

■ *Lo studio sul sistema aeroportuale italiano*

Venti miliardi di euro in vent'anni per potenziare le infrastrutture degli scali italiani

«**P**er soddisfare la domanda di traffico attesa nel prossimo ventennio è necessario che siano potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico delle società di gestione la cui attuazione deve essere attentamente monitorata, affinché sia garantita capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati». Gli interventi necessari, secondo una stima preliminare, ammontano a circa «20 miliardi di euro nell'arco dei prossimi due decenni, corrispondenti indicativamente a un valore medio pari ad almeno un miliardo di euro all'anno». È quanto sottolinea lo studio realizzato da One Works con Kpmg e Nomisma sul sistema aeroportuale italiano, completato nel luglio scorso, sulla base del quale l'Enac e il governo potranno definire precise strategie dell'intero comparto. Una sintesi dello studio era già stata diffusa qualche mese fa (cfr. AIR PRESS, Fasc. 40/10, pagg.1292-1296), mentre quelle che pubblica AIR PRESS oggi sono le conclusioni dello studio, le cui valutazioni l'Enac sta discutendo in questi giorni con istituzioni e operatori del settore. Il 23 febbraio si sono tenute già le consultazioni con Assaeroporti, Enav, Ibar, Assaereo, Alitalia; Ancai; Assohandler e Assocatering, mentre la settimana scorsa, il 2 marzo, con il ministero dell'Ambiente, dei Beni culturali, della Difesa e dell'Economia, con l'Agenzia del demanio, RFI, Anas, Autostrade per l'Italia; Aiscat; Assologistica; Confindustria; Unioncamere. Consultazioni che continueranno per tutto marzo e si chiuderanno a metà aprile.

Lo studio divide gli aeroporti in strategici, primari e complementari, un'articolazione che «non deve essere intesa come classificazione degli aeroporti, bensì come ordine di priorità per la promozione di piani operativi specifici e il conseguente orientamento degli interventi e degli investimenti, sia pubblici che a carico del gestore per i complessi infrastrutturali in concessione».

Aeroporti strategici - Gli aeroporti strategici sono quelli che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente

L'esame dei collegamenti intermodali esistenti «restituisce una situazione preoccupante», per questo l'ampliamento della capacità dell'aeroporto deve necessariamente essere supportato dallo sviluppo delle infrastrutture di collegamento e dalla integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto: ferroviario, metropolitano, stradale e autostradale

alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico 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, 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.

Roma Fiumicino (gate intercontinentale)
Milano Malpensa (gate intercontinentale)
Venezia (gate intercontinentale)
Bari
Bergamo
Bologna
Cagliari
Catania
Firenze (condizionato)
Lamezia Terme
Milano Linate
Napoli Capodichino - Napoli Grazzanise
Palermo
Pisa

Aeroporti primari - Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, non risultano attualmente possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali, accessibili-

tà inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc.. Tali scali contribuiscono tuttavia a soddisfare la domanda di traffico dei loro bacini, in rapporto di sussidiarietà con gli scali strategici.

Alghero
Brindisi
Genova
Olbia
Torino
Trapani
Treviso
Trieste
Verona
Viterbo

Aeroporti Complementari - Sono gli scali che per la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali, e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete. L'insieme comprende anche gli scali che svolgono un servizio essenziale in quanto assicurano i collegamenti con aree periferiche o con le isole, che hanno come altra alternativa di trasporto solo quello marittimo. Tra gli aeroporti complementari ve ne sono alcuni che per il mantenimento del ruolo sono condizionati alla realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati al traffico atteso. Gli aeroporti complementari non presentano i requisiti rispondenti ai fattori di sviluppo ma possono svolgere nel medio-lungo periodo il ruolo di riserve di capacità di quote aggiuntive di traffico di uno o più scali strategici dell'area di riferimento.

Aosta *
 Albenga
 Ancona
 Brescia (Riserva di capacità a lungo periodo)
 Bolzano
 Comiso (Condizionato all'avvio delle attività)
 Crotone
 Cuneo
 Foggia *
 Forlì
 Grosseto *
 Lampedusa
 Marina di Campo - Elba
 Pantelleria
 Parma
 Perugia
 Pescara
 Reggio Calabria
 Rimini
 Roma Ciampino
 Salerno * (Condizionato al prolungamento pista)
 Siena
 Taranto (Servizio strategico settore cargo)
 Tortoli

* Scali con traffico di linea irregolare

Scali con sviluppo correlabile - Sono gruppi di aeroporti il cui sviluppo del traffico, dal punto di vista trasportistico, può essere correlato per rispondere alla domanda di un ampio bacino di traffico unitario, massimizzando le opportunità di sviluppo.

Condizioni particolari - Gli scali che evidenziano tale notazione sono da considerarsi come oggetto di approfondito e continuo monitoraggio al fine di verificare se i presupposti alla base della classificazione attuale si verificano in un arco temporale di breve-medio periodo. Viceversa, gli stessi potranno essere oggetto di differente valutazione.

Secondo lo studio gli aeroporti ad oggi esistenti, sono in grado di rispondere alla crescita del traffico che lo stesso studio prospetta per il prossimo ventennio, tenuto conto degli interventi di adeguamento e potenziamento in corso, pianificati e indicati nello studio anche oltre l'orizzonte dei Piani di sviluppo aeroportuali.

«Fatti salvi l'aeroporto di Napoli Grazzanise - si legge nello studio - già incluso quale possibile sostituto di Napoli Capodichino nell'elenco degli scali strategici primari e l'aeroporto di Viterbo, non incluso ma già individuato quale nuovo terzo scalo del Lazio, non è prevista la realizzazione di nuovi scali nell'intero paese con operatività ne-

cessaria entro l'orizzonte del prossimo ventennio. È tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030, che:

- gli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali pianificati dai gestori vengano puntualmente realizzati per l'intera rete degli scali strategici, primari e complementari, così come individuati nello studio;
- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati i processi di pianificazione degli altri collegamenti su ferro indicati dallo studio;
- i collegamenti con i 3 gate intercontinentali strategici, sia viari che su ferro, siano posti come prioritari nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti;
- gli investimenti per la realizzazione degli interventi siano orientati prioritariamente negli aeroporti definiti come strategici;
- i processi di formazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione e programmazione degli interventi, così come quelli relativi alla progettazione e esecuzione delle opere siano snelliti e ne siano contratti i tempi, in maniera da risultare più compatibili con le veloci dinamiche di crescita del traffico;
- i livelli di servizio siano garantiti 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».

Interventi prioritari di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali

Come già sottolineato per soddisfare la domanda di traffico attesa nel prossimo ventennio è necessario che siano potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, per un totale di circa 20 miliardi di euro nei prossimi venti anni. Secondo lo studio è «fondamentale che si concentrino nel più breve tempo possibile tutti gli sforzi e le risorse nazionali nella pianificazione, programmazione ed attuazione» di alcuni interventi prioritari:

- 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. Realiz-

zazione entro il 2015 di una quarta pista. Si rende pertanto necessario avviare i processi di pianificazione e di valutazione di compatibilità ambientale;

- 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, a nord di quella esistente, per la quale si rende necessario salvaguardare da subito le aree necessarie per la realizzazione nel lungo periodo di una nuova pista di volo, attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati;
- Realizzazione di una nuova pista di volo dell'aeroporto di Firenze, parallela all'autostrada, per la quale si rendono necessari la pianificazione dell'espansione del sedime aeroportuale e le verifiche di compatibilità ambientale;
- Prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Catania, attraverso l'espansione del sedime aeroportuale e l'interramento di un tratto della linea ferroviaria contermina all'area aeroportuale, per il quale si rende necessario uno studio di fattibilità tecnica da parte di RFI.
- Pianificazione del nuovo scalo di Grazzanise, in sostituzione dello scalo di Napoli Capodichino, attraverso la redazione di un piano di sviluppo che oltre alla definizione degli interventi da realizzare, individui le aree che devono essere preservate per la realizzazione dello scalo, che dovranno essere immediatamente salvaguardate attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati.
- Pianificazione del nuovo scalo di Viterbo, come terzo scalo del sistema laziale, attraverso la redazione di un piano di sviluppo aeroportuale, che oltre alla definizione degli interventi da realizzare, individui le aree che devono essere preservate per la realizzazione dello scalo, che dovranno essere immediatamente salvaguardate attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati.

Interventi prioritari di sviluppo dell'intermodalità

L'ampliamento della capacità dell'aeroporto deve tuttavia necessariamente essere supportato dallo sviluppo delle infrastrutture di collegamento e dalla integrazione

Distribuzione del traffico al 2030

MACROBACINI	AEROPORTI	2030		
		MIN	MED	MAX
NORD OVEST	MILANO MALPENSA	42,0	44,0	46,0
	MILANO LINATE	9,0	10,0	11,0
	BERGAMO	12,0	13,0	14,0
	BRESCIA	0,5	1,0	1,5
	TORINO	5,5	6,0	6,5
	CUNEO	0,5	1,0	1,5
	GENOVA	1,7	2,0	2,5
	TOTALE	71,2	77,0	83,0
NORD EST	VENEZIA	12,0	15,0	16,0
	TREVISO	3,0	3,5	4,0
	VERONA	6,0	6,0	7,0
	TRIESTE	1,0	1,2	1,4
	BOLZANO	0,2	0,3	0,4
	TOTALE	22,2	26,0	28,8
CENTRO NORD	BOLOGNA	8,0	9,0	10,0
	FORLI	1,0	1,0	2,0
	RIMINI	0,5	1,0	1,2
	PARMA	1,0	1,5	2,0
	FIRENZE	3,0	3,5	4,0
	PISA	6,0	7,0	8,0
	TOTALE	19,5	23,0	27,2
CENTRO	ROMA FIUMICINO + VITERBO	73,0	77,0	80,0
	ROMA CIAMPINO	3,0	3,0	3,0
	ANCONA	0,5	1,0	1,0
	PERUGIA	0,2	0,4	0,5
	PESCARA	0,5	0,6	0,7
	TOTALE	77,2	82,0	85,2
SUD	NAPOLI-GRAZZANISE	10,0	12,0	13,0
	BARI	4,0	4,5	5,0
	BRINDISI	1,0	1,5	2,0
	REGGIO CALABRIA	0,3	0,5	1,0
	LAMEZIA TERME	2,5	3,0	4,0
	CROTONE	0,4	0,5	0,6
	TOTALE	18,2	22,0	25,6
SICILIA	CATANIA	10,0	11,0	12,0
	PALERMO	9,0	10,0	11,0
	TRAPANI	4,2	4,5	5,0
	LAMPEDUSA	0,4	0,5	0,6
	PANTELLERIA	0,4	0,5	0,6
	COMISO	1,0	1,5	2,0
TOTALE	25,0	28,0	31,2	
SARDEGNA	CAGLIARI	5,0	6,0	7,0
	OLBIA	3,0	3,5	4,0
	ALGHERO	2,0	2,5	3,0
	TOTALE	10,0	12,0	14,0
ITALIA	TOTALE TRAFFICO 2030	243,3	270,0	295,0

ne dell'aeroporto con le altre reti di trasporto: con le reti di trasporto ferroviario, metropolitano, stradale e autostradale, collegamenti che attualmente costituiscono per gli aeroporti italiani una vera e propria emergenza, con particolare riferimento alle connessioni su ferro. La ricognizione dei collegamenti intermodali esistenti – sottolinea infatti lo studio – restituisce una situazione preoccupante. 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 a seguire, da considerare essenziali per permettere l'espansione dei principali scali, con priorità ai tre nodi aeroportuali strategici di Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa e Venezia-Tessera».

- Roma-Fiumicino: Potenziamento frequenze Leonardo Express (aeroporto - Roma Termini), riduzione dei tempi di percorrenza e miglioramento delle condizioni di confort dei passeggeri; potenziamento linea FR1 (aeroporto- Fara Sabina); pianificazione di un collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria Piramide-Ostiense e alla metropolitana;
- Milano-Malpensa: Connessione dell'aeroporto alla linea dell'alta velocità Milano-Torino, attraverso il potenziamento della ferrovia Novara - Malpensa - Saronno - Seregno, ed integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara; potenziamento tratta ferroviaria Rho- Gallarate e raccordo per la connessione diretta Rho-Fiera/Expo e Malpensa; collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa;
- Venezia: Fermata presso l'aeroporto della linea alta velocità Trieste-Venezia-Milano; Bretella di collegamento alla linea ferroviaria regionale; realizzazione stazione intermodale in aeroporto; tram di collegamento con Mestre; collegamento sub-lagunare con Venezia.
- Milano-Linate: fermata della linea metropolitana urbana di collegamento con la stazione centrale (in corso);
- Bergamo: collegamento diretto dello scalo a Milano e alla stazione centrale (in corso studio di fattibilità);
- Brescia: collegamento dell'aeroporto alla linea dell'alta velocità (da pianificare);
- Genova: fermata ferroviaria della linea Genova- Ventimiglia e Genova- Milano in aeroporto (da pianificare);
- Verona: collegamento dello scalo alla sta-



L'aeroporto di Fiumicino

- zione cittadina (da pianificare);
- Bologna: collegamento meccanizzato (people mover) dello scalo alla stazione centrale (da avviare);
- Pisa: sostituzione del collegamento ferroviario dello scalo alla stazione centrale con people mover (in corso studio di fattibilità);
- Viterbo: Potenziamento linea ferroviaria FR3- Roma- Cesano-Viterbo e sua connessione con l'aeroporto (in corso studio di fattibilità);
- Napoli: fermata della linea metropolitana urbana di collegamento dello scalo con la stazione centrale (in corso);
- Grazzanise: collegamento ferroviario con la stazione centrale di Napoli; verifica fattibilità di bretella di collegamento con la linea AV Roma-Napoli (da pianificare);
- Bari: connessione dello scalo alla linea ferroviaria Bari-Barletta (in corso);
- Lamezia Terme: connessione dello scalo alla linea ferroviaria Reggio Calabria-Napoli (da pianificare);
- Catania: collegamento metropolitana (programmato); connessione alla linea ferroviaria Siracusa-Messina (da pianificare);
- Palermo: potenziamento connessione ferroviaria dell'aeroporto di Palermo e miglioramento del relativo servizio (in corso); stazione ferroviaria a nord dello scalo sulla linea per Trapani, con relativo collegamento meccanizzato all'aerostazione (pianificato);

- Cagliari: connessione dello scalo alla linea ferroviaria Cagliari - Decimo (in corso).

Interventi di carattere normativo e regolamentare

Il piano sottolinea poi che agli scali strategici, nell'ottica del contenimento degli impatti sull'ambiente e del migliore utilizzo delle infrastrutture più funzionali al trasporto aereo e meglio integrate nella rete della mobilità, deve essere garantita un'adeguata priorità da parte delle istituzioni, nazionali e quindi territoriali, per la realizzazione degli interventi pubblici finalizzati al miglioramento dell'accessibilità e della multi-modalità e all'acquisizione delle necessarie disponibilità di spazio. Tale priorità, che consiste in garanzia di orientamento ed impegno della spesa pubblica in materia d'investimenti, deve essere tanto più alta quanto più alto è il volume di passeggeri gestito. Invece le infrastrutture aeroportuali non classificate come "scalo strategico" potranno valutare con le competenti istituzioni territoriali interventi pubblici finalizzati al miglioramento dell'accessibilità e della multimodalità senza però beneficiare del diritto di priorità nella realizzazione come invece previsto per gli "scali strategici". «Laddove azionisti di profilo "pubblico" partecipino al capitale sociale delle società di gestione degli "scali strategici" – si legge ancora nello studio - gli stessi potranno decidere di investire in aumenti di capitale e/o coperture perdite (solo relativamente alle previsioni ai sensi dell'art. 2447 del C.C.) in relazione al-



l'importanza strategica dell'infrastruttura e compatibilmente con le proprie disponibilità finanziarie; laddove azionisti di profilo "pubblico" partecipino al capitale sociale delle società di gestione di infrastrutture aeroportuali non classificate come "scali strategici", gli stessi potranno decidere di investire in coperture perdite (solo relativamente alle previsioni ai sensi dell'art. 2447 del C.C. e compatibilmente con le proprie disponibilità finanziarie) per un periodo massimo di tre anni consecutivi. All'esito di tale periodo, laddove intervengano ancora necessità di coperture perdite (solo relativamente alle previsioni ai sensi dell'art. 2447 del C.C.), tali necessità dovranno eventualmente essere soddisfatte da azionisti di profilo "privato" attraverso processi di privatizzazione; è ragionevole ipotizzare, in considerazione delle urgenze in materia di investimenti, che gli adeguamenti tariffari degli "scali strategici" siano possibili sulla base di strumenti normativi diversi da quelli che dovranno invece regolare tale possibilità per le infrastrutture aeroportuali non classificate come "scalo strategico" in relazione alle differenti valenze e alle differenti necessità d'investimento, in termini di dimensione e urgenza, degli "scali strategici" rispetto agli altri».

Alla luce di quanto sopra descritto, al fine di favorire il processo di sviluppo del sistema aeroportuale, possono essere valutati interventi normativi. Secondo lo studio è necessario «l'emanazione di un atto normativo in materia di formazione ed approvazio-

ne degli strumenti di pianificazione e programmazione dello sviluppo degli aeroporti, alla scala nazionale, regionale e del singolo aeroporto (per esempio su modello della legislazione spagnola in materia) che determini i contenuti dei piani, con particolare riferimento a: sviluppo integrato con il sistema dell'accessibilità; integrazione con le funzioni territoriale ed urbane contermini; compatibilità con i piani di settore sovraordinati; aree di riserva che garantiscano la possibilità di sviluppo ed espansione degli aeroporti; aree per lo sviluppo di attività non aviation, commerciali, direzionali, ricettive e di servizio. È altresì necessario che sia regolamentato l'iter approvativo, i tempi massimi di emanazione dei relativi pareri da parte delle istituzioni competenti così come quelli di integrazione documentale da parte delle società di gestione. La certezza dei tempi infatti consentirebbe una programmazione dei interventi più aderente alle dinamiche di sviluppo in atto». Ancora «è opportuna la regolamentazione dei livelli di servizio minimi delle infrastrutture che devono essere garantiti, in riferimento alle dimensioni delle aree operative destinate ai passeggeri, così come alla qualità delle strutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, di sostenibilità economica, nonché per il contenimento di consumi energetici e relazione con l'ambiente e il paesaggio».

Per quanto attiene agli scali della Lombardia, lo studio evidenzia la rilevanza del cosiddetto "decreto Bersani", «peraltro anomalo nel panorama della regolazione aeroportuale europea, rispetto alla distribuzione dei flussi di traffico fra i tre scali del sistema milanese. Di tale decreto si raccomanda una revisione secondo le seguenti linee guida: aggiornamento dei dati di riferimento ai dati di traffici corecenti (attualmente il Decreto determina i limiti di operatività sullo scalo di Linate in funzione dei volumi di traffico fra il sistema aeroportuale milanese e gli scali della Comunità europea relativi all'anno 1999); in relazione all'importanza che la Lombardia (con particolare riferimento alla città di Milano) riveste per l'intero ter-

ritorio nazionale, estensione dell'utilizzo dello scalo di Linate a quelle destinazioni nazionali e comunitarie per le quali sia possibile dimostrare che i tempi necessari per il collegamento con la città di Milano attraverso mezzi di trasporto alternativi (auto o treno) siano superiori alle tre ore (a titolo esemplificativo e non esaustivo, per quanto riguarda scali italiani Trieste, Ancona, Pisa, Perugia, Siena, Treviso, cui si dovrebbero aggiungere ulteriori eventuali destinazioni comunitarie)».

Infine lo studio sottolinea che l'andamento e lo sviluppo del mercato, inteso come decisioni e azioni messe in atto dai vettori aerei, possa esprimersi secondo scenari diversi e, ragionevolmente, anche più veloci di quanto ipotizzato dallo studio. Per questo sarebbe «necessario e non derogabile l'aggiornamento su base triennale della banca dati dell'Atlante degli aeroporti e dell'elenco degli "scali strategici" al fine di recepire eventuali evoluzioni occorse e che ragionevolmente occorreranno. È ragionevole ritenere inoltre che debbano essere istituite apposite commissioni in seno al governo e che agiscano in concerto con Enac al fine di: monitorare l'avanzamento degli investimenti pubblici a servizio dei progetti di miglioramento dell'accessibilità e della multi-modalità verso gli "scali strategici" intervenendo, con appositi strumenti, laddove tali progetti non siano realizzati nei tempi previsti; monitorare l'avanzamento del piano d'investimento delle società di gestione intervenendo, con appositi strumenti, laddove tali progetti non siano realizzati nei tempi previsti; avviare ogni tre anni l'aggiornamento della lista degli "scali strategici" del sistema aeroportuale italiano».

Per quanto riguarda invece l'attuazione delle strategie indicate dallo studio «si ritiene inadeguato il ricorso ad uno strumento di "Piano aeroportuale" a livello nazionale, (peraltro non specificatamente contemplato dal quadro normativo italiano se non come parte integrante di un più generale Piano Nazionale dei Trasporti), che comporterebbe tempi lunghi di redazione e di approvazione, non compatibili con le rapide trasformazioni del settore. Si ritiene al contrario più efficace la definizione di specifici piani operativi (action plan) che, sulla base delle strategie e delle linee guida del presente studio, promuovano le azioni necessarie per il raggiungimento delle condizioni per lo sviluppo del traffico aereo e l'integrazione del trasporto aereo con le altre modalità di trasporto». ●