutture, nonché livelli di accessibilità adeguati, attraverso la realizzazione dei seguenti interventi di collegamento considerati prioritari:

- Realizzazione del People Mover di collegamento dell'aeroporto con la stazione centrale di Bologna e quindi con la rete dell'Alta Velocità Milano-Napoli e con la futura linea A. V. Venezia-Roma;
- Realizzazione in aeroporto della stazione del People Mover e relativo collegamento pedonale con l'aerostazione esistente; tale stazione dovrà essere rilocata, rispetto al progetto attuale, in maniera da risultare funzionale alla nuova aerostazione, la cui realizzazione è prevista sul medio periodo nel Master Plan;
- Espansione del sedime aeroportuale per la realizzazione dell'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali e complementari;
- Potenziamento della viabilità di accesso all'aeroporto dalla tangenziale di Bologna con potenziamento dell'uscita attuale della tangenziale, secondo soluzioni già definite e che devono essere stralciate e anticipate rispetto al più complesso programma di potenziamento del sistema autostradale -tangenziale bolognese;
- Passante di Bologna.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Centro Nord si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Bologna

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Estensione sedime aeroportuale	2012	2020	SAB	€ 57,30	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Potenziamento pista (uscite veloci)	2020	2023	SAB	€ 7,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento piazzali	2011	2018	SAB	€ 14,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal e BHS	2010	2025	SAB	€ 59,40	SAB	Prog. prel. Prima fase	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Nuovo terminal	2022	2023	SAB	€ 15,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Area cargo e terminal merci	2018	2025	SAB	€ 39,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Ampliamento parcheggio	2011	2025	SAB	€ 17,30	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.8	Edifici e infrastr. per Enti di Stato	2014	2015		€ 25,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento con stazione mediante people mover	2012	2014	Comune di Bologna	€ 99,00	Privati+ Regione	0	Progetto esecutivo
2.2	Stazione People Mover	2013	2014	SAB	€ 3,00	SAB	100,00%	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità locale e territoriale								
3.1	Nuova viabilità di Accesson nord- est	2020	2025	SAB	€ 27,00	SAB	0,00%	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3.2	Passante di Bologna	oltre 2013		ANAS	€ 1.583,00	CIPE	8,42%	Inattesa PD DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Firenze

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Nuova pista di volo		DA PROGRAMMARE					
1.2	Ampliamento terminal							
1.3	Riconfigurazione piazzali							
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento stazione SM.Novella		DA PROGRAMMARE					

Pisa

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Riqualifica pista e raccordo	2011	2014	SAT	€ 25,00	SAT	100%	In appalto	da PSA
1.2	Ampliamento terminal	2011	2015	SAT	€ 39,00	SAT	...	Prog. prelim.	da PSA
1.3	Ampliamento piazzali	2015	2020	SAT	€ 11,00	SAT	...	Pianificato	da PSA
1.4	Ampliamento parcheggi e viabilità interna	2015	2020	SAT	€ 4,50	SAT	...	Pianificato	da PSA
2. Intermodalità									
2.1	People mover di collegamento stazione	2012	2015	New Co	€ 62,90	Pubblico + privati	0,00%	Prog. prelim.	da PSA
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Miglioramento accessibilità	2012	2015	Comune di Pisa	€ 1,60	Comune di Pisa	...	Pianificato	da PSA
3.2	Autostrada Cecina-Civitavecchia	2011	2017	ANAS	€ 3.783,00	Società Tirrenica SpA	89,07%	Lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

16.1 Quadro di riferimento

L'area del Centro comprende gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Ancona, Perugia e Pescara e rappresenta l'area con il maggior numero di passeggeri movimentati, circa 42 milioni, per i quali si è registrata negli ultimi 10 anni una crescita del traffico pari al 5,2% annuo. L'area comprende lo scalo di Roma Fiumicino che, con circa 37 milioni di passeggeri, è il principale aeroporto italiano in cui si è registrato una forte crescita del traffico internazionale, a seguito della decisione di Alitalia di rendere lo scalo hub del proprio network. Rilevante nell'area Centro la crescita di Roma Ciampino che ha registrato circa 4,7 milioni di passeggeri. Tale crescita è dovuta principalmente all'avvio e successivo consolidamento di collegamenti low cost a partire dal 2003, che hanno trasformato lo scalo dapprima utilizzato solo per voli militari o charter in uno degli aeroporti low cost più importanti d'Italia. Lo scalo di Ciampino però, a causa dell'incontrollata crescita residenziale nelle aree limitrofe, presenta oggi gravi limitazioni al proprio sviluppo.

Complessivamente il traffico dell'area del Centro assorbe il 30% del traffico internazionale italiano ed il 30% del traffico low cost (circa 9 milioni).

Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Centro, grazie alla presenza dello scalo di Roma Fiumicino (152 mila tonnellate nel 2011), è la seconda più importante a livello nazionale in termini di volumi complessivi.

Il sistema infrastrutturale del territorio del centro, è caratterizzato dalla rete dei collegamenti viari e ferroviari sulla direttrice nord-sud e da una debole rete dei collegamenti trasversali est-ovest, dovuta alla presenza della dorsale appenninica, che rende difficili gli spostamenti tra il versante adriatico ed il Tirrenico. Le maggiori criticità sono infatti riconducibili alla limitata disponibilità di collegamenti con il corridoio adriatico e alla mancanza di itinerari trasversali di livello adeguato per il collegamento fra la statale Flaminia, l'itinerario E45 e l'Autostrada A1. Per tale motivo le attese del Centro sono soprattutto quelle relative ai collegamenti trasversali tra i due Mari e ai collegamenti tra l'entroterra e la costa.

Nel Lazio, tra gli interventi prioritari, si segnala il completamento del corridoio autostradale tirrenico, che consiste nella realizzazione della variante della statale Aurelia con tipologia autostradale.

Per l'area di Fiumicino nel medio-lungo periodo sono previsti importanti interventi infrastrutturali che contribuiranno a realizzare un sistema di accessibilità plurimodale sul piano dei collegamenti alle reti nazionali ed a Roma Capitale quali il Corridoio Tirrenico Meridionale ed il Corridoio del Trasporto Pubblico C5.

L'area è interessata dall'attraversamento della linea ferroviaria dorsale appenninica, sulla tratta da Napoli a Milano che come detto rappresenta fattore di concorrenza al trasporto aereo, in particolare sulla tratta Roma-Milano.

Per l'Aeroporto di Fiumicino, sono da segnalare alcuni rilevanti interventi infrastrutturali, in corso o programmati, che ne rafforzeranno il ruolo strategico alla scala nazionale e potranno contribuire ad un consistente aumento del traffico turistico di passaggio. Nel breve-medio periodo è infatti prevista la realizzazione del porto turistico di Fiumicino, destinato ad assorbire una quota del traffico crocieristico che gravita su Civitavecchia e per il quale è prevista la realizzazione di 1500 posti barca a regime nel 2015.

E' invece in corso di realizzazione l'Interporto Romano in un'area di 160 Ha adiacente l'aeroporto, destinato a svolgere la funzione di piattaforma logistica in grado di offrire servizi specializzati e smistamento con modalità multimodali via mare (RO-RO), terra (camion e treno), ed aereo per le merci che graviteranno sull'interporto.

16.2 Strategie di sviluppo

L'aeroporto di Roma Fiumicino rappresenta lo scalo principale del Paese, il cui sviluppo deve essere assunto come prioritario nella programmazione nazionale.

La situazione specifica di Fiumicino evidenzia che lo scalo è prossimo alla saturazione: infatti sia il sistema dei terminal e dei piazzali di sosta aeromobili che quello delle piste, mostrano una capacità di 42-45 milioni di passeggeri,

soglia di saturazione che sarà raggiunta entro il 2015 se non si avviano urgentemente adeguati interventi di ottimizzazione e di miglioramento dell'efficienza delle infrastrutture o del loro potenziamento. Le previsioni di traffico stimano un volume di 55 Mil di passeggeri nel 2020 e di 80 Mil nel 2030, con un aumento complessivo di 35 Mil di passeggeri, pari al doppio dei flussi attuali.

Una domanda così elevata di traffico trova risposta nella pianificazione da parte della società di gestione di un rilevante complesso di opere di potenziamento aeroportuale che prevede l'ampliamento dello scalo a nord, con la realizzazione della 4^a pista e tutte le necessarie integrazioni con altre modalità di trasporto, in grado di soddisfare una domanda attesa.

In tale scenario di sviluppo assumono particolare rilevanza le nuove infrastrutture di collegamento con la Capitale e con il territorio, in un'area già oggi fortemente congestionata, che devono essere prioritariamente inserite nella programmazione strategica nazionale.

Anche in considerazione dei lunghi tempi che caratterizzano i processi di realizzazione di grandi opere infrastrutturali, è fondamentale quindi che si concentrino nel più breve tempo possibile tutti gli sforzi e le risorse centrali e locali nel potenziamento di Fiumicino e della relativa accessibilità e connessioni intermodali, per garantire lo sviluppo competitivo e sostenibile del maggiore scalo italiano.

Per quanto riguarda invece il nuovo aeroporto programmato a Viterbo, è fondamentale che la tempistica per l'entrata in esercizio dello scalo, prevista entro il 2019, sia strettamente correlata all'avanzamento delle attività di pianificazione delle connessioni viarie e ferroviarie e al reperimento delle risorse necessarie alla loro realizzazione.

Gli investimenti necessari per rispondere alle necessità evidenziate, sia pubblici che a carico del gestore aeroportuale, sono ingenti e necessariamente concentrati nel tempo; è pertanto necessario orientarne l'efficacia dove possono essere ottenuti benefici più sicuri ed estesi.

Alla luce di tali considerazioni, il quadro di potenziamento del sistema laziale si fonda sui seguenti macro interventi:

1. Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino, attraverso la massimizzazione dell'utilizzo e potenziamento del complesso aeroportuale attuale e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a nord.
2. Potenziamento dell'accessibilità a Fiumicino, concentrando gli investimenti sulle infrastrutture urgenti su gomma e ferro.
3. Realizzazione dello scalo di Viterbo come terzo aeroporto del sistema Laziale e sua entrata in esercizio entro il 2019, con una capacità iniziale in grado di accogliere il traffico in delocalizzazione dall'aeroporto di Ciampino, così come previsto dalla pianificazione del gestore.
4. Riqualificazione dell'Aeroporto di Ciampino come City Airport a seguito della delocalizzazione del traffico su Viterbo, con soglia di traffico inferiore ai livelli attuali onde ridurre l'impatto ambientale sul territorio comunale.
5. Adeguamento dell'accessibilità agli scali sia dal territorio che dalle reti nazionali su gomma e ferro.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Centro potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
ROMA FIUMICINO	70,0	75,0	80,0
VITERBO	6,0	8,0	10,0
ROMA CIAMPINO	3,0	3,0	3,0
ANCONA	1,0	1,5	1,7
PERUGIA	0,3	0,5	0,7
PESCARA	0,7	1,0	1,3
TOTALE	77,2	89,0	95,2

16.3 Interventi prioritari per gli aeroporti strategici del Centro

L'accessibilità all'aeroporto di Fiumicino, alla scala territoriale, evidenzia alcuni fattori di criticità, legati alla inadeguatezza sia del servizio ferroviario, limitato in termini di offerta e di qualità di mezzi e terminali, sia della viabilità principale per la presenza di alcuni colli di bottiglia che la caratterizzano.

Gli interventi prioritari per il potenziamento delle connessioni all'aeroporto di Fiumicino dovranno concentrarsi soprattutto sull'accessibilità ferroviaria, che è senza dubbio la criticità più evidente da risolvere: solo migliorando le connessioni su ferro il grande aeroporto di Fiumicino potrà essere raggiunto con migliori livelli di servizi dal territorio locale e dai principali corridoi del Paese, per svolgere efficacemente il ruolo di gate intercontinentale.

INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA

Nello scenario al 2020, per il potenziamento dell'accessibilità su ferro sono definiti come prioritari i seguenti interventi:

- Ferrovia: l'incremento delle frequenze delle linee esistenti (Leonardo Express e Linea FR1); il potenziamento del collegamento fra le linee FR1 e FR5 (tratto Ponte Galeria – Maccarese); la chiusura della Gronda Ferroviaria Nord e Sud.
- Metro: realizzazione del corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), con estensione della linea metropolitana Roma-Lido sino all'aeroporto. Tale collegamento è in grado di potenziare l'intermodalità a favore del sistema di trasporto urbano.
- Light Rail: Si prevede la realizzazione del tracciato prima fase del sistema di mobilità interna al sedime aeroportuale di tipo Light Rail.

Gli interventi previsti configureranno un sistema basato su tre direttrici di connessione - corrispondenti alle linee FR1 e FR5 e alla Roma-Lido - fra l'aeroporto e le principali stazioni romane (Ostiense, Termini e Tiburtina AV). Questi nodi consentiranno, con potenziamenti, l'interscambio diretto verso la rete ferroviaria (ordinaria e AV) e metropolitana. Il network consentirà di

accedere, entro i 60 minuti e con un solo interscambio, ai principali nodi urbani, rappresentando lungo le direttrici ferroviarie un'alternativa più efficiente del trasporto privato.

INTERVENTI SULLA RETE VIARIA

Nello scenario al 2020, gli interventi prioritari per il potenziamento dell'accessibilità su gomma sono individuabili in:

- potenziamento della A91 (Roma-Fiumicino) con l'aggiunta di due corsie complanari per un totale di 5 corsie per direzione di marcia;
- potenziamento del tratto GRA - EUR della A91;
- bypass parallelo al GRA, che connetta la A91 con la SS148 Pontina evitando il transito sulla A90 e la nuova SS148 Pontina (Sistema Intermodale integrato Roma Latina);
- potenziamento di via della Scafa.

Gli interventi previsti sulla rete viaria, nel macrobacino che insiste su Fiumicino, rappresentano un aumento di capacità e di riconnessione in grado di migliorare le relazioni fra lo scalo ed il nodo di Roma, con ricadute positive anche sull'area Pontina e del litorale del nord Lazio. In particolare, l'introduzione di un accesso all'aeroporto da Nord (bypass Aurelia - A12) e del raccordo A12 - Pontina (da Sud), potranno determinare un'articolazione lungo due direttrici dei flussi aeroportuali, ora gravanti per la massima parte sulla A91 Roma - Fiumicino. La presenza di tre corridoi d'accesso avrà l'effetto di ripartizione, riducendo la congestione sulla tratta della A91 e del GRA nelle tratte critiche comprese fra lo svincolo Aurelia, lo svincolo Fiumicino e quello della Pontina.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Centro si rimanda alle schede degli interventi a seguire.



Autostrada

- esistente
- - - progetto
- potenziamento

Linea ferroviaria

- esistente
- - - progetto
- potenziamento
- AV alta velocità
- SFMR regionale

Nodi di interscambio

- aeroporto
- città
- ferroviario

Sedime Aeroporto

- esistente
- progetto

Fig. 16.1_ principali interventi per l'aeroporto di Roma Fiumicino

Si evidenzia che lo schema grafico soprariportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Roma - Fiumicino

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista (4A), via di rullaggio, raddoppio TWY Bravo	2013	2019	AdR	€ 204,60	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.2	Riqualifica piste e TWY	2011	2016	AdR	€ 88,31	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.3	Ampliamento piazzali	2012	2020	AdR	€ 114,11	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.4	Ampliamento terminal sud	2012	2030	AdR	€ 709,78	AdR+Stato	...	pianificato	Contratto di Programma
1.5	Ampliamento cargo city	2022	2030	AdR	€ 64,62	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.6	Interventi land side sud	2012	2021	AdR	€ 276,00	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.7	Parcheggi sud	2013	2021	AdR	€ 54,70	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.8	Opere urbanistiche/espropri nord	2012	2030	AdR	€ 394,79	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.9	Infrastrutture di volo Nord	2022	2030	AdR	€ 458,83	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.10	Nuovo Terminal nord	2015	2030	AdR	€ 1.649,49	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.11	Interventi land side nord	2021	2030	AdR	€ 372,93	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.12	Parcheggi nord	2021	2030	AdR	€ 43,58	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
2. Intermodalità									
2.1	Servizio Express aeroporto- stazione Tiburtina	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.2	Potenziamento linea FR1 e Leonardo Express	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.3	GRTS - People mover	2013	2030	AdR	€ 213,49	...	...	...	Contratto di Programma
2.4	Corridoio C5	...	...	Comune di Roma	...	...	...	...	Piano strategico della mobilità- Comune di Roma
2.5	Corridoio C9-Collegamento alla ferrovia Piramide-Ostiense e alla metropolitana	...	...	Comune di Roma	€ 496,00	...	...	...	Piano strategico della mobilità- Comune di Roma
2.6	Realizzazione nodo intermodale gomma/ferro Vitinia /Malafede	...	...	...	...	...	...	studio di fattibilità	progetto TEN-T
2.7	Trasformazione linea ferroviaria Roma lido in metropolitana	...	...	...	...	...	...	...	Piano strategico della mobilità- Comune di Roma
2.8	collegamento ferroviario FCO Nord e linea passante	...	...	RFI	€ 391,00	...	...	studio di fattibilità	progetto TEN-T
2.9	Bretelle ferroviarie di collegamento FR5 –FR1 Via linea tirrenica	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.10	Bretella ferroviaria di collegamento FR5 – FR3_ anello ferroviario di Roma e realizzazione nodo aurelia 2 di scambio metro linea A-FR5	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.11	Gronda ferroviaria sud ponte galeria – campleone	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.12	Nodo intermodale ferro/gomma Acilia-Madonna	...	...	...	€ 197,00	...	...	studio di fattibilità cofinanziato UE	da inserire nella programmazione
2.13	Collegamento A12 con il nuovo porto commerciale di Fiumicino	...	...	...	...	...	...	...	da inserire nella programmazione

[segue>>](#)

Roma - Fiumicino

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Viabilità di collegamento interporto di Fiumicino Fiumicino	2010	2012	Regione Lazio	€ 132,00	CIPE+ PRIVATI	100,00%	lavori in corso	...
3.2	Sistema Intermodale integrato RM-LT.	2011	oltre 2015	Autostrade del Lazio	€ 2.637,03	CIPE+ PRIVATI	100,00%	PD approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.3	Svincolo autostradale A12 e interporto	2011	2012	Regione Lazio	€ 19,50	CIPE	100,00%	Affidamento appalto	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.4	Ponte della Scafa e potenziamento Via della Scafa.	...	...	Comune di Fiumicino	...	...	...	...	da inserire nella pianificazione locale
3.5	Completamento complanari A91 -Tratto A12 Fiumicino	...	...	ANAS	...	...	...	...	...
3.6	Svincolo Cargo city su A91	...	...	ANAS	...	...	...	...	Contratto di Programma
3.7	By- pass autostradale A12 ss 148- A1	...	...	ANAS	€ 2.310,00	...	...	studio di fattibilità cofinanziato UE	da inserire nella programmazione
3.8	Collegamento stradale SS1 – FCO Nord e porto turistico	...	...	ANAS	€ 340,00	...	...	studio di fattibilità cofinanziato UE	da inserire nella programmazione
3.9	Nuove ponte dei congressi e relativa viabilità	...	...	Comune di Roma	...	...	...	...	Piano strategico della mobilità- Comune di Roma
3.10	Unificazione SS8 – Via Ostiense	...	...	ANAS	...	...	...	...	...

Ciampino

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Riqualifica infrastrutture di volo	2011	2021	AdR	€ 13,00	AdR	...	...	Contratto di Programma
1.2	Riqualifica terminal	2015	2021	AdR	€ 51,00	AdR	...	...	Contratto di Programma
1.3	Riconfigurazione apt da militare a civile	2013	2015	AdR	€ 8,00	AdR	...	...	Contratto di Programma

Viterbo

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Pianificazione e progettazione	2011	2013	AdR	€ 1,26	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.2	Realizzazione del complesso aeroportuale	2013	2019	AdR	€ 242,93	CIPE	...	pianificato	Contratto di Programma
2. Intermodalità									
2.1	Connessione alla linea FR3	DA PROGRAMMARE	0	0	0	0	0	0	0
2.2	Potenziamento linea ferroviaria FR3-Roma-Cesano-Viterbo - radoppio tratta Montebello-Sant'Oreste	...	...	RFI	...	...	...	...	...
2.3	Potenziamento linea ferroviaria FR3-Roma-Cesano-Viterbo - radoppio tratta Sant'Oreste Viterbo	...	...	RFI	€ 250,00	...	...	...	...
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Completamento della superstrada Civitavecchia - Orte;								
	"3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio A" - tronco Tuscania - Cinelli	2009	2011	ANAS	€ 41,63	CIPE + Regione Lazio	100,00%	Lavori in conclusione	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
	"3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio B e 2° Tronco - Lotto 1° e 2° - Aurelia Cinelli	oltre 2013		ANAS	€ 737,00	CIPE + Regione Lazio	11,61%	PD in istruttoria MIT	0
	Primo stralcio funzionale Cinelli Monte Romano est	oltre 2013	2016	ANAS	€ 82,47	CIPE + Regione Lazio	100,00%	PD approvato da CIPE	0
3.2	Potenziamento Cassia Roma- Viterbo (4 corsie).	oltre 2014		Regione Lazio	€ 303,86	CIPE	2,19%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

17.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti del Sud hanno registrato nel 2011 un traffico di più di 14 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente a Napoli (5,7 Mil) e Bari (3,7 Mil). Tra il 2000 e il 2011 si è registrato complessivamente per l'area un aumento costante di traffico pari ad un tasso medio annuo del 5,6%.

Gli aeroporti del Sud si caratterizzano per la prevalenza dei collegamenti nazionali, giacché complessivamente il 70% del traffico risulta di carattere domestico, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate. Il traffico operato da vettori low cost si attesta al 34% del traffico totale, in linea con la media nazionale. Il traffico charter rappresenta invece meno del 10% del totale.

Il traffico cargo negli aeroporti del sud è del tutto marginale evidenziando per l'area una debolissima presenza del comparto cargo aereo.

La distribuzione degli aeroporti nei relativi contesti regionali è alquanto disomogenea; alla forte concentrazione del traffico campano sul solo aeroporto di Napoli, si contrappone l'articolazione del sistema aeroportuale pugliese, basato su quattro scali con diversificazione funzionale e quella della Calabria, con tre scali ben distribuiti, ma senza una sufficiente specializzazione.

La localizzazione periferica e "terminale" del Sud rispetto ai principali corridoi transeuropei ed ai relativi mercati, costituisce attualmente un fattore limitante per lo sviluppo del trasporto aereo nell'area; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia, la ridotta presenza di aziende, che esprime una minore componente di traffico business, nonché gli ancora ridotti flussi turistici, si riflettono sul trasporto aereo, soprattutto su quello internazionale, attualmente non ancora significativamente sviluppato e sul traffico charter. L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale dell'intera economia delle aree del Sud, anche in termini di attrattività turistica e commerciale. Per il sistema aeroportuale la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli

aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. Ad un'adeguata dotazione aeroportuale non corrispondono sul territorio adeguati nodi di collegamento, condizione che limita la potenzialità di sviluppo degli scali.

L'accessibilità su gomma è la modalità di collegamento prevalente, anche in considerazione del fatto che attualmente nessun aeroporto ha una connessione ferroviaria con la città di riferimento.

Al fine di colmare il gap infrastrutturale dell'area, soprattutto in relazione al trasporto pubblico, gli interventi infrastrutturali che interessano la macroarea Sud riguardano prevalentemente il potenziamento dei collegamenti ferroviari trasversali, quali la linea Battipaglia-Metaponto e il nuovo asse ferroviario AC Napoli-Bari. Sull'area insistono inoltre altri due progetti ferroviari di estrema rilevanza per l'intero versante adriatico: il raddoppio della tratta molisana-pugliese della linea adriatica Bologna-Pescara-Bari e della linea Bari-Taranto.

Riguardo ai collegamenti viari, l'area è caratterizzata dagli interventi programmati su due assi fondamentali: la strada statale Jonica e l'asse autostradale Salerno-Potenza-Bari. La Macroarea è inoltre interessata dalle due maggiori opere in corso del Mezzogiorno, da lungo tempo programmate e in fase di realizzazione: l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 106 Jonica.

In relazione allo stato di attuazione delle infrastrutture programmate, si rileva che sul versante tirrenico è stata completata la tratta AV/AC Roma-Napoli, mentre sono ferme al progetto preliminare o alla fase di programmazione infrastrutture ferroviarie come la Napoli-Bari, la Napoli-Reggio Calabria e la Battipaglia-Metaponto. Sono incerte anche le previsioni realizzative di lungo periodo, inerenti, alla direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo Stretto di Messina, opera la cui realizzazione è attualmente sospesa. Si segnala il progetto, di rilievo a scala locale, relativo al completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli per il tratto che collega la città con l'aeroporto di Capodichino e il Centro Direzionale di Napoli, attualmente in corso di attuazione.

17.2 Strategie di sviluppo

Nell'assetto futuro del sistema aeroportuale del Sud è determinante il posizionamento e il ruolo di Napoli Capodichino in relazione alle criticità legate alla compatibilità aeronautica con il contesto urbano e alla possibile saturazione della capacità disponibile nell'attuale sedime.

Per tale ragione le prospettive di sviluppo si basano sul progetto di un nuovo scalo da realizzarsi a Grazzanise in cui, come già detto, trasferire il traffico da Capodichino, e sul potenziamento dello scalo di Salerno, a servizio di un bacino di traffico esteso alla Basilicata e alle zone dell'alta Calabria.

Il nuovo scalo di Grazzanise, se opportunamente collegato alla rete dei trasporti nazionali, potrebbe essere in grado di captare una parte del traffico del basso Lazio, alleggerendo la pressione su Fiumicino. Se sarà infatti realizzato il collegamento diretto dall'A1, dal casello di Capua a Grazzanise, quest'ultimo sarà raggiungibile dalle zone predette in tempi assolutamente competitivi rispetto a Fiumicino, evitando i tratti più congestionati del Raccordo Anulare della Capitale.

1. Alla luce degli indirizzi esposti, si ritiene che l'assetto della rete aeroportuale del bacino campano possa essere basato sulla seguente organizzazione:

- Scalo di Grazzanise, quale aeroporto principale del bacino campano, per il quale dovranno essere realizzate infrastrutture con una capacità iniziale in grado di accogliere il traffico in delocalizzazione dall'aeroporto di Capodichino. Affinché sia resa fattibile la realizzazione del nuovo scalo è necessario sviluppare al più presto un Master Plan, e preservare le aree necessarie per la realizzazione dello scalo, nonché programmare attraverso un'opportuna pianificazione le infrastrutture dell'intermodalità e dell'accessibilità.
- Scalo di Napoli Capodichino, quale aeroporto specializzato con profilo di City Airport e con una configurazione infrastrutturale confacente al contesto territoriale dal punto di vista ambientale e della tutela delle collettività limitrofe residenti.

- Scalo di Salerno Pontecagnano, con il ruolo di complementarietà del traffico di Napoli, per particolari segmenti di traffico quali il charter, il low cost e il cargo, se saranno realizzati gli interventi di adeguamento e allungamento della pista e perseguite azioni di integrazione con lo scalo partenopeo. Fino a quando non sarà allungata la pista, per lo scalo di Salerno, in ragione dei limiti infrastrutturali e della difficoltà a sostenere i costi del servizio commerciale pubblico è indicata una vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale (commerciale e privata) e ai servizi elicotteristici di collegamento con le isole.

2. Per quanto riguarda gli aeroporti pugliesi si evidenzia che i loro bacini di traffico non risultano in prospettiva in sovrapposizione con il bacino del futuro scalo di Grazzanise, ma al contrario si pongono in un rapporto di complementarietà, generando condizioni che potranno meglio rispondere alla domanda di traffico di una vasta area tra le due coste. Per il sistema aeroportuale pugliese si riconfermano quindi in parte le specializzazioni assegnate a ciascun aeroporto dal PRT della Puglia, con le precisazioni riportate a seguire:

- L'aeroporto di Bari si configura come aeroporto strategico della costa meridionale adriatica dedicato al traffico di linea e merci. Per accogliere il traffico previsto dovranno essere attuati gli interventi di adeguamento infrastrutturali previsti dal Master Plan, con particolare riferimento al prolungamento della pista di volo fino a 3000 metri, e dovranno essere realizzati gli interventi di connessione territoriale quali il collegamento diretto con l'A14, con la tangenziale di Bari e con il territorio della Murgia. Dovrà infine essere completato il collegamento ferroviario.
- L'aeroporto di Brindisi svolge il ruolo di scalo primario a supporto di Bari, specializzato in traffico low cost e attività complementari a servizio della zona turistica salentina. E' indicata inoltre la realizzazione della connessione ferroviaria per il rafforzamento del rapporto tra i due scali e l'ampliamento del bacino di traffico.

- Lo scalo di Taranto Grottaglie si configura attualmente come uno scalo che svolge un servizio di trasporto speciale intercontinentale, per il quale è indicato a medio termine il ruolo di polo del traffico aereo merci. A tal fine è necessario innescare sinergie con il sistema produttivo territoriale e soprattutto con il porto di Taranto e sviluppare la connessione alla ferrovia Taranto–Brindisi con collegamento diretto al porto di Taranto. Si segnala infine che l'aeroporto di Grottaglie, per la posizione geografica strategica in relazione all'area Mediterranea e per le caratteristiche dimensionali e prestazionali della pista di volo, presenta anche interessanti potenzialità e pertanto nel lungo periodo potrebbe svolgere il ruolo di riserva di capacità dei traffici aerei dell'Italia meridionale.
- Per l'aeroporto di Foggia è indicata una vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'Aviazione Generale (commerciale e privata), ai servizi elicotteristici e di servizio al turismo locale.

3. Per quanto riguarda gli scali della Calabria:

- Allo scalo di Lamezia Terme è assegnato un ruolo strategico per il trasporto aereo dell'intera Calabria, in assenza di scali concorrenti all'interno del suo bacino di traffico. Per rafforzare tale ruolo e rispondere efficacemente alla domanda di traffico, nonché per ampliare il suo bacino è necessario che siano rafforzate le connessioni con il territorio, in primo luogo quelle ferroviarie. Altresì sono necessari gli adeguamenti delle infrastrutture aeroportuali programmati, con particolare riferimento all'aerostazione passeggeri; lo scalo di Lamezia presenta delle buone potenzialità per assumere anche il ruolo di aeroporto cargo regionale.
- Per l'aeroporto di Reggio Calabria, in ragione dei limiti infrastrutturali e della posizione geografica marginale rispetto al territorio calabrese, nonché della forte concorrenza dell'aeroporto di Lamezia Terme (che sarà in futuro ancora meglio collegato sia su gomma che su ferro al bacino ampio), è indicato un ruolo di servizio in risposta alla

domanda di traffico locale, estesa anche alla provincia di Messina.

- Per l'aeroporto di Crotone, in ragione della posizione geografica marginale rispetto al territorio calabrese, nonché della forte concorrenza dell'aeroporto di Lamezia Terme, è riservato un ruolo di servizio al traffico del sistema calabrese, ruolo che potrà essere ancora più efficace con il potenziamento delle infrastrutture e dell'accessibilità programmate.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Sud potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
NAPOLI (Capodichino/Grazzanise)	10,0	12,0	13,0
BARI	5,0	6,0	6,5
BRINDISI	2,5	3,0	3,5
REGGIO CALABRIA	0,6	0,7	1,0
LAMEZIA TERME	3,5	4,5	5,50
CROTONE	0,4	0,8	1,0
TOTALE	22,0	27,0	30,5

17.3 Interventi prioritari degli aeroporti strategici del Sud

Nello scenario di sviluppo delineato il ruolo del nuovo aeroporto campano, oltre a rendersi indispensabile in sostituzione di Napoli Capodichino, assume un ruolo che va oltre la rilevanza regionale e che può influire nella redistribuzione dei traffici aerei dell'area centro-meridionale.

Pertanto è assolutamente urgente l'impegno degli Enti Statali e Regionali nella pianificazione, progettazione e reperimento dei relativi finanziamenti delle seguenti opere di connessione viaria e ferroviaria atte a garantire un'accessibilità adeguata all'aeroporto di Grazzanise dalla conurbazione napoletana e casertana, oltre che dalle grandi direttrici di traffico Nord-Sud e quelle trasversali, di collegamento con l'entroterra e le coste adriatiche, come elencato a seguire.

- Collegamento dello svincolo di Capua della A1 con la SS 7 bis diramazione (Asse di Supporto) in corrispondenza di Villa Literno, con caratteristiche autostradali e relativo raccordo di connessione all'aeroporto. L'efficacia della nuova arteria sarà esaltata dalla prevista realizzazione di un collegamento trasversale in senso Est-Ovest che la collegherà al prolungamento della Variante di Caserta ed al nuovo svincolo "S. Maria Capua Vetere" sulla A1. Tuttavia tale collegamento, se pur garantirà un buon afflusso dal litorale Domiziano e dalle aree a nord del futuro scalo, non risulta utile all'accessibilità aeroportuale dalla città di Napoli ed all'area sud Vesuviana e Salernitana.
- Potenziamento del collegamento stradale fra la città e i caselli autostradali di Napoli ed il nuovo aeroporto. Si ritiene infatti che l'attuale collegamento stradale, attraverso l'Asse di Supporto Napoli-Villa Literno, e la Statale Domiziana, non garantiscono livelli adeguati di accessibilità, soprattutto in termini di tempi di percorrenza. Già oggi infatti, nelle ore di picco, il collegamento dei raccordi autostradali con l'Asse di Supporto è soggetto a forte congestionamento, mentre la Tangenziale di Napoli non garantisce il sicuro afflusso di traffico dalla zona collinare alla statale Domiziana.

- Raccordo tra Domiziana e strada statale Appia, da effettuarsi con caratteristiche autostradali, per collegare, senza interruzioni, le aree costiere del basso Lazio e nord della Campania con l'aeroporto e il litorale domizio.
- Prolungamento della variante alla SS 7 quater, con caratteristiche autostradali, da Castel Volturno fino ai confini con il Lazio.
- Collegamento alla rete ferroviaria RFI sulla linea Roma-Napoli via Formia, dalla stazione di Villa Literno; tale intervento è subordinato alla realizzazione dell'aeroporto ed all'approfondimento degli aspetti funzionali e tecnici del raccordo.
- Collegamento con la rete metropolitana regionale, al fine di favorire l'accessibilità su ferro dalle altre province campane.
- Collegamento ferroviario con la stazione centrale di Napoli;.
- Verifica della fattibilità per la realizzazione di una bretella di collegamento con la linea AV Roma-Napoli (da pianificare).
- Collegamento stradale con la città e i caselli autostradali di Napoli.
- Potenziamento della SS Domiziana e connessione con l'aeroporto e con la SS Appia.
- Connessione con la A1 da Nord, dal casello di Capua.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Sud si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Napoli - Grazzanise

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Piano di sviluppo aeroportuale	2012	2013	GESAC	€ 1,20	GESAC	...	studio preliminare
1.2	Realizzazione del complesso aeroportuale	2015	2020	GESAC	€ 750,00	Stato, Regione, Gesac	0,00%	studio preliminare
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento con stazione di Napoli	DA PROGRAMMARE						
2.2	Bretella di collegamento con la linea AV Roma - Napoli							
3. Accessibilità territoriale								
3.1	Benevento - Caserta - A1- Caianello- Grazzanise tratta Benevento Cainello	...	...	...	€ 586,62	0	100,00%	PP in corso
	tratta Cainello- Caserta	...	...	...	€ 957,20	0	0,00%	PP in istruttoria MIT
3.2	Collegamento stradale con la città e i caselli autostradali di Napoli;	DA PROGRAMMARE						
3.3	Potenziamento della SS Domiziana e connessione con l'aeroporto e con la SS Appia;							
3.4	Connessione con la A1 da Nord, dal casello di Capua							

Napoli - Capodichino

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Nuova taxiway nord	2010	2011	GESAC	€ 2,23	GESAC	...	Contratto di Programma
1.2	Ampliamento piazzale nord	2010	2011	GESAC	€ 2,00	GESAC	...	Contratto di Programma
1.3	Nuovo terminal	2010	2011	GESAC	€ 12,04	GESAC	...	Contratto di Programma
1.4	Nuovo parcheggio multipiano	2010	2011	GESAC	€ 11,70	GESAC	...	Contratto di Programma
1.5	Ammodernamento radar di avvicinamento	2010	2011	GESAC	€ 8,97	PON	...	Contratto di Programma
2. Intermodalità								
2.1	Connessione linea metropolitana 1 tratta Dante Garibaldi-centro Direzionale	2009	2013	Metropolitana di Napoli spa	€ 1.374,72	Pubblici	100,00%	In corso
2.2	2 tratta Centro Direzionale - Capodichino	2011	2015	Metropolitana di Napoli spa	€ 1.031,00	Pubblici	52,84%	Lavori affidati

Salerno - Pontecagnano

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Realizzazione degli interventi . Macrofase 1 e 2. (allungamento pista etc.)	2012	2015	Aeroporto di Salerno	€ 19,89	PON	88,69%	Concessione totale
1.2	Realizzazione degli interventi. Macrofase 3.	2020	2025	Aeroporto di Salerno	€ 15,83	PON	69,68%	Concessione totale

Brindisi

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Nuove via di rullaggio	2012	2020	Aeroporti di Puglia	€ 15,00	Aeroporti di Puglia	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento piazzali	2011	2013	Aeroporti di Puglia	€ 20,00	Stato- Regione	100,00%	Progetto esecutivo
1.3	Riconversione aree militari	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 10,00	Stato- Regione	100,00%	Intesa Governo Regione 28.7.2011
1.4	Ampl. Terminal pax	2012	2020	Aeroporti di Puglia	€ 6,00	Aeroporti di Puglia	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Ampl. Parcheggi	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 4,00	Aeroporti di Puglia	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento alla rete ferroviaria	...	...	Aeroporti di Puglia	€ 40,00	Stato-Regione	100,00%	studio in corso
2.2	Tram su gomma di collegamento stazione centrale di Brindisi	...	...	Comune di Brindisi	...	...	...	studio in corso

Taranto - Grottaglie

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Ampliamento piazzale Cargo	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 10,00		80,00%	Studio Prelim.
1.2	Terminal Cargo e urbanizzazioni	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 5,50			Studio Prelim.
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento ferroviario	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 28,40			Studio Prelim.
3. Accessibilità varia								
3.1	Viabilità di accesso area cargo	...	...	Aeroporti di Puglia	€ 3,00			Studio Prelim.

Bari

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Raccordi C e D, riqualifica piazzali	2012	2012	Aeroporti di Puglia	€ 6,30	Stato (PON)	87,62%	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Impianti AVL	2011	2013	Aeroporti di Puglia	€ 4,00	Stato (PON)	80,00%	Progetto preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Adeguatezza infrastrutture e impianti alla normativa di riferimento - II ° stralcio	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 15,00	Stato- Regione	100,00%	...	Intesa Governo Regione 28.7.2011
1.4	Ampliamento lato est	2010	2016	Aeroporti di Puglia	€ 21,00	Stato (PON)	100,00%	...	PON 2000-2006 risorse liberate - FAS
1.5	Ampliamento terminal ovest	2015	2020	Aeroporti di Puglia	€ 25,00	Stato		...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Ampliamento area merci	2012	2021	Aeroporti di Puglia	€ 25,00	Aeroporti di Puglia		...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Efficientamento energetico	2011	2015	Aeroporti di Puglia	€ 16,00	Stato (PON)		...	PON Energie rinnovabili e risparmio energetico
1.8	Riconversione aree militari	2011	2013	Aeroporti di Puglia	€ 19,00	Stato- Regione	100,00%	...	Intesa Governo Regione 28.7.2011
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento ferroviario	2009	2013	FERROTRANVIA	€ 13,00	...	100,00%	Lavori in corso	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Nuovo casello autostrada A14 dedicato all'aeroporto;	DAPROGRAMMARE	0	0	0	0	0	0	0
3.2	Miglioramento accessibilità dalla tangenziale di Bari e dalla SS16;	0	0	0	0	0	0	0	0
3.3	Sottopassaggio via d'Annunzio	...	2011	Aeroporti di Puglia	€ 10,00	Aeroporti di Puglia	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3.4	Tangenziale di Bari	...	...	ANAS	€ 80,00	Stato	0,00%	in attesa PP	...
3.5	Potenziamento asse Salerno-Potenza - Bari.	...	oltre 2015	ANAS	€ 552,00	Stato	0,00%	in attesa PP	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Lamezia Terme

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento strip, bretella di collegamento e impianti pista	2011	2015	Sacal	€ 10,00	Stato (PON)	90,00%	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Nuovo terminal	2011	2025	Sacal	€ 115,00	Sacal	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento piazzale fase 2	2013	2014	Sacal	€ 5,00	Stato (PON)	90,00%	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Parcheggio multipiano	2018	2030	Sacal	€ 10,00	Sacal	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria	DA PROGRAMMARE							
2.2	Collegamento pedonale alla rete trasporto locale	2021	2025	Sacal	€ 11,00	Sacal	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale

18.1 Quadro di riferimento

La rete aeroportuale siciliana è costituita dagli aeroporti di Catania, Palermo, Trapani e Comiso, quest'ultimo non ancora aperto al traffico.

Gli aeroporti della Sicilia hanno registrato nel 2011 un traffico con più di 13 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente a Catania (6,7 Mil.) e Palermo (4,9 Mil.). Tra il 2000 e il 2011 si è registrato complessivamente per l'isola un aumento costante di traffico. Ma la crescita più rilevante, in termini percentuali, si è registrata a Trapani, con il 57% di incremento dal 2000, grazie al traffico low cost.

Complessivamente l'80% del traffico operato dagli aeroporti della Sicilia risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate, ed il 47% del traffico totale è operato da vettori low cost.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sicilia nel 2011 risulta del tutto marginale, con poco più di 11.000 tonnellate annue trasportate tra Catania e Palermo, in costante diminuzione dal 2000.

L'insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono attualmente fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia e del turismo si riflettono sul traffico aereo internazionale, attualmente molto modesto (circa 20% sul totale) e sul traffico charter (6% sul totale).

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico ed alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio siciliano, anche in termini di attrattività turistica e commerciale.

Anche per il sistema aeroportuale siciliano la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. L'aeroporto di Palermo è l'unico nell'isola ad avere una connessione ferroviaria con la città, ma essendo molto carente l'intera

rete ferroviaria siciliana, si riscontra un utilizzo limitato da parte degli utenti aeroportuale, anche per le basse frequenze.

Per tali motivi la programmazione infrastrutturale della Sicilia è basata su un imponente impianto strategico, finalizzato alla messa a sistema ed al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari. Tra le infrastrutture prioritarie che emanciperanno il sistema regionale si evidenziano il potenziamento dell'asse autostradale e della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania. Il territorio esprime inoltre grandi attese per l'ammodernamento/adeguamento del tratto Agrigento-Caltanissetta che verrà collegato con la A19 e che consentirà un collegamento di rango autostradale tra la parte settentrionale e la parte meridionale dell'isola.

Il completamento degli interventi infrastrutturali programmati, nel complesso, avrà influenza soprattutto sugli aeroporti di Catania e Palermo. E' tuttavia vero che, a fronte di una estesa programmazione, sono poche le opere che termineranno nel breve periodo. Nel medio periodo è infatti atteso, con una tempistica già prevista, il completamento dell'asse ferroviario Salerno-Palermo/Catania (per la tratta Messina-Palermo), nonché degli assi stradali Ragusa-Catania e Gela-Agrigento-Trapani. Sono ancora allo stadio iniziale di proposta/programmazione la linea Salerno-Palermo/Catania nella tratta campana-calabrese e alcuni tratti della A3 Salerno-Reggio Calabria. Sono incerte anche le tempistiche, di lungo periodo, della realizzazione della direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo Stretto.

18.2 Strategie di sviluppo

Nello scenario attuale, la posizione centrale della Sicilia rispetto all'area Mediterranea, potrebbe rappresentare una grande potenzialità in termini strategici per collocare la Regione come piattaforma intermodale nel punto di intersezione delle rotte commerciali del Mediterraneo. In tal senso per gli scali aeroportuali siciliani si aprirebbero interessanti prospettive di sviluppo di nuove correnti di traffico da e verso i paesi del nord Africa e più in generale

della zona sud dell'area mediterranea. Prospettive che potranno essere colte dagli aeroporti attraverso la realizzazione di infrastrutture flessibili per accogliere basi operative di nuovi vettori, anche nell'ottica di "hub multi vettori".

Per quanto riguarda Catania, la decisione dell'Alitalia di scegliere questo scalo tra le sue sei basi operative sul territorio nazionale, la prossima apertura dell'Aeroporto di Comiso, gestito da una società di gestione partecipata dall'Aeroporto di Catania e la diminuzione di traffico registrata dall'Aeroporto di Reggio Calabria, si configurano come nuovi fattori di potenzialità di sviluppo per l'aeroporto, nell'ottica del potenziamento ulteriore delle infrastrutture sia aeroportuali che di accesso e dell'eventuale costituzione di un sistema aeroportuale integrato per servire la Sicilia orientale e l'area dello Stretto.

Le potenzialità prospettiche espresse dal territorio devono però fare i conti con un sistema aeroportuale che allo stato attuale è vicino alla saturazione. In relazione all'analisi delle capacità attuali e potenziali, ai programmi di sviluppo dei gestori, si ritiene però che gli scali della Sicilia possano rispondere al traffico atteso nei prossimi vent'anni, attraverso un forte potenziamento delle infrastrutture esistenti.

Non si ritiene vi siano le condizioni per la realizzazione di un ulteriore scalo in Sicilia, che oltretutto, a causa della debolezza dell'armatura infrastrutturale di collegamento, rischierebbe di non avere un bacino di utenza tale da incidere significativamente sulla ripartizione del traffico totale della Sicilia e ad essere competitivo alla forte attrazione dei poli di Catania-Comiso e Palermo-Trapani.

Si ritiene pertanto molto più ragionevole concentrare le risorse comunitarie, nazionali e regionali, sul potenziamento dell'accessibilità, sia viaria che ferroviaria, ai poli aeroportuali esistenti e sul rafforzamento delle relative infrastrutture, valorizzando un patrimonio nazionale che può in grado di rispondere alle esigenze di trasporto aereo della Regione. Andrà però attentamente monitorata la effettiva attuazione degli sviluppi

previsti, sia aeroportuali che delle infrastrutture aeroportuali, anche in relazione a possibili importanti flussi incoming provenienti dall'area mediterranea, e valutare la capacità di risposta degli aeroporti.

Per il prossimo ventennio pertanto il sistema aeroportuale siciliano potrà continuare a essere organizzato su due poli, uno per la Sicilia orientale, basato sugli scali di Catania e di Comiso e l'altro per la Sicilia Occidentale basato sugli scali di Palermo e Trapani, con gli scali delle isole minori di Lampedusa e Pantelleria.

In tale scenario, nell'ottica di decongestionamento degli scali maggiori, per lo scalo di Comiso è stata indicata la funzione di complementarietà rispetto all'aeroporto di Catania Fontanarossa, come base per voli charter, low cost, e come base cargo per potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale, o come scalo alternativo in caso di temporanea chiusura dello scalo catanese a causa dei problemi derivati da eventuali eruzioni vulcaniche.

I presupposti necessari affinché il sistema proposto possa rispondere efficacemente al volume di traffico atteso sono:

1. potenziamento dell'accessibilità ai poli aeroportuali; la concentrazione delle risorse al potenziamento dell'accessibilità, oltre che ampliare il bacino di traffico degli scali e favorire l'utenza, concorrerà all'aumento di competitività di tutti i settori produttivi, compreso il turismo, che soffrono da sempre del ritardo infrastrutturale della Sicilia;
2. realizzazione degli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali già pianificati dalle società di gestione, nei tempi previsti, attraverso un monitoraggio costante del relativo processo di attuazione;
3. realizzazione di una nuova pista dell'aeroporto di Catania; ciò consentirebbe l'utilizzo di aeromobili wide-body per far fronte alla crescente domanda di traffico; l'utilizzo di velivoli più

- capienti, soprattutto per le tratte più lunghe, consentirebbe di diminuire il numero di movimenti, con conseguente mitigazione dell'inquinamento acustico relativo all'incremento del traffico;
4. potenziamento dei collegamenti con lo scalo di Comiso, da Catania, da Gela e Ragusa;
 5. trasferimento graduale di quote di traffico da Catania su Comiso, con particolare riferimento al traffico low cost e all'Aviazione generale;
 6. interventi infrastrutturali di ampliamento dell'aeroporto di Comiso, che garantiscano un aumento graduale della capacità fino a 2,0 Mil di passeggeri annui, entro il 2030 e lo sviluppo del settore cargo.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per la Sicilia potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CATANIA	12,0	13,0	14,0
PALERMO	10,0	11,0	12,0
TRAPANI	4,5	5,0	6,0
LAMPEDUSA	0,4	0,5	0,6
PANTELLERIA	0,4	0,5	0,6
COMISO	1,0	2,0	3,0
TOTALE	25,0	32,0	31,2

18.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sicilia

Affinché lo scalo di Catania possa rispondere efficacemente alla domanda di traffico atteso e garantire adeguati livelli di servizio e di accessibilità è necessario che sia potenziata la capacità della pista e che siano garantite le connessioni su ferro con il centro della città e con il suo bacino di traffico. Per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali si rileva come prioritario l'interramento di un tratto linea ferroviaria per Siracusa per la realizzazione di una nuova pista a sud ed acquisizione delle aree necessarie. La fattibilità dell'intervento dovrà essere verificata in relazione alla manutenzione della funzionalità dello scalo Bicocca.

Per quanto riguarda la connessione ferroviaria si ritengono prioritari i seguenti interventi:

- Realizzazione di una connessione ferroviaria con relativa stazione presso l'aeroporto.
- prolungamento della linea metropolitana urbana, attraverso la realizzazione della tratta Stesicoro-Aeroporto lunga 6.9 km, con le sue 8 nuove stazioni (San Domenico, Vittorio Emanuele, Palestro, San Leone, Verrazzano, Librino, S. M. Goretti, Aeroporto). In alternativa è auspicabile attestare il servizio metropolitano sulla esistente linea RFI che, con significativo risparmio di risorse darebbe risposte immediate ed efficaci permettendo di allacciare l'aeroporto internazionale "Vincenzo Bellini" al centro di Catania con un collegamento veloce ed efficiente.
- Prolungamento del passante metropolitano di RFI, attualmente in costruzione che una volta completato, comprenderà le stazioni di: Cannizzaro, Ognina, Picanello, Europa, Stazione Centrale, Duomo/Castello Ursino, Acquicella, Fontanarossa e Bicocca. Deviazione e interrimento della tratta ferroviaria ad est dello scalo, che consenta la realizzazione di una nuova pista.

Per gli altri aeroporti della Macroarea della Sicilia si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Catania - Fontanarossa

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Riqualifica infrastrutture di volo	2015	2020	SAC	€ 39,80	SAC	0	...	Contratto di Programma
1.2	Nuova pista	2015	2025	SAC	€ 50,00	SAC+ pubblico	0	Studio fattibilità	
1.3	Ampliamento terminal	2012	2015	SAC	€ 20,00	SAC	0	...	Contratto di Programma
1.4	Ampliamento parcheggi	2012	2015	SAC	€ 28,54	SAC	0	...	Contratto di Programma
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento alla linea ferroviaria (deviazione ed interrimento di un tratto della ferrovia e realizzazione stazione)	2015	2020	RFI	€ 250,00	...	0,00%	Studio di fattibilità	da inserire negli strumenti di programmazione nazionale e di pianificazione locale
2.2	Nodo di Catania (Prolungamento del passante metropolitano di RFI)	oltre 2013	0	RFI	€ 507,00	CIPE	2,37%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.3	Prolungamento della linea metropolitana Stesicoro-aeroporto	2013	2015	Ferrovia circumetnea	€ 425,00	CIPE	21,18%	PD approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Potenziamento asse stradale Ragusa - Catania		oltre 2015	ANAS	€ 815,37	CIPE-ANAS+PRIVATI	100,00%	gara d'appalto	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.2	Autostrada Catania- Siracusa - 2° tronco		oltre 2016	ANAS					DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Trapani

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento piazzali	2013	2014	AIRGEST	€ 4,95	AIRGEST	...	...	concessione totale
1.2	Ampliamento terminal e BHS	2011	2012	AIRGEST	€ 1,52	AIRGEST	...	...	concessione totale
1.3	Nuovo terminal voli internazionali	oltre 2015		AIRGEST	€ 9,00	AIRGEST	...	...	concessione totale
1.4	Ampliamento parcheggi	2011	2017	AIRGEST	€ 9,04	AIRGEST	...	...	concessione totale
2. Intermodalità									
2.1	Connessione alla linea ferroviaria								DA PROGRAMMARE
3. Accessibilità viaria									
3.1	Trapani- Mazara del Vallo- variante tra svincolo Birgi della A29/fir e collegamento alla SS115		oltre 2015	ANAS	€ 368,00	CIPE	40,76%	PP in istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Palermo - Falcone Borsellino

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento piazzali	2008	2011	GESAC	€ 5,00	PON	100,00%	Lavori in corso	Contratto di Programma
1.2	Ampliamento terminal	2011	2025	GESAC	€ 49,00	FAS-FESR GESAP	...	Lavori in corso - 1^ fase	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento parcheggio	2015	2010	GESAC	€ 10,00	GESAP	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto (torre di controllo, sistemi di controllo traffico aereo, sistemi di comunicazione etc)	2011	2014	ENAV	€ 91,70	Fondo Infrastrutture, ENAV, Regione Sicilia	100,00%	in corso	non riportato nel DEF 2012-2014
2. Intermodalità									
2.1	Potenziamento metropolitana leggera	2009	2012		€ 1.113,00	CIPE	100,00%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.2	Stazione ferroviaria a nord	2020	2025	RFI	...	...	...	pianificato	Da PSA
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Autostrada Palermo - Agrigento			ANAS	€ 0,00		0,00%		
	SS121 -tratto Bolognetta Manganaro; SS189 Manganaro Lercara Friddi		2016	ANAS	€ 682,60	CIPE	43,43%	Affidamento lavori	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
	adeguamento SS121		oltre 2015	ANAS	€ 386,17	CIPE	0,00%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

19.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti della Sardegna hanno movimentato nel 2011 un traffico di circa 7 milioni di passeggeri e sono caratterizzati dall'operatività di vettori low cost che offrono collegamenti nazionali ed internazionali. Il principale aeroporto è quello di Cagliari che ha registrato una crescita positiva grazie al consolidamento del traffico nazionale e all'ampliamento dei collegamenti operati da vettori low cost.

Il traffico aereo della Sardegna è fortemente caratterizzato dalla presenza di oneri di servizio pubblico nei collegamenti tra i tre aeroporti sardi principali, e gli aeroporti di Roma, Milano, Torino, Verona, Bologna, Firenze, Napoli e Palermo e dal fatto che il traffico è operato da una compagnia aerea con focus strategico regionale, che assicura anche i collegamenti diretti tra i tre scali principali. Altra caratteristica del traffico aereo sardo è costituita dalla forte stagionalità dei flussi nel periodo di alta stagione turistica.

Complessivamente l'83,3% del traffico operato dagli aeroporti della Sardegna risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate; ed il 35,3% del traffico totale è operato da vettori low cost, con punte del 57,7% sul totale nello scalo di Alghero.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sardegna risulta invece del tutto marginale.

Il PIL procapite annuo della Sardegna risulta inferiore alla media, corrispondente a 16.800 €/ab, ma il più alto delle regioni meridionali. Il traffico passeggeri rappresenta il 4,6% del totale italiano. Il rapporto tra traffico e popolazione con 3,6 pax/ab, risulta il più alto tra le aree considerate, dopo quello del Centro.

Gli indici socioeconomici confermano i ritardi strutturali della Sardegna, dovuti anche alla condizione di isolamento e scarsa densità abitativa del territorio, con un basso livello di industrializzazione. L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio,

determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio sardo.

In questo quadro il settore del turismo rappresenta una risorsa strategica per la Regione Sardegna, soprattutto considerando che attualmente sembra soddisfare maggiormente la domanda di turismo proveniente dal resto dell'Italia, mentre il flusso straniero, sebbene cospicuo, non è ancora arrivato ad una fase matura. In questo senso una diminuzione del prezzo del trasporto e un miglioramento dell'accessibilità verso le diverse zone della Regione potrebbe migliorare la competitività del settore. In tale ottica le infrastrutture e i servizi di trasporto aereo rappresentano, in generale ed ancor di più per una realtà insulare come la Sardegna, uno dei fattori più importanti su cui impostare le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale la rete aeroportuale sarda mostra di essere adeguata ai flussi attuali e previsti, grazie agli importanti interventi di adeguamento e ammodernamento cui sono stati sottoposti gli scali negli ultimi anni: a tale rete non corrisponde tuttavia un'adeguata armatura delle infrastrutture di collegamento con il territorio. Le infrastrutture stradali e ferroviarie della Sardegna infatti non permettono una connessione agevole tra i diversi aeroporti ed una sinergia tra gli stessi.

Nonostante la Sardegna sia caratterizzata da un noto deficit infrastrutturale rispetto alla media nazionale, nella Regione non sono in previsione significativi interventi di potenziamento della rete stradale e ferroviaria. I progetti in avviamento o in fase di redazione definitiva riguardano interventi di ammodernamento e messa in sicurezza dei principali assi viari della Regione.

19.2 Strategie di sviluppo

La struttura del sistema aeroportuale sardo è ormai consolidata ed in grado di affrontare con gli interventi già programmati e in corso, lo sviluppo del traffico previsto per il prossimo decennio.

Si rende invece necessario intervenire in relazione all'accessibilità al territorio e all'integrazione fisica e funzionale degli aeroporti, collegandoli tra loro ed integrandoli con il resto del territorio in modo rapido ed efficiente non solo per ottimizzare la loro accessibilità, ma anche per completare funzionalmente, in una logica di rete, l'intero servizio di linea Sardegna -Continente.

Va pertanto attivato il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Cagliari con la città mediante realizzazione di fermata in aeroporto. Per tale opera è già realizzata sul sedime aeroportuale la parte di collegamento tra linea ferroviaria e aerostazione.

I bacini degli aeroporti sardi non risultano tra loro in sovrapposizione ma al contrario si pongono in un rapporto di complementarità, generando condizioni che potranno meglio rispondere alla domanda di traffico dell'intera regione. Si riconfermano quindi in parte le specializzazioni assegnate a ciascun aeroporto dal Piano Regionale dei Trasporti della Sardegna, con le precisazioni riportate a seguire.

1. L'aeroporto di Cagliari, si configura come aeroporto strategico che può rafforzare il segmento di traffico business e turistico non soggetto a stagionalità;
2. Per l'aeroporto di Olbia, è indicato il ruolo di scalo primario, con vocazione turistica, e di polo d'eccellenza per l'Aviazione Generale, legato al turismo d'élite;
3. Per l'aeroporto di Alghero si prefigura il ruolo di scalo primario, con forte specializzazione low cost, e traffico internazionale turistico.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per la Sardegna potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CAGLIARI	6,0	7,0	8,0
OLBIA	3,0	4,0	5,0
ALGHERO	2,0	3,0	4,0
TOTALE	11,0	14,0	17,0

19.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sardegna

Cagliari

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Estensione sedime aeroportuale	2011	2013	Sogaer	€ 5,00	Sogaer		da CdP
1.2	Ampliamento piazzali Nord e sud e illum.	2011	2013	Sogaer	€ 17,00	Stato (PON)		da CdP
1.3	Adeguamento terminal pax	2011	2012	Sogaer	€ 2,26	Sogaer		da CdP
1.4	Ampliamento parcheggi	2011	2015	Sogaer	€ 9,02	Sogaer		da CdP
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento metropolitana (linea Cagliari-Decimo)	2012	2015	RFI	€ 8,64	CIPE	49,07%	PP in istruttoria MIT
3. Accessibilità territoriale								
3.1	Completamento circonvallazione di Cagliari				€ 0,00			

Olbia

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Prolungamento pista di volo 24	2011	2020	GEASAR	€ 10,00	Pubblico	Prog. esecutivo	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Prolungamento pista di volo fino a 3000 mt	2015	2020	GEASAR	€ 33,20	€ 29,1 Pubblico		da Master Plan
1.3	Ampliamento piazzale	2011	2020	GEASAR	€ 13,00	€10,4 pubblico		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal pax	2011	2020	GEASAR	€ 8,00	€6,4 pubblico		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Ampliamento parcheggio	2011	2020	GEASAR	€ 6,90	GEASAR		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Cargo Terminal	2011	2020	GEASAR	€ 4,20	€ 3,36 pubblico		da Master Plan
3. Accessibilità locale e territoriale								
3.1	Potenziamento della S.S. 597-199 Sassari-Olbia: lotto 9 - Interconnessione con aeroporto	2012	2014	ANAS	€ 9,00	CIPE	0,00%	Appaltato DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Alghero

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Interventi infrastrutture di volo	...	...	€ 5,00	FAS	100,00%	PP	...
1.2	Ampliamento aerostazione	...	...	€ 6,00	FAS	100,00%	PP	...
3. Accessibilità locale e territoriale								
3.1	Ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale	...	...	€ 3,00	FAS	100,00%	PP	...
3.2	SS 291 Sassari /Alghero/aeroporto		ANAS	€ 18,10	CIPE	100,00%	in attesa di PP	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

