

## 2. INQUADRAMENTO NEL SISTEMA NORMATIVO COMUNITARIO E NAZIONALE

### 2.1 REGOLAZIONE COMUNITARIA IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO

#### 2.1.1 Il contesto

A livello mondiale, il traffico aereo (passeggeri e cargo, internazionale e interno) è cresciuto costantemente dalla fine degli anni Quaranta ad oggi. Come rimarca ICAO, non vi è dubbio che l'economia mondiale abbia ampiamente beneficiato di questa crescita, che dovrebbe continuare nel prossimo futuro, anche se con tassi differenti tra le varie regioni del mondo.<sup>1</sup>

Il traffico aereo in Europa - incrementato grazie alla liberalizzazione, alla crescita economica e all'integrazione del mercato - è un settore in piena espansione<sup>2</sup>. In generale, il numero di voli effettuati conformemente alle regole del volo strumentale (IFR) dovrebbe raddoppiare entro il 2025.<sup>3</sup>

Nonostante un aumento potenziale pari al 60% della capacità della rete aeroportuale, si ritiene che oltre 60 aeroporti europei saranno gravemente congestionati nei prossimi 20 anni. In mancanza di un intervento, i 20 maggiori aeroporti saranno saturati per almeno 8-10 ore al giorno a motivo dello squilibrio delle capacità. Per soddisfare una tale domanda, la soluzione potrebbe consistere nell'adeguare i modelli distributivi utilizzando la capacità latente degli aeroporti minori o creando aeroporti di decongestionamento (fino a 10 nuovi aeroporti di grande dimensione e 15 aeroporti di media dimensione) in prossimità degli aeroporti congestionati.<sup>4</sup>

La Commissione Europea ritiene che tale stato di congestione avrà probabilmente gravi ripercussioni ai fini del rispetto degli orari da parte delle compagnie aeree, in particolare negli hub aeroportuali, con la conseguenza di compromettere l'efficienza del settore dei trasporti aerei in Europa. La congestione avrà anche costi per l'ambiente e la sicurezza, dato che la densità e la complessità delle operazioni raggiungeranno livelli senza precedenti.<sup>5</sup>

La crisi delle capacità aeroportuali costituisce pertanto una minaccia per la sicurezza, l'efficienza e la competitività di tutti gli operatori coinvolti nella catena dell'offerta dei servizi di trasporto aereo.

Mentre l'iniziativa "Cielo unico europeo" (*Single European Sky - SES*) offre risposte strutturali al problema della saturazione dello spazio aereo, è ora ampiamente riconosciuto che la capacità aeroportuale (piste, capacità air-side e terminali) **costituisce il vero punto critico** del futuro per il sistema dei trasporti aerei. La capacità di decollo e di atterraggio degli hub aeroportuali congestionati costituisce sempre più un problema urgente che ha ripercussioni negative sulla competitività a livello mondiale delle compagnie aeree europee e dei sistemi aeroportuali dei Paesi membri.

In tale contesto, anche i tempi di pianificazione nel settore aeroportuale costituiscono un ulteriore ostacolo<sup>6</sup>. Infatti:

- occorrono dai 5 ai 10 anni o più per creare nuove infrastrutture;
- occorrono da 1 a 5 anni per progettare e ottimizzare l'utilizzo delle piste esistenti e dello spazio aereo circostante.

<sup>1</sup> ICAO, Working Paper STA/10-WP/15 15/10/09 - Agenda Item 4: Airport Traffic Data, "Collection of data on Airport and Airspace Capacity, Investment and Funding", Tenth Session of the Statistics Division - Montréal, 23 to 27 November 2009.

<sup>2</sup> Si veda più avanti in dettaglio i dati relativi alla crescita del traffico aereo.

<sup>3</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Documento di accompagnamento della Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa - Sintesi della valutazione dell'impatto {COM(2006) 819 definitivo} {SEC(2006) 1686} /\* SEC/2006/1687 \*/

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> COM(2006) 819 del 24.1.2007

<sup>6</sup> Ibidem

## 2.1.2 Alcuni dati sul settore

Il numero di passeggeri trasportati in Europa è aumentato significativamente nel corso degli ultimi decenni, seguendo le dinamiche dell'economia mondiale e grazie all'introduzione delle misure di liberalizzazione del mercato e al progresso tecnologico. Di seguito, si offrono alcuni dati di inquadramento del settore.

### In termini di crescita del traffico:

- Nella UE-15, nella metà degli anni Settanta, i passeggeri trasportati per via aerea erano poco più di 200 milioni contro i circa 600 milioni del 2000.<sup>7</sup>
- Dal 1995 al 2007<sup>8</sup> il traffico aereo nell'UE-27 è aumentato del 70,4% (pkm), crescendo costantemente con l'unica eccezione del decremento (-2,4%) del biennio 2000-2001 caratterizzato dalla crisi della new economy e dagli eventi dell'11 settembre 2001.
- Nei nove anni successivi alla completa apertura del mercato (1997-2006), il traffico dell'Unione Europea è cresciuto di 42,6 punti percentuali, contro i 31,1 degli USA.
- Il maggiore incremento annuo (+9,4%) è stato registrato nel 1997, anno che ha visto il compimento del processo di liberalizzazione con l'entrata in vigore del Terzo Pacchetto di liberalizzazione.

| Anni        | Passeggeri-km (mld) |
|-------------|---------------------|
| 1995        | 335                 |
| 1997        | 385                 |
| 2000        | 456                 |
| 2005        | 527                 |
| 2007        | 571                 |
| var % 95-07 | + 70,4%             |
| di cui:     |                     |
| var % 95-01 | + 35,2%             |
| var % 01-07 | + 26,0%             |

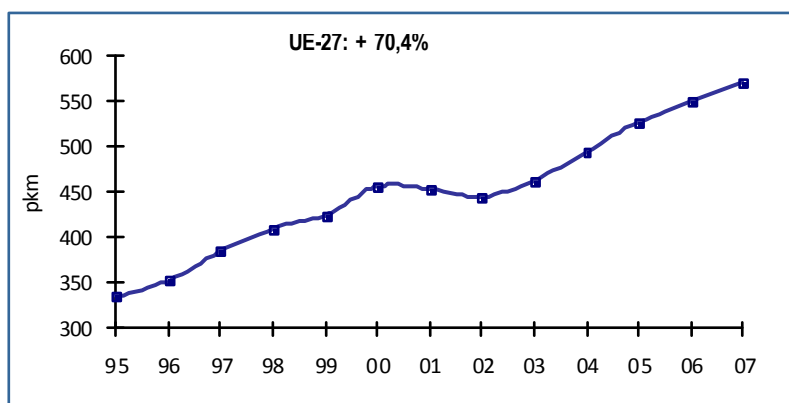


Figura 2.1 - Traffico aereo nell'UE-27, 1995-2007, miliardi di passeggeri-km.

Fonte: DG TREN, EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2009, p. 117

### In termini dimensionali:

- Il traffico interno dell'UE-27 vale oltre 5 volte il traffico interno della Russia, oltre 6 volte quello del Giappone, oltre 2,4 volte quello della Cina ed è pari a 0,6 volte quello degli Stati Uniti.
- Sul panorama mondiale il ruolo del mercato aereo europeo non è in discussione. L'Europa comunitaria è al centro di un network internazionale che ha interessato nel 2008 281,6 milioni di passeggeri. Nel complesso, il traffico internazionale con l'Europa non comunitaria ha pesato sul totale per il 32,4% (91 milioni di passeggeri), con il Nord America per il 21,6% (61 milioni), con il Nord Africa per il 12,1% (34 milioni), con il Far East per il 9,2% (26 milioni) e con il Medioriente per l'8,2% (23 milioni); a seguire le altre regioni del mondo, come illustrato in figura 2.3..

<sup>7</sup> Fonte: Eurostat, Database.

<sup>8</sup> Ultimo dato aggregato disponibile - Fonte: DG TREN, EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook 2009, p. 117.

| Paesi                        | UE-27   | USA     | Giappone | Cina    | Russia |
|------------------------------|---------|---------|----------|---------|--------|
| Traffico domestico (mld pkm) | 571,0   | 950,5   | 86,0     | 237,1   | 111,0  |
| Popolazione (mil)            | 494,4   | 301,2   | 127,7    | 1.317,9 | 142,2  |
| Pkm per abitante             | 1.154,9 | 3.155,7 | 673,5    | 179,9   | 780,6  |

Figura 2.2 - UE-27: traffico aereo domestico, a confronto con i principali Paesi, anno 2007\* (mld pkm)

Fonte: DG TREN, EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2009, p. 106

\* I dati di USA, Giappone e Cina si riferiscono al 2006.

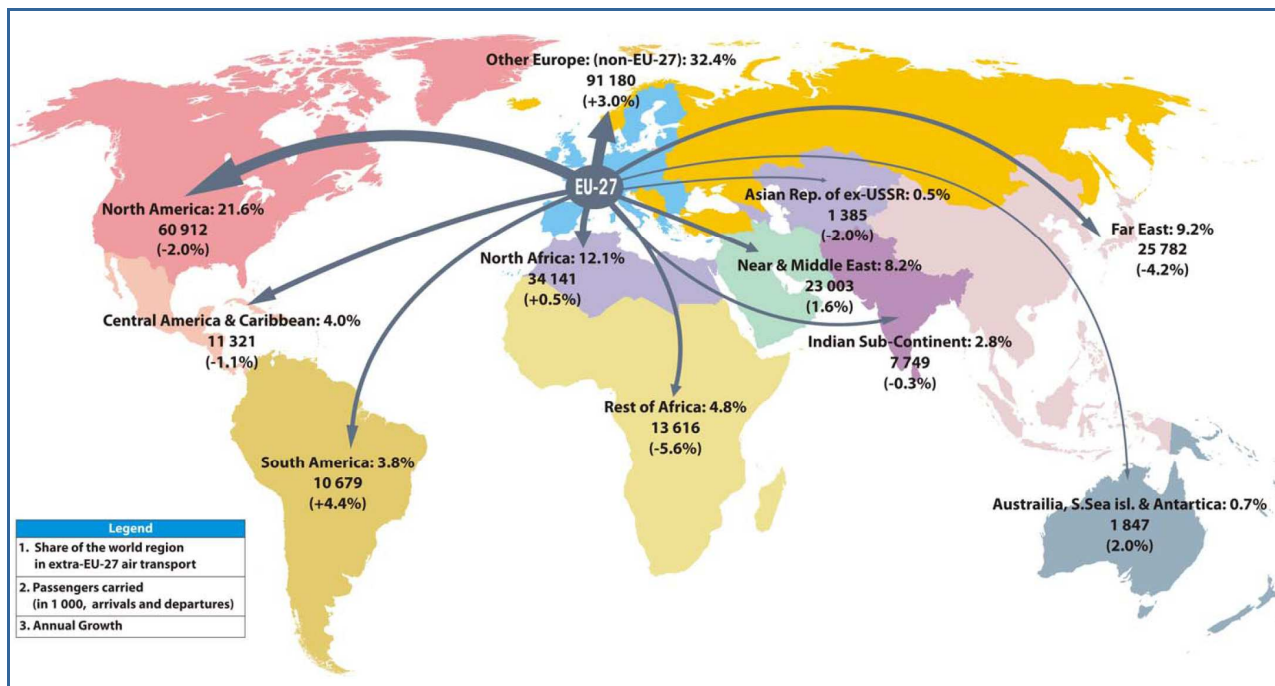


Figura 2.3 – UE 27: Traffico aereo internazionale passeggeri (in migliaia), per macroregione – anno 2008

Fonte: Eurostat, Statistics in Focus - Transport, 91/2009

\* E' escluso il traffico intra-UE.

### In termini di contributo all'occupazione:

- Ad oggi, il settore del trasporto aereo occupa nell'UE-27 oltre 407 mila persone<sup>9</sup>; in particolare 6 Stati Membri, tra cui l'Italia, occupano il 78,1% degli addetti del settore. L'Italia è il 6° Paese per numero di occupati nell'intera Unione Europea con una quota pari al 5,8% del totale.
- La vicinanza di un grande aeroporto rappresenta, inoltre, per il 31% delle imprese, un fattore chiave e nella scelta dell'ubicazione delle unità di produzione.<sup>10</sup>

| Paesi  | Occupati         | Quota %       |
|--|------------------|---------------|
| Regno Unito  | 90.128           | 22,1%         |
| Francia  | 72.397           | 17,8%         |
| Germania   | 55.544           | 13,6%         |
| Spagna   | 40.393           | 9,9%          |
| Paesi Bassi  | 36.000           | 8,8%          |
| Italia   | 23.481           | 5,8%          |
| Altri 21 Paesi                                       | 89.119           | 21,9%         |
| <b>Trasporto aereo</b>                               | <b>407.062</b>   | <b>100,0%</b> |
| <b>Settore Trasporto (TOTALE)</b>                    | <b>8.884.010</b> |               |
| <i>Trasporto aereo / Settore trasporto (quota %)</i> | <i>4,6%</i>      |               |

Figura 2.4 - Trasporto aereo nell'UE-27: numero di occupati, anno 2006

Fonte: DG TREN, EU Energy and Transport in figures, Statistical pocket book 2009

<sup>9</sup> Dato 2006, ultimo disponibile in forma aggregata e per ogni Paese - Fonte: DG TREN, EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook 2009, p. 99.

<sup>10</sup> Airports Council International and York Aviation, "The social and economic impact of airports in Europe", 2004.

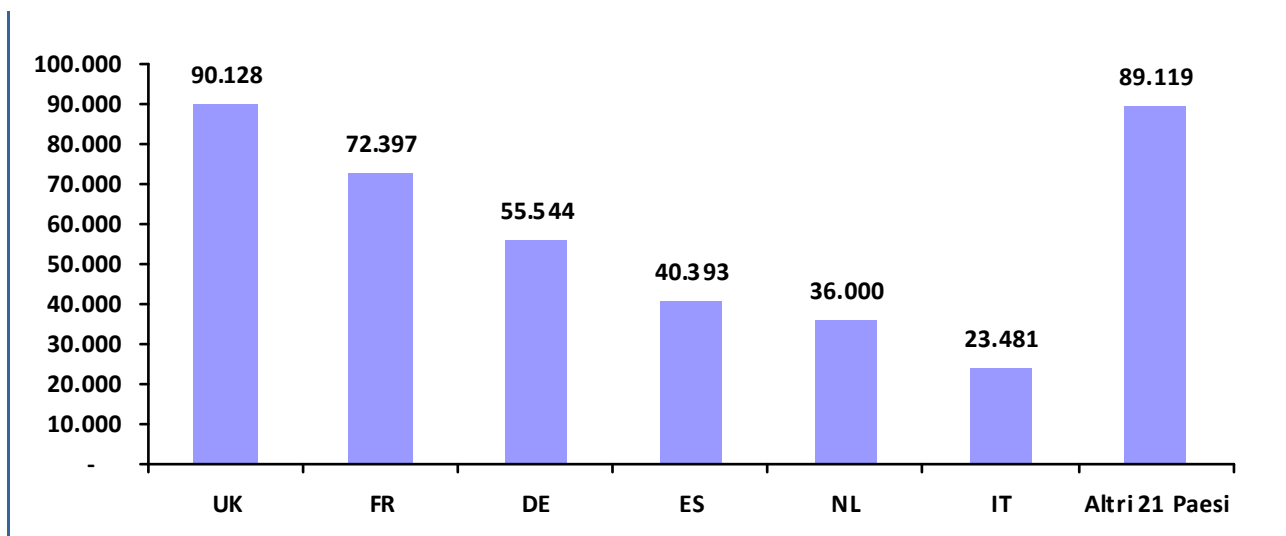


Figura 2.5 - Trasporto aereo nell'UE-27: numero di occupati, anno 2006

Fonte: DG TREN, EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2009, p. 99

### In termini di problemi di gestione:

- Nel 2008, la Commissione Europea rimarcava come il sistema di gestione del traffico aereo non fosse altrettanto efficiente di altri sistemi analoghi in funzione in altre parti del mondo e stimava i costi aggiuntivi in circa 2-3 miliardi di euro all'anno.
- I ritardi in volo, per ricaduta, hanno generato difficoltà in molti aeroporti europei sulla gestione delle punte di traffico dei movimenti locali. Nel 2007, ad esempio, le statistiche sulla puntualità complessiva del trasporto aereo europeo evidenziano che oltre il 22% dei voli registrava un ritardo superiore ai 15 minuti con una tendenza all'aumento<sup>11</sup> per il quarto anno consecutivo.
- In tale contesto, come fa notare la Comunicazione COM(2007) 845, la gestione del traffico aereo (ATM), costituisce, insieme agli aeroporti, l'infrastruttura fondamentale della navigazione aerea. Questa infrastruttura dovrà affrontare un aumento massiccio del traffico fino al 2020. Il previsto poderoso sviluppo del traffico impone una modernizzazione strutturale e tecnologica nella quale tutto il settore europeo della gestione del traffico aereo deve svolgere un ruolo di primo piano.

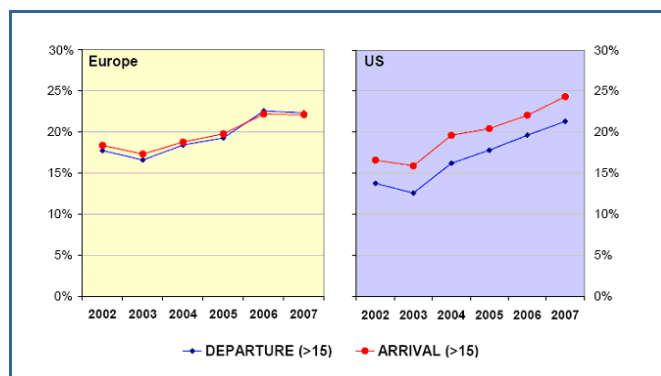


Figura 2.6 – Quota percentuale voli in ritardo oltre 15 min. (gen-set,2002-2007) : confronto tra Europa e USA

Fonte: Eurocontrol - Performance Review Report 2007 (draft)

<sup>11</sup> Fonte: Eurocontrol - Performance Review Report 2007 (draft).

## 2.2 LEGISLAZIONE COMUNITARIA IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO

### 2.2.1 Gli obiettivi della legislazione comunitaria in materia

In considerazione di quanto sopra descritto, le tematiche relative al settore aeroportuale che nell'arco di oltre un decennio hanno guadagnato rilevanza in ambito comunitario possono riassumersi come di seguito:

- l'istituzione del Mercato Unico Europeo e gli effetti che ne sono derivati (tra gli altri gli accordi globali);
- la crescita del traffico aereo e le conseguenti difficoltà del controllo (ATM);
- l'integrazione modale aria-ferro AV e, per contro, l'impatto del potenziale spostamento di domanda sul *market share* di settore;
- gli orientamenti comunitari in tema di sviluppo degli aeroporti regionali e le misure di deroga agli aiuti di stato adottate in molti paesi;
- gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), espressi dal Libro Bianco del 2001 e dalle linee guida del gruppo di alto livello presieduto da Van Miert.
- 

#### I temi chiave della legislazione comunitaria in materia



Di seguito verranno pertanto approfondite tali tematiche in relazione alla normativa comunitaria di riferimento.

I contenuti verranno illustrati declinando le azioni messe in atto dal legislatore comunitario all'interno di tre contenitori tematici principali:

- A. Liberalizzazione e accordi internazionali
- B. Saturazione dello spazio aereo
- C. Saturazione della capacità aeroportuale
- D. Determinazione comune dei diritti aeroportuali

## 2.2.2 Obiettivo A – Promuovere la liberalizzazione e gli accordi internazionali

### 2.2.2.1 Obiettivo A.1 - il processo di liberalizzazione del trasporto aereo

La legislazione sul Mercato Unico dei trasporti aerei disciplina la concessione delle licenze di esercizio, il controllo delle compagnie aeree e il loro accesso al mercato. L'obiettivo è quello di garantire un mercato del trasporto aereo competitivo, servizi di qualità e tariffe più trasparenti.

Gli impatti della liberalizzazione sono evidenti. Dalla completa liberalizzazione all'interno dell'Unione Europea (1997) l'industria del trasporto aereo ha registrato un'espansione mai conosciuta in precedenza che ha contribuito alla crescita economica e all'occupazione:

- il numero di aerolinee è cresciuto e ha portato un generale aumento del traffico e della competizione sulle rotte aeree;
- il numero di rotte è cresciuto e ha fatto sì che fosse servito un maggior numero di città e aree, in particolare aree decentrate;
- l'emergere di nuovi competitors ha portato alla riduzione dei prezzi su molte rotte, consentendo così ad una maggiore quota di popolazione l'accesso alla modalità aerea.<sup>12</sup>

Prima del 1988, i mercati del trasporto aereo dell'Europa erano caratterizzati da un alto livello di protezione e frammentazione normativa. Al fine di creare un mercato unico per il trasporto aereo, l'Unione Europea ha liberalizzato il settore in 3 fasi, attraverso tre cosiddetti Pacchetti di misure per la liberalizzazione del trasporto aereo. Il mercato unico è stato successivamente esteso a Norvegia, Islanda e Svizzera.

Tutte le misure di liberalizzazione, comunemente note come "Terzo pacchetto", in vigore dal 1993 consentono a ogni vettore aereo che possieda una licenza di esercizio comunitaria di accedere, dall'aprile 1997, al mercato intracomunitario. In sintesi:

#### PRIMO PACCHETTO (1988-1990)

*Normativa comunitaria che costituisce il Primo Pacchetto:* Regolamento CEE n. 3975/87; Regolamento CEE 3976/87; Direttiva 87/601 sulle tariffe aeree; Decisione 87/602 sull'accesso al mercato e sulla ripartizione delle capacità (quest'ultimo fu l'elemento più incisivo nell'innovazione del primo pacchetto).

#### SECONDO PACCHETTO (1990-1992)

*Normativa comunitaria che costituisce il Secondo Pacchetto:* Regolamenti CEE 2342/90; 2343/90; 2344/90.

#### TERZO PACCHETTO (1993)

*Normativa comunitaria che costituisce il Terzo Pacchetto:* Regolamenti CE 2407/92; 2408/92; 2409/97; 2410/92; 2411/92.

Il Terzo Pacchetto adottato dal Consiglio dell'UE (1992) ha rappresentato la fase finale della liberalizzazione dell'accesso al mercato del trasporto aereo. Le successive iniziative dell'UE hanno mirato a disciplinare e liberalizzare attività accessorie quali la prestazione dei servizi di assistenza a terra, l'assegnazione delle bande orarie (slot) e l'uso dei sistemi telematici di prenotazione.

Nel 2008 la Commissione ha ravvisato la necessità di **consolidare i risultati ottenuti** con i Pacchetti di liberalizzazione attraverso un nuovo regolamento [Regolamento (CE) n. 1008/2008] che ha rappresentato un sostanziale aggiornamento della legislazione vigente (il Terzo Pacchetto).

#### REGOLAMENTO (CE) N. 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24 SETTEMBRE 2008 RECANTE NORME COMUNI PER LA PRESTAZIONE DI SERVIZI AEREI NELLA COMUNITÀ (RIFUSIONE)

Il regolamento disciplina il rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, il diritto applicabile a tali vettori e la determinazione del prezzo dei servizi aerei. Il regolamento, altresì, abroga e sostituisce tre regolamenti del "Terzo pacchetto aereo": il regolamento n. 2407/92 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei; il regolamento n. 2408/92

<sup>12</sup> IP/08/1603, "Price transparency and improved safety: more competition and better quality for the air transport sector" – Press Release, Bruxelles, 30/11/2008.

sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie; il regolamento n. 2409/92 sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci.

Ad integrazione di questi provvedimenti, allo scopo di garantire ai cittadini un servizio di qualità in via permanente e a prezzi accessibili su tutto il loro territorio, gli Stati membri possono istituire, sulla base di regole certe, oneri di servizio pubblico con riferimento alla frequenza, alla puntualità dei servizi, alla disponibilità dei posti o alle tariffe preferenziali per talune categorie di utenti. Il ricorso agli oneri di servizio pubblico ha consentito al settore del trasporto aereo di dare un potente contributo alla coesione economico-sociale e allo sviluppo equilibrato delle regioni europee.

Parallelamente, al processo di liberalizzazione del settore del trasporto aereo che, ovviamente, ha avuto forti ripercussioni sul livello di attività e sul comportamento delle compagnie aeree di bandiera (flag carriers), ha fatto riscontro una severa disciplina in materia di aiuti di Stato. L'applicazione del principio dell'aiuto unico alla ristrutturazione ("aiuto una tantum") ha consentito alle compagnie più dinamiche di passare da un sistema di funzionamento relativamente protetto ad un normale comportamento da operatore economico.

In questa transizione, il settore aereo ha potuto procedere ad una ristrutturazione profonda del suo modo di operare, ristrutturazione rivelatasi tanto più necessaria dopo gli avvenimenti dell' 11 settembre 2001 che hanno avuto pesanti conseguenze per il settore nel suo insieme. Questo processo di consolidamento si è tradotto in alcune note alleanze tra vettori europei, come Air France-Alitalia, Lufthansa-Austrian Airlines e Iberia-British Airways e, in modo più strutturato, nella concentrazione tra Air France e KLM.

Con riferimento ai più recenti indirizzi della Commissione in materia di liberalizzazione, si segnala la **Comunicazione della Commissione del 17 giugno 2009**<sup>13</sup> sul "Futuro dei trasporti". La comunicazione è al tempo stesso un documento di strategia e un documento di consultazione finalizzato ad individuare le opzioni strategiche da inserire eventualmente nel prossimo Libro Bianco.

#### NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Primo, Secondo e Terzo Pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo (anni 1988-1993)

LIBRO BIANCO "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", [COM(2001) 370], Bruxelles, 12.9.2001

REGOLAMENTO (CE) N. 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella comunità.

#### ATTI COLLEGATI

CONVENZIONE DI CHICAGO (1944), SULL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE

TRATTATO DI ROMA (1957) E SENTENZA *NOUVELLE FRONTIERE* (1986) - La prima breccia al sistema fortemente protezionista europeo e che apre alla futura liberalizzazione del trasporto aereo è la storica sentenza della Corte di Giustizia Europea, nota come *Nouvelle Frontière* (causa 209-213/84, sentenza del 30/4/86), che ha precisato che i trasporti aerei non possono essere sottratti alle norme generali del Trattato, ivi comprese quelle sulla concorrenza, contrariamente a quanto previsto dall'art. 82.4 del Trattato stesso. La sentenza affermò quindi l'applicabilità anche al trasporto aereo delle regole di concorrenza previste dal Titolo V, art. 85-90, del Trattato.<sup>14</sup>

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso" [COM(2009) 279] Bruxelles, 17.6.2009.

<sup>13</sup> COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE del 17 giugno 2009 - "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso" [COM(2009) 279]

<sup>14</sup> La sentenza in particolare ebbe l'effetto di cancellare il ruolo degli Stati nell'approvazione delle tariffe internazionali all'interno della Comunità Europea. Prima di questa sentenza, già la Direttiva 416/83 sulla "Liberalizzazione dei servizi aerei interregionali" aveva introdotto il primo segnale di cambiamento nel mercato, riuscendo a introdurre una procedura comunitaria in un settore che gli Stati avevano tradizionalmente ritenuto di esclusiva competenza. Con tale provvedimento il legislatore europeo tentò di risolvere le criticità dovute all'eccessiva concentrazione dei collegamenti aerei sui grandi aeroporti nazionali e la conseguente insufficienza di scali regionali che consentisse di soddisfare la domanda di molti piccoli bacini.



## 2.2.2.2 Obiettivo A.2 - Gli accordi internazionali (Open Skies)

### Contesto

In seguito alla liberalizzazione, tra il 1992 e il 2006, il numero di rotte con più di 2 concorrenti è aumentato del 300%<sup>15</sup>. Di conseguenza, i prezzi sono scesi drasticamente.

Il dato è dovuto al fatto che la liberalizzazione ha consentito l'evolversi di due grandi tendenze sul mercato europeo del trasporto aereo<sup>16</sup>:

- da un lato, l'emergere di alcune nuove compagnie di dimensione comunitaria, forti di un'offerta tariffaria estremamente attraente e di una struttura (detta "low cost") che le mette in grado di offrire tariffe estremamente convenienti;
- d'altro lato, gli aeroporti sono stati protagonisti di un processo particolarmente intenso, diretto ad attirare nuovi collegamenti aerei.

Tale circostanza ha del tutto mutato la struttura competitiva del settore dal momento che i vettori a basso costo che hanno fatto l'ingresso nel mercato hanno introdotto nuovi modelli di business e completamente cambiato i comportamenti di viaggio. Questo è dimostrato dalle performance del settore: se nel 1992 i vettori *low cost* rappresentavano l'1% della capacità di posti a sedere nel 2006 essi rappresentavano il 28%.

La mutata situazione competitiva ha pertanto portato l'Unione Europea a dare vita tra la fine degli anni Novanta e negli anni Duemila ad un'intensa attività di relazioni internazionali con paesi potenziali partner allo scopo di giungere alla stipula dei cosiddetti accordi globali.

### Obiettivi e accordi

Con le sentenze<sup>17</sup> note con il nome di "Cieli aperti" (*Open Skies*) la Corte di Giustizia ha pertanto impresso uno slancio al settore aereo, riconoscendo alla Comunità una competenza di negoziazione internazionale in materia di aviazione civile. Le conseguenze di queste sentenze sono di grande rilevanza, poiché, sul piano pratico, agevolano anche il consolidamento degli operatori europei aumentando la loro capacità di affrontare la concorrenza delle compagnie aeree dei paesi terzi su una base comunitaria.

Nel 2003<sup>18</sup> la Commissione ha adottato un pacchetto di misure finalizzato a creare un quadro normativo per disciplinare tutte le relazioni bilaterali tra l'Unione europea e il resto del mondo nel settore del trasporto aereo.

Gli accordi (*air transport agreement*) in particolare:

- perseguono il duplice obiettivo di apertura del mercato e cooperazione in materia di regolamentazione relativamente alla sicurezza;
- intendono favorire a livello globale un framework condiviso in grado di migliorare la competitività delle compagnie aeree e di garantire il massimo grado di sicurezza e di sostenibilità per i passeggeri.

<sup>15</sup> DG TREN (2007) Flying Together – EU Air Transport Policy.

<sup>16</sup> 2005/C 312/01.

<sup>17</sup> Corte di Giustizia, Sentenze del 5 novembre 2002, cause C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98, *Commissione / Regno Unito et al.* [Nella sentenza del 5 novembre 2002, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha sancito che gli accordi bilaterali in atto c.d. "open skies" (cieli aperti) conclusi da otto Stati membri (Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Germania, Lussemburgo, Regno Unito e Svezia) contravvengono al diritto comunitario in merito a due aspetti principali. La Corte ha confermato il principio per cui la Comunità è competente in materia di relazioni internazionali nei casi in cui sono state concordate norme interne CE e trova applicazione nei confronti delle società di paesi terzi.]

<sup>18</sup> Comunicazione della Commissione sulle relazioni tra la Comunità europea e i paesi terzi nel settore dei trasporti aerei [COM(2003) 94] - Bruxelles, 26 febbraio 2003.



| <b>Paesi Partner</b>  | <b>Anno di stipula dell'accordo</b> |
|---|-------------------------------------|
| Armenia   | 2008                                |
| Australia   | 2008                                |
| Azerbaijan  | 2009                                |
| Bangladesh  | 2009                                |
| Canada  | 2009                                |
| Cile  | 2005                                |
| Cina  | 2009                                |
| Emirati Arabi Uniti (EAU)   | 2007                                |
| Georgia   | 2009                                |
| India   | 2006                                |
| Indonesia   | 2009                                |
| Israele   | 2008                                |
| Malaysia  | 2007                                |
| Marocco   | 2006                                |
| Mongolia  | 2009                                |
| Nepal   | 2009                                |
| Nuova Zelanda   | 2006                                |
| Pakistan  | 2009                                |
| Paraguay  | 2007                                |
| Perù  | 2009                                |
| Singapore   | 2006                                |
| Stati extracomunitari confinanti: Norvegia, Islanda, Bulgaria, Albania, Croazia, Macedonia, Romania, Serbia, Montenegro, Kosovo | 2006                                |
| Stati Uniti   | 2008                                |
| Ucraina   | 2005                                |
| WAEMU (Stati Membri: Benin, Burkina Faso, Guinea-Bissau, Ivory Coast, Mali, Niger, Senegal, Togo)                               | 2009                                |

**Figura 2.7 – Accordi internazionali in materia di trasporto aereo siglati dalla UE con Paesi partner, dal 2005 ad oggi**

Fonte: EU Press Releases

#### **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE relativa alle conseguenze delle sentenze della Corte di Giustizia UE del 5 novembre 2002 sulla politica europea dei trasporti aerei [COM(2002) 649]

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE sulle relazioni tra la Comunità europea e i paesi terzi nel settore del trasporto aereo [COM(2003) 94]

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE relativa alla Posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi di servizio aereo stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi [COM(2004)]

## 2.2.3 OBIETTIVO B – Risolvere la saturazione dello spazio aereo

### 2.2.3.1 Obiettivo B.1 - Il cielo unico europeo

#### Contesto

Il Cielo Unico è un insieme di misure volte a soddisfare i fabbisogni futuri del sistema aeroportuale europeo in termini di capacità e di sicurezza aerea. Le misure interessano sia il settore civile sia quello militare e riguardano la regolamentazione, l'economia, la sicurezza, l'ambiente, la tecnologia e le istituzioni.

Il primo pacchetto "Cielo unico europeo" (SES I19) è entrato in vigore nel 2004 con il Regolamento (CE) n. 549/2004<sup>20</sup>, sotto l'urgenza di giungere ad una più efficiente gestione dei processi di gestione del traffico (ATM21).

#### FOCUS CIELO UNICO I

L'iniziativa "Cielo unico europeo" venne introdotta nel 2000 dopo aver subito vari ritardi nel 1999. Venne istituito un Gruppo ad alto livello sulla base delle cui raccomandazioni la Commissione presentò, alla fine del 2001, una serie di provvedimenti legislativi che furono adottati dal Parlamento europeo e dal Consiglio nel marzo 2004 ed entrarono in vigore nell'aprile dello stesso anno.

Il Pacchetto "Cielo Unico I" del 2004 comprendeva pertanto 4 regolamenti:

1. un regolamento sui principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo ("regolamento quadro" - 549/2004);
2. un regolamento sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi" - 550/2004);
3. un regolamento sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo" - 551/2004).
4. un regolamento sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità" - 552/2004).

I regolamenti sono stati oggetto di modifica nel 2009<sup>22</sup>.

Negli anni più recenti la situazione ATM è in parte cambiata, mentre rimangono questioni principali la sicurezza e la capacità dello spazio aereo. Il quadro delle complessità ambientali è divenuto inoltre più variegato, con una maggiore attenzione in materia di ambiente e alla impennata dei costi del carburante che nel biennio 2007-2008 hanno avuto un impatto fortemente negativo sull'efficienza dei costi dei vettori.

Inoltre, l'approccio normativo è cambiato a causa di richieste da parte degli Stati membri e degli stakeholders in direzione di un approccio meno prescrittivo.

Questi cambiamenti hanno reso necessario l'aggiornamento del quadro regolatorio e nel 2008 hanno dato vita all'aggiornamento del Pacchetto (denominato "Cielo Unico II"), per fare fronte alle nuove esigenze del mercato comunitario. Il nuovo pacchetto legislativo "Cielo Unico II"<sup>23</sup> prevede pertanto un quadro normativo semplificato, stabilendo obiettivi vincolanti e un sistema di valutazione delle prestazioni, in sintonia con le politiche dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), e rafforzando inoltre l'indipendenza delle autorità nazionali di vigilanza.

<sup>19</sup> Single European Sky I.

<sup>20</sup> Il Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, («regolamento quadro») (5), stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo.

Il Pacchetto comprende il regolamento quadro e tre regolamenti tecnici (Regolamenti (CE) 550/2004; 551/2004; 552/2004) relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea, all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo, nonché all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo. Questi regolamenti sono intesi, in particolare, a migliorare e rafforzare la sicurezza e a ristrutturare lo spazio aereo in funzione del traffico e non delle frontiere nazionali.

Il regolamento quadro si prefigge l'obiettivo di rafforzare le attuali norme di sicurezza e l'efficienza globale del traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare la capacità rispondendo alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo e di ridurre al minimo i ritardi.

<sup>21</sup> Air Traffic Management.

<sup>22</sup> Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo.

<sup>23</sup> Ibidem

## Valutazione del Cielo Unico I

All'interno del processo di valutazione sull'impatto, portato a termine nel 2008, la Commissione ha constatato che **il Cielo unico europeo I non ha fornito i risultati sperati**<sup>24</sup> in alcuni settori importanti. In particolare:

1. *il processo di integrazione all'interno dei blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), indipendenti dalle frontiere nazionali*: ha incontrato vari ostacoli, in particolare di natura politica ed economica;
2. *il controllo del traffico aereo*: viene erroneamente identificato con la sovranità nazionale, cioè con la competenza (e relativa responsabilità) degli Stati membri sul loro spazio aereo e con l'intervento dei militari; la questione è sicuramente complessa, ma questo argomento è stato utilizzato soprattutto per opporsi o bloccare l'integrazione transfrontaliera anziché suggerire nuove forme di esercizio della sovranità;
3. *per l'economicità e l'efficienza globale della rete aerea europea*: gli Stati membri non hanno preso i provvedimenti necessari per migliorare l'economicità del sistema del trasporto aereo; non si registrano neppure progressi nell'efficienza globale della configurazione e dell'utilizzo della rete aerea europea.

La Commissione, nel prendere atto delle criticità che hanno impedito la ottimale implementazione delle misure adottate nel 2004, ha aggiornato la normativa con l'adozione del Pacchetto "Cielo Unico Europeo II" (SES II), di seguito descritto.

## Il superamento del Cielo Unico I: il Cielo Unico II

La riforma poggia su 4 pilastri<sup>25</sup>:

1. le prestazioni
2. un quadro unico per la sicurezza
3. le nuove tecnologie
4. la gestione delle capacità a terra.

In dettaglio:

### Primo pilastro: stabilire le prestazioni

La Commissione propone tre misure in questo ambito:

- **Migliorare le prestazioni del sistema di gestione del traffico aereo**: un organismo per la valutazione delle prestazioni indipendente controlla e valuta le prestazioni del sistema e propone obiettivi comunitari nell'ambito dei ritardi, della riduzione dei costi e dell'accorciamento delle rotte. La Commissione approva in seguito tali obiettivi e li comunica alle autorità nazionali di vigilanza che organizzano delle consultazioni in modo da concordare obiettivi nazionali o regionali vincolanti.
- **Facilitare l'integrazione della fornitura dei servizi**: l'obiettivo da conseguire consiste nel convertire le iniziative attualmente in corso per conseguire i blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), in autentici strumenti di integrazione regionale miranti al raggiungimento degli obiettivi prestazionali. Tali blocchi dovranno essere istituiti non oltre la fine del 2012.
- **Rafforzare la funzione di gestione della rete**: questa funzione va ad integrare le regole sulle prestazioni e abbraccia una serie di compiti esercitati da vari soggetti, tra i quali la configurazione della rete delle rotte europee, il coordinamento e l'assegnazione di bande orarie (slots) e la gestione dell'introduzione delle tecnologie del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR).

### Secondo pilastro: un quadro normativo unico per la sicurezza

La Commissione sottolinea che la crescita del traffico aereo, il congestionamento dello spazio aereo e degli scali nonché il crescente ricorso alle nuove tecnologie giustificano un indirizzo comune per l'elaborazione ed effettiva applicazione di una normativa armonizzata, allo scopo non solo di mantenere, ma di accrescere il livello di sicurezza del trasporto aereo. In quest'ottica, la Commissione propone di allargare le competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

<sup>24</sup> Si veda: COM(2008) 389.

<sup>25</sup> COM(2008) 389.

(EASA) agli altri settori fondamentali per la sicurezza: la sicurezza negli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea.

### **Terzo pilastro: favorire l'ingresso di nuove tecnologie**

La Commissione evidenzia che l'attuale sistema di controllo del traffico aereo è arrivato al limite in quanto opera con tecnologie superate in un contesto frammentato. Di conseguenza, è necessario che l'Europa acceleri lo sviluppo del suo sistema di controllo, grazie in particolare all'attuazione del sistema SESAR, al fine di accrescere i livelli di sicurezza e le capacità di gestione del traffico.

### **Quarto pilastro: gestione delle capacità a terra**

La Commissione insiste sulla necessità di effettuare investimenti affinché la capacità degli aeroporti resti allineata con la capacità ATM, in modo da garantire l'efficienza globale della rete, e ricorda le misure proposte nel piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza in Europa.

La Commissione propone un **Osservatorio comunitario sulla capacità aeroportuale**, poi istituito nel novembre 2008, formato dagli Stati membri, dalle autorità competenti e dagli operatori del settore, per lo scambio e il controllo dei dati e delle informazioni sulle capacità aeroportuali nel loro complesso, nonché per fornire consulenza in merito allo sviluppo e alla realizzazione delle capacità aeroportuali dell'UE.

#### **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

REGOLAMENTO (CE) n. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo ("regolamento quadro")

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE europea al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 25 giugno 2008: "Cielo unico europeo II: verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente" [COM(2008) 389]

REGOLAMENTO (CE) N. 1070/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 ottobre 2009 recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

#### **ATTI COLLEGATI**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE al Consiglio e al Parlamento europeo del 1° dicembre 1999: "La creazione del cielo unico europeo" [COM(1999) 614]

REGOLAMENTO (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo

REGOLAMENTO (CE) n. 551/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo

REGOLAMENTO (CE) n. 552/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE del 20 dicembre 2007 dal titolo "Prima relazione sull'applicazione della normativa sul cielo unico europeo: bilancio e prospettive" [COM(2007) 845]

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 25 giugno 2008 recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo [COM(2008) 388]

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE al Consiglio e al Parlamento europeo del 14 novembre 2008 relativa al piano direttivo per la gestione del traffico aereo (piano direttivo ATM) [COM(2008) 750]

DECISIONE 2009/320/CE del Consiglio del 30 marzo 2009 che approva il piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel Cielo unico europeo (SESAR)

REGOLAMENTO (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE, Spazio aereo comune con i paesi vicini entro il 2010 — Relazione sull'avanzamento dei lavori [COM(2008) 596]

## 2.2.3.2 Obiettivo B.2 - Il progetto SESAR

### Contesto

Il progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa (**progetto SESAR**) costituisce la componente tecnologica del Cielo unico europeo.

Suo scopo è dotare la Comunità, entro il 2020, di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di assicurare lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell'ambiente, beneficiando pienamente dei progressi tecnologici di programmi come Galileo.<sup>26</sup> SESAR mira infatti a sviluppare il sistema di gestione del traffico aereo (ATM) di nuova generazione, in grado di garantire sicurezza ed efficienza del trasporto aereo in tutta Europa nei prossimi 30 anni.

Secondo la Commissione gli attuali sistemi di controllo del traffico aereo sono obsoleti e poco adatti a uno sviluppo rapido, affidabile ed economico dell'aviazione in Europa, soprattutto perché le aspettative nei confronti del settore sono cambiate:

- i passeggeri chiedono un mezzo di trasporto sicuro e a prezzi accessibili;
- il rispetto dell'ambiente è diventato un requisito essenziale;
- l'11 settembre 2001 ha mostrato che l'aereo può trasformarsi in una minaccia per la sicurezza della popolazione.

La Commissione ritiene peraltro che i cambiamenti necessari per tenere conto di questo nuovo approccio nel settore del trasporto aereo non possono fondarsi sul sistema attuale, in cui gli aerei sono costretti a seguire rotte predefinite, non ottimali in termini di consumi energetici e di inquinamento acustico. Alle condizioni attuali, il settore tende a svilupparsi, per sua natura, nella direzione sbagliata: in mancanza di accordi volontari per gestire meglio l'aumento del traffico, i costi del trasporto aereo aumenteranno e con essi anche tutti i rischi connessi.

### Obiettivi e fasi del progetto

In particolare, il progetto SESAR è finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle attività di ricerca e sviluppo precedentemente svolte in maniera dispersa e disorganica all'interno della Comunità.

L'entrata in funzione di SESAR prevede 3 fasi:

- una **fase di definizione (2005-2007)**, che permette di realizzare il piano di modernizzazione della gestione del traffico (o "piano direttivo ATM")<sup>27</sup>, in cui sono definite le diverse fasi tecnologiche da superare, le priorità e i termini di attuazione;
- una **fase di sviluppo (2008-2013)**, che permetterà di sviluppare le tecnologie di base che costituiranno le fondamenta della nuova generazione di sistemi;
- una **fase di realizzazione (2014-2020)**, in cui avverrà l'installazione su grande scala dei nuovi sistemi e l'attuazione generalizzata delle funzionalità connesse. Secondo la Commissione, il nuovo sistema triplicherà la capacità rispetto alla situazione attuale, assicurando un grado di sicurezza dieci volte superiore e un costo operativo unitario decisamente inferiore a quello attuale.

### L'impresa Comune SESAR

Per garantire la fattibilità del progetto, con il Regolamento (CE) n. 219/2007, la Comunità ha istituito un'impresa comune<sup>28</sup> (detta **Impresa Comune SESAR** o **SESAR JU**<sup>29</sup>), per conseguire progressi rilevanti nelle tecnologie relative ai sistemi di controllo del traffico aereo durante la fase di sviluppo e per preparare la fase di realizzazione.<sup>30</sup>

L'impresa, il cui obiettivo è riunire gli sforzi di ricerca e di sviluppo nella Comunità, è responsabile dei compiti seguenti:

<sup>26</sup> Regolamento (CE) n. 219/2007.

<sup>27</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo - Il piano direttivo per la gestione del traffico aereo (Piano direttivo ATM) [COM(2008) 750] - Il piano direttivo ATM prevede misure operative per la gestione del traffico, in particolare per quanto riguarda le rotte di volo, la cooperazione in materia di pianificazione del volo, il coordinamento della autorità civili e militari, il ricorso a un quadro tecnico interoperabile e armonizzato per l'utilizzo delle nuove tecnologie.

<sup>28</sup> Ai sensi dell'articolo 171 del Trattato.

<sup>29</sup> Nel glossario comunitario: SESAR Joint Undertaking (SESAR JU)

<sup>30</sup> I membri fondatori dell'impresa comune, che ha sede a Bruxelles, sono la Comunità europea e Eurocontrol e che possono diventare membri dell'impresa comune la Banca europea per gli investimenti (BEI) e qualsiasi altra impresa o ente pubblico o privato, anche quelli di paesi terzi che abbiano concluso con la Comunità europea almeno un accordo nel settore del trasporto aereo.

- organizzare e coordinare lo sviluppo del progetto SESAR, in conformità del "piano direttivo ATM", istituito da un consorzio industriale per conto dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL);
- assicurare il finanziamento delle attività necessarie, combinando e gestendo fondi pubblici e privati;
- eseguire il "piano direttivo ATM";
- organizzare il lavoro tecnico di ricerca e sviluppo, di convalida e di studio da realizzare, evitandone la frammentazione;
- assicurare la partecipazione al progetto delle parti interessate del settore della gestione del traffico aereo (prestatori di servizi, utenti, organizzazioni professionali, aeroporti, industriali, la comunità scientifica e le sue istituzioni);
- sovrintendere alle attività per lo sviluppo di prodotti comuni del "piano direttivo ATM" e, se necessario, indire bandi di gara specifici.

Il Regolamento indica come elemento essenziale del progetto SESAR la partecipazione significativa dell'industria. È pertanto fondamentale che il finanziamento pubblico della fase di sviluppo del progetto SESAR sia integrato da contributi dell'industria.

## Il Master plan ATM europeo

Il 30 marzo 2009 il Consiglio europeo<sup>31</sup> ha adottato una Decisione attraverso cui il SESAR ATM Master Plan è stato approvato come la versione iniziale del Master Plan europeo di gestione del traffico aereo (ATM). Questa decisione è completata da una Risoluzione che fa il punto sugli aspetti critici dei contenuti del Master Plan, della gestione del processo e di una rapida esecuzione.

In uno stesso contenitore dal titolo "The European Air Traffic Management Master Plan - Edition 1", vengono riuniti i documenti chiave a sostegno della trasformazione del SESAR ATM Master Plan nella versione iniziale dello European ATM Master Plan:

- La decisione del Consiglio che approva l'Air Traffic Management Master Plan;
- La risoluzione del Consiglio relativa alla approvazione del Air Traffic Management Master Plan;
- La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo sull'ATM Master Plan.<sup>32</sup>
- Il SESAR ATM Master Plan.<sup>33</sup>

### NORMATIVA DI RIFERIMENTO

REGOLAMENTO (CE) n. 219/2007 del Consiglio del 27 febbraio 2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR).

### ATTI COLLEGATI

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE al Consiglio e al Parlamento Europeo del 14 novembre 2008 - Il piano direttivo per la gestione del traffico aereo (Piano direttivo ATM) [COM(2008) 750]

REGOLAMENTO (CE) n. 1361/2008 del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR).

DECISIONE DEL CONSIGLIO del 30 marzo 2009 che approva il Piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR) (2009/320/CE)

EUROPEAN COMMISSION, Eurocontrol, SESAR Joint Undertaking - The European Air Traffic Management Master Plan - Edition 1, 30 March 2009.

<sup>31</sup> The Transport Ministers of the 27th Member States of the European Union.

<sup>32</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo del 14 novembre 2008 - Il piano direttivo per la gestione del traffico aereo (Piano direttivo ATM) [COM(2008) 750].

<sup>33</sup> D5- SESAR Master Plan (ref. DLM-0710-001-02-00, April 2008) come risulta dalla Fase di definizione di SESAR.



## 2.2.4 OBIETTIVO C – RISOLVERE LA SATURAZIONE DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE

A seguito della liberalizzazione del mercato dei trasporti aerei, dell'instaurazione del mercato interno e delle misure adottate a fronte del problema della saturazione dello spazio mediante l'iniziativa "Cielo Unico europeo", la Commissione ha negli ultimi anni concentrato la propria attenzione sugli aeroporti.

Dal momento che le capacità aeroportuali esistenti non basteranno a soddisfare la domanda, esse rischiano di diventare il fattore più limitante dei trasporti aerei. Atteso che il trasporto aereo è considerato uno dei motori della crescita economica, ciò rischia di compromettere la competitività globale dell'economia europea.<sup>34</sup>

### 2.2.4.1 Obiettivo C.1 - Azioni per la razionalizzazione della capacità

In considerazione della prevista evoluzione del traffico, l'Europa dovrà far fronte ad un sempre crescente divario tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei. Si parla in proposito di "crisi" della capacità aeroportuale. Se gli attuali livelli di capacità non vengono incrementati in modo consistente, si ritiene che entro il 2025 oltre 60 aeroporti europei saranno gravemente congestionati, mentre i 20 più grandi aeroporti saranno saturati per almeno 8-10 ore al giorno.<sup>35</sup>

La Commissione ritiene che tale stato di congestione avrà probabilmente gravi ripercussioni ai fini del rispetto degli orari da parte delle compagnie aeree, in particolare negli hub aeroportuali, con la conseguenza di compromettere l'efficienza del settore dei trasporti aerei in Europa. La congestione avrà anche costi per l'ambiente e la sicurezza, dato che la densità e la complessità delle operazioni raggiungeranno livelli senza precedenti.

Sulla base di quanto detto, la Comunicazione COM(2006) 819 indica 5 azioni-chiave da intraprendere:

#### 1. Migliorare l'utilizzo delle capacità aeroportuali esistenti:

- Metodi di valutazione delle capacità e di pianificazione a medio termine;
- Slot aeroportuali e piani di volo;
- Aumentare la prevedibilità e ridurre i ritardi agli aeroporti mediante un processo decisionale collaborativo (CDM):

#### 2. Adottare un approccio coerente alla sicurezza aerea negli aeroporti:

- Estensione delle responsabilità dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) alla regolamentazione di sicurezza degli aeroporti;
- Gestione dei sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS) per rafforzare la sicurezza aeroportuale;

*La Commissione raccomanda di utilizzare i sistemi di navigazione via satellite (GNSS) per rafforzare la sicurezza degli aeroporti. Tali sistemi potrebbero anche permettere una maggiore flessibilità nella progettazione delle piste di avvicinamento e di partenza in modo da ridurre l'inquinamento acustico o da permettere un utilizzo sicuro di aeroporti o di piste più ravvicinati. Il programma SESAR dovrebbe portare all'integrazione totale dei sistemi GNSS nelle procedure operative della gestione del traffico aereo.*

#### 3. Promuovere la "co-modalità" tra diversi tipi di trasporto:

- Miglioramento dell'accesso agli aeroporti e della co-modalità;
- Intermodalità aria-ferrovia;

*La Commissione intende incoraggiare l'emissione di biglietti integrati aria-ferrovia. La Commissione invita anche gli Stati membri a sostenere lo sviluppo delle piattaforme intermodali negli aeroporti (collegamenti ferroviari verso gli aeroporti e stazioni ferroviarie presso gli aeroporti), che stimolano l'efficienza sia dei trasporti ferroviari sia dei trasporti aerei.*

<sup>34</sup> COM(2006) 819 del 24.1.2007.

<sup>35</sup> Ibidem.



#### **4. Migliorare le capacità ambientali degli aeroporti e il quadro per la pianificazione delle nuove infrastrutture aeroportuali:**

- Miglioramento delle capacità ambientali degli aeroporti (inquinamento acustico);
- Miglioramento del quadro di pianificazione delle nuove infrastrutture aeroportuali;

*La Commissione, di concerto con esperti degli Stati membri e le parti interessate, cercherà di semplificare le procedure e raccomandare linee guida sulle buone pratiche per promuovere un maggiore coordinamento della pianificazione aeroportuale e una più completa pianificazione territoriale.*

#### **5. Elaborare e attuare soluzioni tecnologiche efficienti**

*Tecnologie mature, quali le funzioni di sorveglianza e di controllo dei sistemi ASMGCS, dovrebbero essere attuate in tutti gli aeroporti europei. Il programma SESAR permetterà di sviluppare nuovi strumenti e sistemi che aumenteranno sensibilmente le capacità aeroportuali.*

#### **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, del 24 gennaio 2007, dal titolo "Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa" [COM(2006) 819].
- DIRETTIVA 2009/12/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

#### **ATTI COLLEGATI**

- PROPOSTA DI DIRETTIVA del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali {SEC(2006) 1688} {SEC(2006) 1689} [COM(2006) 820].
- REGOLAMENTO (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.
- PROPOSTA DI REGOLAMENTO del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità [COM(2009) 121]

## 2.2.4.2 Obiettivo C.2 - Sviluppo della co-modalità aria-ferrovia

La Comunicazione COM(2006)819<sup>36</sup> indica nello sviluppo della co-modalità tra trasporto aereo e trasporto ferroviario ad Alta Velocità una delle misure per affrontare il problema della saturazione della capacità aeroportuale.

In particolare sul tema la Commissione dà le seguenti indicazioni.

### Miglioramento dell'accesso agli aeroporti e della co-modalità <sup>37</sup>

Esistono tre interfacce tra i trasporti aerei e ferroviari che presentano vantaggi specifici per la società nel suo insieme e possono anche ripercuotersi positivamente sull'ambiente:

- i collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e le città, con il vantaggio di decongestionare il traffico stradale e migliorare la qualità dell'aria attorno agli aeroporti;
- i collegamenti regionali, che comporta oltre ai vantaggi sopra indicati 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.

I servizi ferroviari convenzionali possono svolgere un ruolo importante e gli Stati membri e la Comunità dovrebbero sostenerne finanziariamente lo sviluppo per collegare gli aeroporti minori e regionali.

### Intermodalità aria-ferrovia <sup>38</sup>

- I principali fattori che determinano la scelta del tipo di trasporto da parte dei viaggiatori sono relativamente stabili e di pari importanza in tutta Europa. Lo sviluppo dell'intermodalità deve mirare ad utilizzare e sostenere le scelte di mercato dei viaggiatori. Fattori quali l'informazione, le biglietterie, l'uso delle lingue, l'integrazione dei servizi e altri aspetti contribuiscono ad ottimizzare ulteriormente il servizio.
- La promozione del trasporto ferroviario a complemento del trasporto aereo dovrebbe vertere essenzialmente sul miglioramento dell'attrattiva dei prodotti ferroviari. Ciò incoraggerà i viaggiatori a sperimentare l'opzione ferroviaria tanto per i viaggi punto a punto che per i trasferimenti.
- La Commissione intende incoraggiare l'emissione di biglietti integrati aria-ferrovia.

## Settore aereo e Alta Velocità: opportunità e minacce

### Opportunità: l'integrazione modale

In passato in Europa i collegamenti ferroviari AV erano di fatto e solamente una modalità concorrente del trasporto aereo: all'introduzione del TGV in Francia, ad esempio, è seguita una riduzione importante del trasporto aereo domestico.<sup>39</sup>

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** e le compagnie aeree presenti nei diversi hub europei richiedono la presenza di servizi AV per alimentare il proprio traffico.

<sup>36</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa – COM(2006)819

<sup>37</sup> COM(2006)819, paragrafo 5.1.

<sup>38</sup> COM(2006)819, paragrafo 5.2.

<sup>39</sup> Per un approfondimento della tematica e dati dettagliati relativi alla competizione aereo-ferro si veda il paragrafo successivo.

Sul tema dell'integrazione modale ferro-aria, già nel 2003, uno studio IATA<sup>40</sup> osservava alcune evidenze.

- L'introduzione del servizio ferroviario AV negli aeroporti principali favorisce l'ulteriore sviluppo degli scali e ne amplia la catchment area.
- Tale dinamica può inizialmente mettere in difficoltà gli scali minori (diminuendone ulteriormente l'attrattività); si ritiene tuttavia che allo stesso tempo la presenza dei vettori low cost negli scali minori continui a garantire una equa competizione e a portare benefici al consumatore.
- L'introduzione del servizio ferroviario AV negli aeroporti regionali sembra dare luogo ad un rapporto costi-benefici molto minore rispetto agli aeroporti-hub.

Un recente studio pubblicato dalla Commissione Europea (2009) riporta come best practice europeo per l'intermodalità aereo-treno AV i casi di alcuni aeroporti principali: Francoforte, Parigi-CDG, Lione, Madrid, Amsterdam, Bruxelles. Di seguito la descrizione<sup>41</sup>.

| Paese              | Aeroporto                 | Intermodalità aria-ferro  |
|--------------------|---------------------------|---|
| <b>GERMANIA</b>    | <b>Francoforte</b>        | La stazione ferroviaria dell'aeroporto di Francoforte è considerata il pioniere in materia di intermodalità aria-ferro. È stata inaugurata nel 1972, ma è a partire dall'anno 2000 che il traffico è aumentato considerevolmente in seguito alla messa in esercizio del treno AV Colonia-Francoforte nel 2002. Ad oggi (dati 2009) il traffico ferroviario è di 39 mila passeggeri/giorno per la ferrovia regionale e di 21 mila per la ferrovia Alta Velocità. Dati Deutsche Bahn <sup>42</sup> indicano che due terzi dei passeggeri usufruiscono della intermodalità ferro-aria. |
| <b>FRANCIA</b>     | <b>Paris-CDG</b>          | La stazione dell'aeroporto Paris-CDG, situata sull'interconnessione della linea AV Nord con la linea AV Sud-Est, è servita giornalmente da 52 treni AV (TGV), che collegano le principali stazioni del Paese (Lione, Lille, Rennes, Marseille, Bordeaux, etc), oltre che da 5 TGV che servono Bruxelles e Amsterdam. Nella stazione operano anche treni regionali.  |
|                    | <b>Lione</b>              | La stazione AV offre da 10 a 14 collegamenti A/R con Parigi; nel tempo sono state anche intensificate le relazioni con i centri della regione Rhone-Alpes (Grenoble, Chambéry, Annecy, Aix-les-Bains, Modane, Montélimar, Valence) e della Provenza (Arles, Avignone, Miramas e Orange) per arricchire l'offerta di intermodalità con il trasporto aereo. La stazione offre anche possibilità di connessioni con Torino e Milano via Chambéry e Modane.   |
| <b>SPAGNA</b>      | <b>Madrid-Barajas</b>     | L'aeroporto di Madrid-Barajas e le stazioni AV di Atocha e Chamartin sono collegati dalla metropolitana. Una nuova galleria di Atocha - Chamartin link Linee AV nord e sud collegherà le linee AV del nord e del sud del paese. La stazione intermodale "Nuevos Ministerios" (metropolitana, ferrovia, check-in aeroporto) e la linea AV Madrid-Barcellona saranno collegate all'aeroporto di Madrid-Barajas entro il 2010.   |
| <b>PAESI BASSI</b> | <b>Amsterdam-Schipol</b>  | L'aeroporto è dotato di una stazione ferroviaria servita da treni AV Parigi-Bruxelles-Amsterdam come pure da linee nazionali e regionali.   |
| <b>BELGIO</b>      | <b>Bruxelles-National</b> | Grazie al progetto Diabolo, l'aeroporto sarà collegato a tutte le principali città belghe e allo stesso tempo alle maggiori città europee: Parigi, Amsterdam, Colonia, Francoforte. Il progetto consentirà un raccordo diretto delle Linee AV Bruxelles-Liegi-Germania e Bruxelles-Anversa-Paesi Bassi con l'aeroporto. Il progetto è in corso di realizzazione e i lavori sono previsti entro la fine del 2012 <sup>43</sup> .   |

<sup>40</sup> IATA (2003), Air/ Rail Intermodality Study - Final Report, February 2003.

<sup>41</sup> Fonte: European Commission-DG TREN (2009)

<sup>42</sup> Fonte: "Intermodalité train-avion: l'Allemagne en avance", Villes & Transports, 17/09/08

<sup>43</sup> Fonte: Infralabel

Tra gli sviluppi futuri, si segnala la nuova linea AV “HSL Zuid” che prolungherà, dalla frontiera olandese ad Amsterdam, il servizio Alta Velocità già esistente tra Parigi-Bruxelles e la frontiera olandese, e che alimenta i tre aeroporti di Parigi, Bruxelles e Amsterdam.

Si fa notare che questi servizi AV saranno operati dalla società High Speed Alliance di cui il colosso aereo franco-olandese Air France-KLM detiene una partecipazione.<sup>44</sup>

### Minacce: la competizione modale

In termini di competizione tra le modalità, di fatto l’attivazione di un servizio ferroviario ad Alta Velocità tra due centri principali erode, talvolta pesantemente, la quota di traffico aereo in modo inversamente proporzionale al tempo di percorrenza della tratta ferroviaria.<sup>45</sup>

Si riportano di seguito le evidenze empiriche emerse da studi IATA, Commissione Europea/DG TREN e Air France sullo spostamento di quote di traffico (*modal shift*) da aereo a ferrovia in seguito all’introduzione di un servizio ferroviario AV su una determinata tratta.

- Un **recente studio della Commissione Europea**<sup>46</sup> fa notare come “il trasporto ferroviario ad Alta Velocità rappresenti su molte rotte un’alternativa interessante alla modalità aerea in termini di tempo, prezzo e comfort, soprattutto in considerazione del tempo di accesso agli aeroporti a partire dal centro città”. La messa in esercizio di nuove connessioni di rete AV/AC può contribuire ad aumentare la quota modale del trasporto ferroviario per il collegamento tra le grandi città europee.
- Da **uno studio Air France** conseguente all’introduzione del TGV emerge che a fronte di una percorrenza ferroviaria inferiore ad 1 ora la diminuzione indotta nella quota di traffico aereo su quella tratta è pari a circa l’80-90%; al contrario a fronte di una percorrenza ferroviaria superiore a 4 ore, la diminuzione indotta è minore/uguale al 10%. Ad esempio, la tratta Parigi-Marsiglia, coperta in 3 ore dopo l’introduzione del TGV, ha registrato una diminuzione annuale del traffico aereo del 27%.

| Tratta O/D                  | Senza estensione (2020) | Con estensione (2020) |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Berlino – Monaco di Baviera | 12%                     | 41%                   |
| Madrid - Lisbona            | 6%                      | 48%                   |
| Madrid – Barcellona         | 12%                     | 49%                   |
| Stoccolma – Malmö           | 25%                     | 51%                   |
| Parigi – Milano             | 18%                     | 54%                   |
| Londra - Bruxelles          | 48%                     | 65%                   |

Fonte: European Commission-DG TREN (2009)

**Figura 2.8 –% modalità ferro, con o senza estensione di rete ad AV, al 2020.**

Fonte: European Commission – DG TREN, 2009

| Tempo di percorrenza della tratta ferroviaria | Diminuzione indotta del traffico aereo (su base annuale) |
|---|--|
| < 1 ora                                       | 80 - 90%   |
| 1- 2 ore                                      | 30 - 50%   |
| 2 - 3 ore                                     | 20 - 30%   |
| > 4 ore                                       | ≤ 10%  |

**Figura 2.9 - Impatto del treno ad Alta Velocità (TGV) sul traffico aereo in Francia**

<sup>44</sup> European Commission-DG TREN (2009), “European High Speed Rail – An easy way to connect”, Rapporto Finale, 6 Marzo 2009 [Commissonato a: MVV Consulting – TRACTEBEL Engineering (GDF SUEZ)].

<sup>45</sup> Per un approfondimento sui temi della ripartizione modale aria-ferro AV, si veda anche il capitolo “Caratteristiche del mercato del trasporto aereo” (paragrafo “Aspetti specifici di competitività del trasporto aereo”).

<sup>46</sup> European Commission-DG TREN (2009), “European High Speed Rail – An easy way to connect”, Rapporto Finale, 6 Marzo 2009 [Commissonato a: MVV Consulting – TRACTEBEL Engineering (GDF SUEZ)].

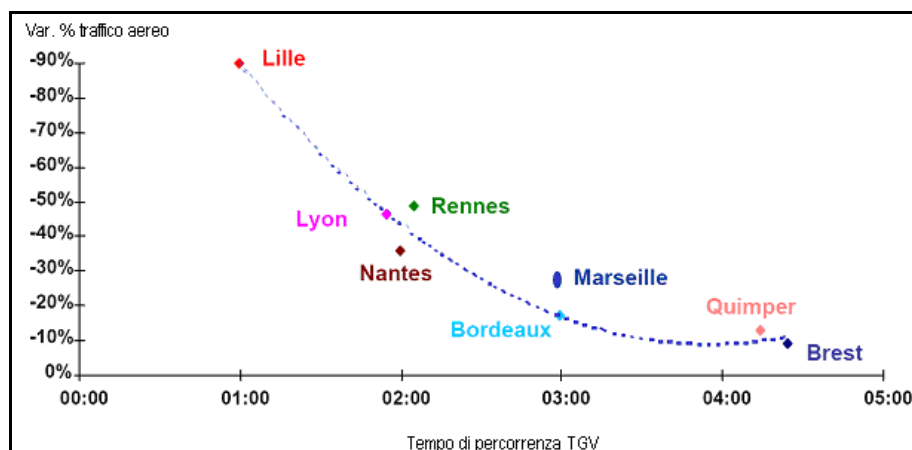


Figura 2.10 - Traffico aereo: impatto dell'introduzione del treno ad Alta Velocità (TGV) sulle tratte da Parigi verso le maggiori città francesi (in termini di diminuzione di quota del traffico aereo)

Fonte: Air France, 2002

- In termini di ripartizione modale, i dati della Commissione Europea - DG TREN (2009) evidenziano che, per le percorrenze ferroviarie da 1 ora a circa 2,30 ore (es. Parigi-Bruxelles, Parigi-Lione e Madrid Siviglia) la quota di mercato ferroviario è compresa tra l'80 e il 95%. Di fatto, da quando è stato introdotto il servizio ferroviario AV, le relazioni aeree su queste tratte sono state quasi interrotte. In particolare sulla tratta Parigi-Bruxelles – considerando tutte le modalità di trasporto - è stato osservato un aumento di oltre il 100%<sup>47</sup> a carico della modalità ferroviaria a seguito dell'introduzione dell'Alta Velocità. La quota di traffico aereo è divenuta marginale e la quota stradale è fortemente diminuita. Lo stesso effetto è previsto in Spagna sulla tratta Madrid-Barcellona, con un aumento del 27% del traffico ferroviario, contro una diminuzione del 7% del traffico aereo.
- Dati IATA** evidenziano che sulla tratta Parigi-Lione l'introduzione del TGV ha fatto registrare un aumento di traffico pari al 18% sulla modalità ferroviaria, contestualmente ad una diminuzione del traffico aereo e stradale rispettivamente del 7% e dell'11%.

| Tratta                         | Paesi   | Tempo di percorrenza con TAV (ore) | Quota di mercato TAV | Quota di mercato aereo |
|--------------------------------|---------|------------------------------------|----------------------|------------------------|
| Parigi - Bruxelles             | FR - BE | 1:30                               | 95%                  | 5%                     |
| Parigi - Lione                 | FR      | 2:00                               | 90%                  | 10%                    |
| Madrid - Siviglia              | ES      | 2:15                               | 82%                  | 18%                    |
| Parigi - Londra                | FR - UK | 2:45                               | 65%                  | 35%                    |
| Parigi - Bordeaux              | FR      | 2:45                               | 65%                  | 35%                    |
| Stoccolma - Goteborg           | SE      | 3:00                               | 60%                  | 40%                    |
| Parigi - Marsiglia Montpellier | FR      | 3:00                               | 60%                  | 40%                    |
| Tokyo - Hiroshima              | JP      | 4:00                               | 40%                  | 60%                    |
| Parigi - Tolosa / Tolone       | FR      | 5:00                               | 25%                  | 75%                    |
| Parigi - Nizza                 | FR      | 6:20                               | 12%                  | 88%                    |

Fonte: European Commission-DG TREN (2009)

Figura 2.11 – Treno AV vs. aereo: quote di mercato su alcune tratte in presenza di treni Alta Velocità

Fonte: European Commission – DG TREN, 2009

<sup>47</sup> In termini di ripartizione modale.

| Modo          | 1994        | 2000        | var % |
|---------------|-------------|-------------|-------|
| Auto          | 61%         | 43%         | -18%  |
| Treno         | 24%         | 50%         | +26%  |
| Pullman       | 8%          | 5%          | -3%   |
| Aereo         | 7%          | 2%          | -5%   |
| <b>Totale</b> | <b>100%</b> | <b>100%</b> |       |

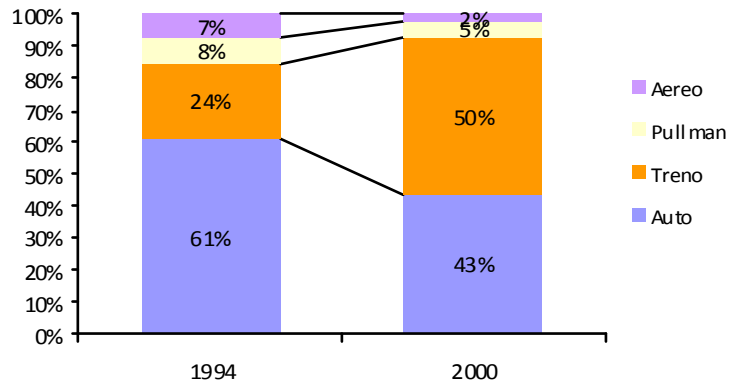


Figura 2.12 – Ripartizione modale sulla tratta Parigi-Bruxelles, prima e dopo l'introduzione del TGV

Fonte: European Commission-DG TREN (2009)

| Modo          | Ante TAV    | Post TAV    | var % |
|---------------|-------------|-------------|-------|
| Auto          | 55%         | 38%         | -17%  |
| Treno         | 20%         | 47%         | +27%  |
| Aereo         | 17%         | 10%         | -7%   |
| Pullman       | 8%          | 5%          | -3%   |
| <b>Totale</b> | <b>100%</b> | <b>100%</b> |       |

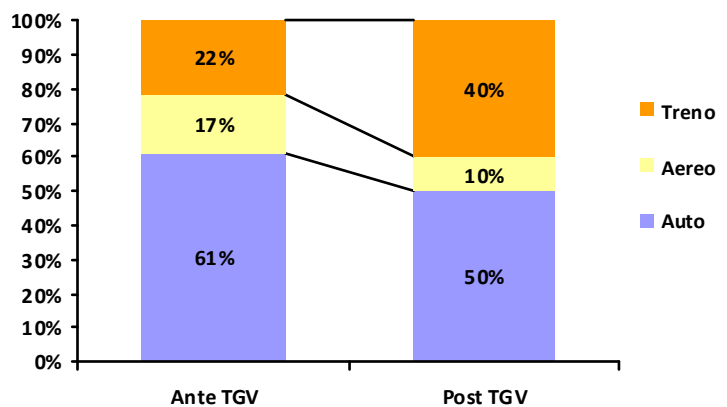


Figura 2.13 – Ripartizione modale sulla tratta Madrid-Barcellona, prima e dopo l'introduzione del treno AV

Fonte: European Commission-DG TREN (2009)

| Modo            | Ante TGV    | Post TGV    | var % |
|-----------------|-------------|-------------|-------|
| Auto            | 61%         | 50%         | -11%  |
| Aereo           | 17%         | 10%         | -7%   |
| Treno (di cui): | 22%         | 40%         | + 18  |
| Treno 2° classe | 16%         | 32%         | +16%  |
| Treno 1° classe | 6%          | 8%          | +2%   |
| <b>Totale</b>   | <b>100%</b> | <b>100%</b> |       |

Fonte: IATA (2003), Air/ Rail Intermodality Study - Final Report, February 2003.

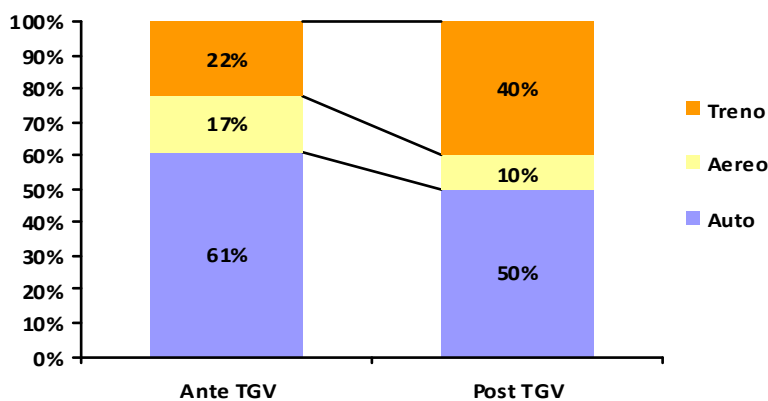


Figura 2.14 – Ripartizione modale sulla tratta Parigi-Lione, prima e dopo l'introduzione del TGV

Fonte: IATA (2003), Air/ Rail Intermodality Study - Final Report, February 2003.

#### NORMATIVA DI RIFERIMENTO

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, del 24 gennaio 2007, dal titolo "Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa" [COM(2006) 819].



### 2.2.4.3 Obiettivo C.3 - Sviluppo degli aeroporti regionali

#### Contesto

Nell'elenco di azioni da intraprendere per affrontare la crisi di capacità aeroportuale, la Commissione inserisce quelle che favoriscono lo sviluppo **degli aeroporti regionali**, intesi come opportunità di decongestionamento degli scali principali.<sup>48</sup>

Nei due documenti chiave<sup>49</sup> sulla tematica la Commissione evidenzia infatti:

- che una più intensa utilizzazione di tali scali è un fattore positivo nella lotta contro la congestione del trasporto aereo che si verifica nelle principali piattaforme europee;
- che in proposito sarebbe auspicabile sbloccare le capacità latenti che esistono negli aeroporti regionali, a condizione che gli Stati membri rispettino le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato<sup>50</sup>;
- che i sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS) potrebbero contribuire considerevolmente ad aumentare le capacità e la flessibilità delle operazioni di tali aeroporti senza aumentare il costo delle infrastrutture locali;
- che gli Stati membri dovrebbero cercare di migliorare l'accessibilità stradale e ferroviaria di questi aeroporti affinché possano svolgere il ruolo di aeroporti di decongestionamento.

E' tuttavia vero che tali aeroporti impattano complessivamente per una quota di traffico di scarsa rilevanza.

- I 7 principali aeroporti dell'UE raccolgono infatti circa un terzo del traffico, mentre i 23 aeroporti principali rappresentano circa due terzi del traffico totale.<sup>51</sup>
- Solo il 14,8% degli aeroporti dell'Unione ha un traffico superiore a 5 milioni di passeggeri/anno; mentre il 60,5% ha un traffico inferiore a 1 milione.

|       | > 10 milioni | 5-10 milioni | 1-5 milioni | 500 mila-1 milione | 100-500 mila | 15-100 mila | Totale |
|-------|--------------|--------------|-------------|--------------------|--------------|-------------|--------|
| EU 27 | 28           | 27           | 92          | 44                 | 104          | 77          | 372    |
| %     | 7,5%         | 7,3%         | 24,7%       | 11,8%              | 28,0%        | 20,7%       | 100,0% |
| EU 15 | 27           | 24           | 78          | 40                 | 95           | 65          | 329    |
| %     | 8,2%         | 7,3%         | 23,7%       | 12,2%              | 28,9%        | 19,8%       | 100,0% |

Figura 2.15 – Numero di aeroporti, per numero di passeggeri/anno

Fonte: Eurostat 2007

#### La normativa

Negli ultimi anni, dopo la pubblicazione del Libro Bianco, è stata intensificata la politica europea di incentivazione dello sviluppo degli aeroporti regionali, portata avanti in deroga alla normativa sugli aiuti di stato e legittimando l'erogazione dei finanziamenti pubblici destinati agli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali.

La Commissione ha infatti emanato<sup>52</sup> orientamenti relativi al finanziamento degli aeroporti e alla possibilità di **concessione di aiuti pubblici di avviamento alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali**<sup>53</sup>.

La ratio della normativa prende le mosse dal fatto che, per sviluppare l'offerta, gli aeroporti regionali si trovano in una situazione meno favorevole di quella dei grandi hub o delle piattaforme europee, non disponendo di una grande compagnia aerea di riferimento che concentra le operazioni nello scalo. Inoltre viene riconosciuto che tali aeroporti non hanno necessariamente raggiunto la dimensione critica sufficiente per essere abbastanza attrattivi.

<sup>48</sup> Nella visione comunitaria, inoltre l'attenzione agli aeroporti regionali riguarda obiettivi di sviluppo territoriale e di garanzia al diritto alla mobilità.

<sup>49</sup> 2005/C 312/01; COM(2006) 819

<sup>50</sup> Gli articoli 87-89 del trattato CE e gli Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali – GU C 312 del 9.12.2005.

<sup>51</sup> 2005/C 312/01

<sup>52</sup> COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE del 9 dicembre 2005 - Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (2005/C 312/01).

<sup>53</sup> Di fatto le linee guida non fanno altro che consolidare un precedente orientamento della Commissione sviluppato nel 2004 per il caso Ryanair-Charleroi e nel 2005 per la decisione sugli aiuti di stato agli aeroporti regionali della Germania.

La Commissione con il documento 2005/C 312/01<sup>54</sup> ha classificato gli aeroporti dell'Unione in quattro categorie:

|             |                             |   |
|-------------|-----------------------------|---|
| Categoria A | Grandi aeroporti comunitari | ≥10 milioni pax/anno                        |
| Categoria B | Aeroporti nazionali         | <10 milioni pax/anno<br>≥5 milioni pax/anno |
| Categoria C | Aeroporti regionali         | <5 milioni pax/anno<br>≥1 milione pax/anno  |
| Categoria D | Piccoli aeroporti regionali | <1 milione pax/anno                         |

Dopo i casi dell'aeroporto belga di Charleroi<sup>55</sup> e del sistema degli aeroporti regionali tedeschi, molti sono stati i nulla osta agli aiuti di stato tra il 2004 e il 2010, basati sulla normativa di riferimento. Si riportano di seguito i principali.

| Anno | Aeroporto   | Stato Membro    | Finanziamento pubblico (milioni di euro) |
|------|---|-----------------|--|
| 2004 | Gerona  | Spagna          | 1,0                                      |
| 2005 | Sistema di aeroporti regionali  | Germania        | n.d.                                     |
| 2006 | City of Derry Airport (Northern Ireland)  | Regno Unito     | 20,0                                     |
| 2006 | Malta   | Malta           | 58,0                                     |
| 2006 | Sistema aeroporti regionali di Galles, Inghilterra Nord-est e Nord-ovest  | Regno Unito     |  |
| 2006 | Sistema di 6 aeroporti regionali  | Irlanda         | 65,5                                     |
| 2007 | Augsburg Airport  | Germania        | 8,8                                      |
| 2007 | Grosseto  | Italia          | 927,0                                    |
| 2007 | Lodz  | Polonia         | 8,9                                      |
| 2007 | Memmingerberg   | Germania        | 14,6                                     |
| 2007 | Newquay Cornwall Airport  | Regno Unito     | 65,0                                     |
| 2007 | Rzeszów Jasionka Airport  | Polonia         | 0,3                                      |
| 2007 | Sistema aeroporti regionali Puglia  | Italia          | 63,1                                     |
| 2007 | Tallinn   | Estonia         | 67,7                                     |
| 2007 | Tortoli Arbatax   | Italia          | 3,2                                      |
| 2008 | Lipsia Halle  | Germania        | 350,0                                    |
| 2009 | Ancona-Falconara  | Italia          | 4,0                                      |
| 2009 | Dresden Airport   | Germania        | 60,0                                     |
| 2009 | Ostrava   | Repubblica Ceca | 11,2                                     |
| 2009 | Sistema aeroportuale polacco (10 aeroporti):<br>Piccoli aeroporti esistenti: Poznan, Rzeszow, Cracow, Lodz e Bydgoszcz;<br>Aeroporti futuri: Lublin, Modlin, Regione di Podlasie, Olsztyn-Szymany e Zegrze Pomorskie. | Polonia         | 500,0                                    |
| 2009 | Sistema di 5 aeroporti regionali Toscana  | Italia          |  |
| 2009 | Vilnius, Kau nas e Palanga  | Lituania        |  |
| 2010 | Vaasa   | Finlandia       | 3,0                                      |

**Figura 2.16 – Aeroporti o sistemi aeroportuali comunitari che hanno beneficiato di finanziamenti statali in deroga alla normativa sugli aiuti di stato**

Fonte: Commissione Europea, vari anni

<sup>54</sup> Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports (2005/C 312/01). Si veda anche: Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», COM(2001) 370 def.

<sup>55</sup> 2004/393/CE: DECISIONE DELLA COMMISSIONE, del 12 febbraio 2004.

## NORMATIVA DI RIFERIMENTO

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE del 9 dicembre 2005 - Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (2005/C 312/01).

2004/393/CE: DECISIONE DELLA COMMISSIONE, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport (BSCA) alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi [notificata con il numero C(2004) 516]

## ATTI COLLEGATI

ORIENTAMENTI DELLA COMMISSIONE DEL 1994 in tema di applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, del 24 gennaio 2007, dal titolo "Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa" [COM(2006) 819 definitivo]

AIUTO DI STATO C 76/2002 (EX NN 122/2002) — Vantaggi consentiti dalla Regione vallona e Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in occasione del suo insediamento a Charleroi — Invito a presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

## 2.2.5 Obiettivo D - DETERMINAZIONE COMUNE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

### Contesto

La Commissione con la pubblicazione della Direttiva 2009/12CE ha ritenuto necessario istituire un quadro comune che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i gestori aeroportuali e gli utenti dell'aeroporto rischiano di non essere rispettati. La Direttiva non contiene disposizioni di dettaglio ma fissa alcuni principi comuni che gli stati membri devono applicare per la determinazione dei diritti aeroportuali.

*I diritti aeroportuali sono dei prelievi riscossi dal gestore e pagati dall'utenza per recuperare i costi sostenuti per le infrastrutture ed i servizi aeroportuali.*

La determinazione di tali diritti deve avvenire in base a principi chiari e comuni per assicurare lo sviluppo delle infrastrutture, la qualità dei servizi e la non discriminazione nell'utilizzo degli aeroporti da parte di tutti i vettori.

La Direttiva si applica solo agli aeroporti con **un traffico superiore a 5 milioni di passeggeri** che per questo assumono una rilevanza comunitaria.

Gli aeroporti con un traffico inferiore alla suddetta soglia potranno, in un'ottica di liberalizzazione, adottare un proprio regime di determinazione dei diritti, sempre tenendo conto dell'entità della media dei diritti aeroportuali in ambito europeo.

### La normativa

La Direttiva fissa alcuni principi fondamentali per la determinazione dei diritti lasciando poi al singolo Stato la libertà di adottare una propria disciplina, in particolare:

- Art. 3 - Principio di non discriminazione

Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto, conformemente al diritto comunitario. Ciò non esclude una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali. I criteri utilizzati per siffatta modulazione sono pertinenti, obiettivi e trasparenti.

- Art. 6 - Principio di consultazione

Procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti

aeroportuali, all'ammontare di questi diritti aeroportuali e, se del caso, alla qualità del servizio fornito. Detta consultazione ha luogo almeno una volta all'anno salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione.

- Art 7 - Principio di trasparenza

Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali, ogniqualvolta si procede alle consultazioni, forniscano ad ogni utente dell'aeroporto o ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti dell'aeroporto informazioni, ad esempio: sulle infrastrutture, sui servizi, sulle previsioni di traffico e sulla metodologia di calcolo dei diritti tali informazioni serviranno come base per la determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi in ciascun aeroporto dal gestore aeroportuale.

La norma prevede che il gestore consulti i vettori prima di realizzare nuovi interventi infrastrutturali al fine di condividere il futuro sviluppo dell'aeroporto.

#### NORMATIVA DI RIFERIMENTO

DIRETTIVA 2009/12/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 MARZO 2009 CONCERNENTE I DIRITTI AEROPORTUALI

## 2.3 REGOLAZIONE NAZIONALE IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO

### 2.3.1 Il contesto

L'analisi degli aeroporti nel contesto della rete nazionale, è un tema che trova trattazione e richiami espressi in forma diretta in varie disposizioni normative; ma per lo svolgimento di una compiuta analisi non si possono trascurare anche le disposizioni normative che, per effetto indiretto, sono in grado di influenzare il grado di sviluppo futuro di uno scalo. Si tratta, ad esempio, di quelle che regolano i rapporti gestionali e la titolarità del demanio aeroportuale, nonché di quelle tecniche ed urbanistico-ambientali.

Lo Studio propedeutico al piano nazionale degli aeroporti italiani prende forma e si muove in un contesto normativo nazionale in continua evoluzione anche se molto spesso non omogeneo ed incapace di dare delle indicazioni chiare sullo sviluppo coerente del settore.

Si deve tener conto che il settore aeroportuale è passato da una logica di servizio pubblico offerto in regime di quasi monopolio ad una configurazione di "sistema di imprese", gestite in un'ottica imprenditoriale e che competono per l'acquisizione di nuovi clienti (vettori e passeggeri) sulla base di qualità, efficienza, avanzamento tecnologico e sicurezza.

Dopo l'emanazione del nuovo Codice della Navigazione avvenuta con D.lgs. n. 96 del 9 maggio 2005 e successivo D.lgs. n. 151 del 15 marzo 2006, si assiste al proliferare di iniziative che soddisfano esigenze specifiche più che una riorganizzazione dell'intero settore.

### 2.3.2 Gli obiettivi

Il Governo dopo aver affrontato la crisi di Alitalia, che per lungo tempo ha avuto inevitabili riflessi sullo sviluppo dell'intero sistema aeroportuale italiano, ha intrapreso delle azioni sul trasporto aereo che hanno come principali obiettivi:

- La redazione di un Piano nazionale degli aeroporti.
- La revisione e la conclusione dei processi di rilascio delle **concessioni aeroportuali** attraverso: la differenziazione di durata a seconda della tipologia di aeroporto, la valutazione dei piani di investimento e la centralità della mobilità delle persone e delle merci nell'attività del gestore.
- Il potenziamento del **sistema di controllo del trasporto aereo**, definendo in modo puntuale i ruoli dei diversi attori del settore e assicurando una più attenta regolazione delle procedure.
- **La gestione delle fasce orarie** garantendo efficaci e trasparenti modalità di gestione delle fasce orarie (slot) quale strumento per la crescita organica del sistema del trasporto aereo.
- Il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza della **gestione dello spazio aereo nazionale**, al fine di accrescerne sia la fruibilità interna che la capacità di attrazione rispetto a spazi aerei limitrofi, mediante: la razionalizzazione del sistema di separazione degli spazi aerei; la promozione di un sensibile incremento di efficienza dell'ente di gestione dello spazio aereo (ENAV); la revisione del sistema di tariffazione; la tempestiva modulazione delle tariffe di terminale in base ai differenti costi sostenuti per i diversi aeroporti e per i diversi tipi di aeromobili.
- **La qualità dei servizi** che deve essere posta alla base dell'attività di tutti gli operatori del settore anche attraverso l'allineamento del Paese alle normative europee e internazionale ed il sostegno agli utenti nella consapevolezza e nel riconoscimento dei loro diritti;
- La regolazione del **sistema tariffario** per gli aeroporti italiani.

### 2.3.3 La normativa in materia di regolazione del sistema tariffario

In Italia esiste un sistema di tariffazione dei servizi regolamentati che ha origine nella Delibera CIPE 86 del 2000, inapplicata per lungo tempo anche a causa dell'ostruzionismo di alcune società aeroportuali che ne ravvisavano: la complessità metodologica, la necessità di adeguamento delle tariffe agli standard europei, il riconoscimento delle privatizzazioni avvenute. La situazione è stata poi ulteriormente complicata dall'emanazione della L. 248/2005 (cosiddetta "Requisiti di Sistema") che ha emendato radicalmente la normativa vigente ed ha portato all'emanazione di una nuova Delibera del CIPE (n.38/2007), modificata poi dalla successiva CIPE 51/2008 che ha introdotto il regime tariffario di semi single-till<sup>56</sup>.

**I contratti di programma**, di durata quadriennale, stipulati da ENAC con i singoli aeroporti e approvati dai Ministri competenti e dal CIPE, hanno lo scopo di regolare il rapporto concessorio al fine di stabilire:

- Il piano degli investimenti che il gestore è tenuto a realizzare in autofinanziamento ed eventualmente anche con contributi pubblici ed il relativo crono-programma;
- La giusta remunerazione spettante al gestore sul capitale investito in opere di ammodernamento ed ampliamento dell'aeroporto;
- Obiettivi di efficientamento dei costi e di incremento della produttività;
- Obiettivi di miglioramento degli standard qualitativi dei servizi resi all'utenza;
- La integrale copertura dei costi operativi e di capitale inclusa la giusta remunerazione;
- La stima del traffico atteso nel quadriennio;
- La dinamica tariffaria che il gestore è tenuto ad applicare in ciascuna annualità del contratto, tenuto conto, per i diritti aeroportuali del margine del 50%, conseguito dal gestore nell'espletamento di attività commerciali e gli obiettivi di efficientamento stabiliti dal Regolatore;
- Le sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi negoziali.

Con successive disposizioni normative è stato previsto il collegamento temporaneo delle tariffe alla sola inflazione programmata e procedure semplificate per la stipula dei contratti di programma dei due maggiori sistemi aeroportuali nazionali (*cosiddetta "norma derogatoria" Legge 102 del 3 agosto 2009*).

Nelle more della sottoscrizione dei contratti di programma, i gestori potranno ottenere un'anticipazione tariffaria nel corso del 2010, fino ad un massimo di 3 euro, a valere sul diritto di imbarco dei passeggeri, sulla base della presentazione di un piano di investimenti urgenti, cantierabili, sostenibili economicamente e coerenti con il Piano di Sviluppo. Tale deroga al sistema vigente è stata approvata dal CIPE il 6 novembre 2009 con una **modifica alla Delibera 38/2007**. Il piano di investimenti dovrà essere validato da ENAC, che definirà l'incremento tariffario, approvato poi dal CIPE. Anche questo provvedimento risulta ad oggi di difficile applicazione per un largo numero di aeroporti.

Il superamento dell'attuale *impasse* potrebbe avvenire attraverso l'individuazione di una procedura di concertazione con i vettori, prevista dalla direttiva comunitaria 2009/12 CE e la condivisione, da parte della generalità dei gestori, dei criteri di inclusione nel capitale investito netto del valore delle immobilizzazioni: sia quelle realizzate con contributi pubblici, sia quelle oggetto di successive operazioni di privatizzazione.

Quanto sopra ha un rilievo fondamentale nella programmazione delle infrastrutture aeroportuali, come evidenziato anche recentemente dal CIPE in sede di valutazione dei contratti di programma di Pisa e Napoli. Il Comitato ha infatti rilevato che l'analisi dei Contratti di Programma (CdP) aeroportuali dovrebbe essere svolta in presenza di un Piano nazionale degli aeroporti integrato con il Piano nazionale della logistica in modo tale da poter valutare sia la coerenza interna che quella esterna dei singoli Contratti di programma con la pianificazione di respiro nazionale.

Il Comitato, su indicazione del NARS, sottolinea inoltre che benefici per la competitività degli scali italiani rispetto ai principali aeroporti europei sono associati ai processi di privatizzazione delle società di gestione aeroportuali, alla durata quarantennale delle concessioni di gestione totale dei medesimi scali e dei meccanismi tariffari incentivanti di tipo price

<sup>56</sup> Tale meccanismo prevede che i diritti aeroportuali debbano essere definiti portando ad abbattimento dei costi il 50% del margine conseguito dai gestori aeroportuali nell'espletamento di attività di natura commerciale.

cap. Conclude che allo stato non esiste su base nazionale un campione significativo di gestori tra loro confrontabili in relazione, tra l'altro, al sussistere di differenti regimi concessori e di differenti assetti dei servizi prestati.

La IX Commissione parlamentare (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) ha avviato recentemente un'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano a conclusione della quale, dopo aver incontrato tutti gli operatori del settore, ha individuato tra le linee di intervento: la classificazione degli aeroporti, la tematica tariffaria, le esigenze di semplificazione ed i rapporti tra le istituzioni del settore, la qualità dei servizi aeroportuali, l'handling (vedi capitolo 2.4). Si auspica che il lavoro parlamentare possa tradursi al più presto in nuovi interventi normativi e regolamentari necessari per l'evoluzione del sistema.

### **2.3.4 La normativa in materia di sicurezza delle infrastrutture**

Nell'inquadrare normativamente lo Studio non si può prescindere dal rilevante impatto che la normativa tecnica dell'ENAC ha avuto nello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

Infatti con l'applicazione del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti, Edizione 2 - Emendamento 5 del 23 settembre 2008, i gestori hanno intrapreso importanti investimenti che ad oggi ci permettono di affermare che sostanzialmente il 100% del sistema aeroportuale italiano è certificato e quindi sicuro e presidiato, grazie all'adeguamento a standard internazionali ed al consolidarsi di professionalità e competenze nel settore della safety.

Oltre alla certificazione degli aeroporti, ENAC prevede di arrivare a certificare in breve tempo 20 sistemi avanzati di gestione della safety (Safety Management System) ed altrettanti responsabili safety (Safety Manager), in adeguamento alla normativa che prevede tale obbligo per gli aeroporti con un traffico superiore a 5.000 movimenti/anno.

### **2.3.5 La normativa in materia di tutela del territorio dall'attività aeronautica**

Il quadro normativo nazionale vigente disciplina l'uso del territorio circostante l'aeroporto ai fini della tutela del territorio dai rischi derivanti dall'attività aeronautica, specificando anche in modo chiaro le responsabilità delle amministrazioni locali. Una corretta gestione del territorio assicura la compatibilità tra le attività dell'intorno aeroportuale ed il flusso di traffico sull'aeroporto, con particolare riferimento al rischio generato dall'attività di volo nei confronti del territorio e viceversa. Tale materia è stata per troppo tempo trascurata ed ha generato situazioni di forte criticità per lo sviluppo di alcuni aeroporti

Il principale strumento di tutela dell'intorno aeroportuale previsto dalle norme vigenti è il Piano di Rischio, che definisce le aree di tutela dal rischio di incidente aereo, di competenza dei Comuni coinvolti.

Per gli aeroporti con forti volumi di traffico la valutazione del rischio contro terzi, cosiddetto "risk assessment" è elaborata da ENAC.

### **2.3.6 La normativa in materia ambientale**

La politica dell'ENAC nel governo dello sviluppo del settore aeronautico consiste nel coniugare in modo bilanciato gli interessi dell'aviazione con le esigenze ambientali della collettività.

L'attività normativa in materia di requisiti di protezione ambientale degli aeromobili e degli aeroporti è di competenza dell'ENAC. La normativa sull'inquinamento ambientale nelle aree circostanti l'aeroporto, invece, fa capo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il quale predispone la regolamentazione in materia in coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conformemente alle Convenzioni internazionali e alle direttive e regolamenti comunitari concernenti l'ambiente e il patrimonio naturale.

Nell'ambito delle sue competenze l'ENAC:

- emette disposizioni che garantiscono i miglioramenti delle prestazioni ambientali degli aeromobili;
- emana circolari applicative in materia di rumore in ambito aeroportuale, anche in conformità alle linee guida dell'ICAO, allo scopo di garantire la corretta ed uniforme applicazione della normativa vigente.

Il quadro normativo di riferimento è quello relativo a:



- rumore aeronautico;
- emissioni gassose;
- risparmio energetico.

## Rumore aeronautico

Ogni aeromobile deve essere in possesso della certificazione acustica rilasciata a seguito di prove e test eseguiti in occasione del rilascio del certificato di idoneità alla navigazione aerea. Le prove richieste ed i limiti di accettabilità dei valori misurati dipendono dal tipo di aeromobile e devono essere conformi alle norme internazionali e alle pratiche raccomandate contenute nell'**Annesso 16 ICAO, Vol.I (rumore)**.

La conformità all'Annesso 16 per gli aspetti relativi alla certificazione di protezione ambientale degli aeromobili è imposta dal **Regolamento CE 1592/2002**, come modificato dal **Regolamento (CE) n. 216/2008**. Il regolamento d'attuazione per la certificazione acustica è il Certification Specification (CS) 36 emesso dall'EASA ed è obbligatorio per tutti gli Stati comunitari.

Poiché il fastidio percepito dalla popolazione nelle aree circostanti gli aeroporti varia a seconda della persona e del tipo di collettività, è stato necessario definire il clima acustico nelle aree circostanti l'aeroporto mediante criteri oggettivi e misurabili.

A tal fine la **legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 ottobre 1995** definisce gli ambiti di intervento e le responsabilità connesse alla mitigazione dell'impatto ambientale: per l'aviazione civile la sua attuazione è disciplinata da una serie di decreti del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il **DM 31 ottobre 1997** stabilisce una metodologia per la misura del rumore aeroportuale e in particolare disciplina i criteri per l'individuazione delle zone di rispetto per i siti e le attività aeroportuali nelle aree circostanti l'aeroporto, nonché i criteri per regolare l'attività urbanistica mentre la definizione delle procedure di abbattimento rumore, che condiziona le zone di rispetto è stabilita dal DM 3 dicembre 1999.

I criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento sono contenuti nel **DM 20 maggio 1999**. La predisposizione da parte delle società di gestione dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore aeroportuale è prevista dal **DM 29 Novembre 2000**.

La **Circolare dell'ENAC APT 26** del 3 luglio 2007 richiama al quadro normativo nazionale in materia di inquinamento acustico e fornisce le modalità di applicazione delle disposizioni nazionali vigenti, anche sulla base della pertinente norma ICAO, chiarendo alcuni aspetti e delineando la sequenza delle azioni che devono essere messe in atto per soddisfare i requisiti di legge.

La materia dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti non è disciplinata solo a livello nazionale. L'Unione Europea ha iniziato un'opera di standardizzazione normativa per la gestione del rumore con l'emanazione della **Direttiva n.30 del 26 marzo 2002** e della **Direttiva 2002/49**.

La Direttiva 2002/30 è stata recepita con il **Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13** che adotta il metodo dell'approccio equilibrato, rinviando per la sua applicazione alle linee guida pubblicate dall'ICAO. La metodologia consente la gestione della problematica acustica nei casi in cui si rilevi un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme per le zone di rispetto individuate ai sensi del DM 31 ottobre 1997.

La metodologia prevede l'adozione di restrizioni operative, ossia di misure di mitigazione del rumore volte a limitare, ridurre ovvero vietare l'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Si sottolinea che le restrizioni operative di velivoli in un determinato aeroporto, possono essere selezionate dalle commissioni aeroportuali come misure idonee di mitigazione esclusivamente nel caso in cui abbiano dimostrato, a seguito di un'analisi economica di costo/efficacia, che risulta inefficace l'attuazione di ogni altra misura o combinazione di misure di contenimento dell'inquinamento acustico.

Le restrizioni operative sono adottate dall'ENAC con specifico provvedimento amministrativo e pubblicate sull'AIP- Italia su richiesta della Direzione Aeroportuale.

La Direttiva 2002/49 è stata recepita con **D.Lgs. n.194 del 19 agosto 2005** che definisce le competenze e le procedure per:

- elaborare la mappatura acustica e le mappe acustiche strategiche;
- elaborare ed adottare dei piani di azione per ridurre il rumore;
- assicurare l'informazione del pubblico.

L'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche, nonché dei piani di azione per ridurre il rumore è stata affidata alla responsabilità delle società di gestione.

### Emissioni gassose

Ogni motore deve essere in possesso di un certificato per le emissioni che attesti la conformità di ciascuna delle sostanze prodotte dal processo di combustione ai limiti ammessi dalle norme internazionali. Ogni aeromobile deve essere progettato e costruito per proteggere l'ambiente dalle emissioni gassose prodotte. Ad ogni motore viene rilasciato un "certificato per le emissioni", se ha dimostrato, attraverso prove e misurazioni, che soddisfa gli standard tecnici previsti dall'Annesso 16 Vol II dell'ICAO. Nell'Annesso sono stabiliti i limiti ammessi per ognuna delle sostanze prodotte a seguito del processo di combustione. Il regolamento europeo che recepisce l'Annesso 16 Vol II è il Certification Specification (CS) 34 emesso dall'EASA ed obbligatorio per tutti gli Stati comunitari.

La circolare 303 dell'ICAO contiene le linee guida per minimizzare il consumo del carburante, riducendo così le emissioni. ENAC, nel 2009 ha pubblicato le *"Linee guida relative ad interventi per minimizzare l'uso di combustibile e ridurre le emissioni gassose"* che, in linea con i criteri ICAO, delineano le misure operative e adeguate per aumentare i benefici ambientali, comprendendo anche possibili miglioramenti operativi e tecnologici relativi alla gestione del traffico aereo.

### Risparmio energetico

ENAC in applicazione della Legge 10/91 *"Norme per l'attuazione del piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia"*, ha promosso la cultura della sostenibilità ambientale nello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

In particolare l'Ente è impegnato affinché gli studi e le ricerche in tema di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali si concentrino sui seguenti settori:

- riduzione dei consumi ed eliminazione degli sprechi energetici;
- utilizzazione di nuove fonti energetiche ecocompatibili;
- trattamento, riciclo e smaltimento dei rifiuti;
- riduzione dei consumi idrici;
- certificazione energetica degli aeroporti.

ENAC ha l'obiettivo di realizzare un progetto pilota, modulare ed integrato, per valutare il livello di sostenibilità ambientale degli aeroporti e per ridurre la dipendenza da fonti energetiche tradizionali, ridurre le emissioni di gas climalteranti e definire un "energy business plan".

ENAC promuove quindi la redazione di studi di fattibilità e di efficientamento nei singoli settori con l'obiettivo di:

- Ridurre il fabbisogno energetico attraverso appropriati interventi sulle strutture edilizie (isolamenti, vetri speciali, etc. etc.) nonché sugli impianti integrandoli con elementi più moderni ed efficienti (caldaie, motori, pompe, etc. etc.);
- Produrre l'energia necessaria alle esigenze dell'Aeroporto (elettrica e termica) attraverso l'installazione di impianti basati sull'utilizzo di fonti rinnovabili come ad esempio: solare termica e geotermica a bassa entalpia per la fornitura di acqua calda, riscaldamento invernale e condizionamento estivo integrati, ove richiesto, da assorbitori

per refrigerazione; solare fotovoltaica attraverso un impianto “stand alone” in combinazione con quella prodotta da centrali ad hoc, alimentate con biogas, mini impianti puntuali per l'alimentazione di sistemi e sottosistemi Air Side e Land Side.

- Assicurare la sostenibilità ambientale senza costi aggiuntivi a carico del gestore, valutando i possibili ritorni economici sul conto economico, introducendo questo parametro come fattore che contribuisce a determinare le tariffe nel contratto di programma.
- L'emanazione di linee guida che daranno dei parametri ai quali gli aeroporti dovranno conformarsi, anche mediate l'aggiornamento dei piani quadriennali.
- Ridurre del 10% dei consumi energetici nei prossimi 4 anni;
- Mitigare gli impatti sul territorio circostante;
- Migliorare la progettazione a fini ambientali;
- Favorire gli interventi operativi a fini ambientali (mezzi e procedure eco compatibili);
- Pervenire alla certificazione ambientale degli aeroporti con l'intervento del Ministero dell'Ambiente.

## 2.4 RECENTI ATTI DI INDIRIZZO PARLAMENTARI

Nel corso del 2009 la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati ha dato avvio ad una indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, con l'obiettivo di individuare le criticità del sistema e di definire le adeguate linee di intervento, anche a livello legislativo.

L'indagine si è articolata in 41 audizioni durante le quali sono stati ascoltati i soggetti istituzionali competenti, le società di gestione aeroportuale, le compagnie aeree italiane e straniere, le parti sociali, le associazioni rappresentative del settore e i centri di studio e di ricerca.

Le audizioni hanno avuto lo scopo di far acquisire alla Commissione il quadro complessivo delle questioni che interessano il sistema aeroportuale nazionale, nonché un panorama ampio e articolato delle valutazioni e delle proposte di intervento che ciascun soggetto ha ritenuto opportuno rappresentare.

In particolare, sono stati presi in considerazione:

- L'attuale assetto normativo e la sua coerenza rispetto alle prospettive di sviluppo del sistema e alla crescita attesa del traffico aereo;
- L'organizzazione delle società di gestione aeroportuale e le fonti di finanziamento delle stesse;
- Il ruolo delle compagnie aeree nel settore del trasporto aereo nazionale;
- Le esigenze di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dei collegamenti intermodali;
- Il ruolo degli enti di regolazione, controllo e coordinamento;
- Le modalità di assegnazione degli slot;
- Il livello e la qualità dei servizi erogati negli aeroporti nei confronti di vettori e passeggeri;
- Il Cielo unico europeo e le prospettive future a questo collegate.

Il lavoro della Commissione parlamentare è culminato in un documento conclusivo<sup>57</sup> contenente gli indirizzi di intervento diretti alle autorità nazionali competenti affinché il sistema aeroportuale italiano possa svilupparsi in modo competitivo per soddisfare l'aumento del traffico previsto entro il 2030 e per risolvere le criticità già oggi presenti in esso.

La Commissione intende vigilare sull'attuazione - sia sotto il profilo normativo che sotto il profilo amministrativo - da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e degli altri soggetti pubblici competenti, delle linee di intervento individuate e sintetizzate di seguito.

### 2.4.1 Linee di intervento

Partendo dall'analisi della situazione attuale e cercando di individuare il modo per raggiungere l'obiettivo di potenziare il sistema degli aeroporti italiani, l'indagine delinea i settori, riportati di seguito, sui quali dovrebbero concentrarsi gli sforzi di tutti i soggetti referenti per il trasporto aereo.

- a. In primo luogo, viene evidenziata la necessità di definire un **piano nazionale della rete aeroportuale** che disincentivi la parcellizzazione degli aeroporti e che permetta di individuare gli aeroporti prioritari su cui concentrare le risorse disponibili. Nell'ambito del piano, in linea con la classificazione della direttiva comunitaria sui diritti aeroportuali n. 2009/12/CE dell'11 marzo 2009, dovrebbero essere individuate le seguenti categorie di aeroporti per dirigere poi gli interventi più o meno strategici:
  - Aeroporti con volumi di traffico intorno a 5 milioni di passeggeri all'anno (aeroporti di interesse nazionale). Su questi si dovrebbero concentrare gli interventi di potenziamento infrastrutturale e dei collegamenti intermodali, in particolare collegamenti veloci su ferro e su gomma;
  - Aeroporti con un numero di passeggeri annui compreso tra 1 e 5 milioni, che dovrebbero essere oggetto di una regolamentazione semplificata e di una liberalizzazione del sistema di tariffazione;

---

(57) Il documento è stato votato e approvato dalla Commissione Trasporti il 17 febbraio 2010.

- Aeroporti con un numero di passeggeri annui stabilmente inferiore a 1 milione, che dovrebbero essere mantenuti in funzione soltanto se rispondenti a esigenze sociali di collegamento del territorio interessato o se idonei a garantire stabilmente una sostenibilità della gestione economica, senza l'intervento di finanziamenti pubblici diretti o indiretti; in assenza di tali condizioni, dovrebbero essere sottratti al traffico commerciale.
- b. La **realizzazione di nuovi aeroporti** dovrebbe essere subordinata a una valutazione attendibile e verificata della sostenibilità economica dell'aeroporto, salvo specifiche situazioni caratterizzate da particolari esigenze di collegamento.
  - c. L'inadeguatezza dei **collegamenti degli aeroporti italiani** con la rete ferroviaria e stradale costituisce un'emergenza. Occorre concentrare le risorse disponibili per potenziare i collegamenti degli aeroporti di interesse nazionale (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Linate, Venezia, Catania, Napoli, Palermo) e avviare un'attività condivisa di pianificazione.
  - d. Per il **potenziamento delle infrastrutture aeroportuali**, in particolare negli aeroporti di maggiore rilevanza, è necessario stabilire una disciplina adeguata relativa alle tariffe aeroportuali.
  - e. I provvedimenti adottati, nell'attesa del recepimento della direttiva comunitaria 2009/12/CE sui **diritti aeroportuali**, per disporre un incremento dei diritti aeroportuali dovrebbero avere carattere transitorio e prevedere vincoli stringenti. E' necessario anche semplificare le procedure e ridurre i tempi di approvazione dei contratti di programma tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale. Una pianificazione a medio termine dello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti dovrebbe essere garantita con appositi strumenti di programmazione, recuperando – ad esempio - la disciplina dettata in materia di Piani di sviluppo aeroportuale.
  - f. Interventi normativi dovrebbero essere previsti per rafforzare i poteri di controllo dell'ENAC nei confronti dei gestori aeroportuali, dei vettori, dei prestatori di servizi. Viene anche proposta la trasformazione dell'ENAC in Agenzia con forma giuridica di ente pubblico economico. Dovrebbero essere promossi, inoltre, con un ruolo di impulso e di coordinamento di ENAV SpA, interventi finalizzati a sviluppare l'integrazione operativa tra tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale.
  - g. Sono auspicabili azioni coerenti di sostegno al trasporto aereo di merci, che comprendano l'individuazione di aeroporti da specializzare come hub per il trasporto di merci.

Il documento conclusivo della Commissione Trasporti dà, infine, indicazioni per l'istituzione di un fondo di garanzia per fronteggiare gli effetti negativi del dissesto delle compagnie aeree, per la semplificazione della disciplina sulle società di handling e di altri servizi a terra negli aeroporti e per favorire lo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari.

### 3. INQUADRAMENTO NELLA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E REGIONALE

#### 3.1 PIANIFICAZIONE NAZIONALE DEL SISTEMA AEROPORTUALE

##### 3.1.1 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001)

L'ultimo documento di pianificazione relativo al sistema aeroportuale risale al 1986 ed è pertanto da considerare ormai ampiamente superato. Attualmente lo strumento di pianificazione vigente in materia di trasporti, alla scala nazionale, è rappresentato dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), approvato nel 2001.

Il PGTL individua ed inserisce nel Sistema Integrato Nazionale dei Trasporti (SNIT) un insieme minimo di infrastrutture aeroportuali comprendente i 23 scali (vedi figura 3.1) che nel 1998 avevano registrato un traffico passeggeri annuo superiore a 500.000 unità e che complessivamente avevano movimentato circa il 99% dei passeggeri ed il 97% delle merci. A quella data vi erano solamente 5 scali al di sotto di tale soglia con traffico passeggeri annuo compreso fra 300.000 e 100.000 unità. (Oggi si registrano invece 28 scali sopra i 500mila passeggeri e ben 19 al di sotto).

Il Piano prevede la possibilità di integrare detto insieme in una successiva fase di approfondimento, in funzione di criteri di promozione della accessibilità, dello sviluppo diffuso del territorio e di criteri di integrazione e specializzazione.

Per le infrastrutture aeroportuali il Piano definisce come obiettivi prioritari da perseguire *“la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari”*. Tali obiettivi sono inquadrati nell'ambito di una strategia generale che prevede:

- crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che consenta di mantenere i livelli minimi di traffico a livelli compatibili con il ruolo di nodo di valenza europea ed intercontinentale dei due scali;
- il decentramento del traffico verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica;
- sviluppo, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani, del sistema del trasporto aereo meridionale, per il superamento della condizione di isolamento e perifericità;
- programmata costruzione di nuove infrastrutture che affronti in una logica di “sistema integrato” anche la eventuale costruzione di nuovi scali a carattere internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

##### 3.1.2 Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità (2007)

Allo stato attuale l'ultimo documento di indirizzo relativo al settore è costituito dalla Linee Guida per la formazione di un Piano Generale della Mobilità, emanato nell'ottobre del 2007 dal Ministero dei Trasporti.

Le Linee Guida, in relazione alle politiche nazionali, europee ed internazionali, definisce i requisiti basilari che devono caratterizzare il sistema nazionale dei trasporti:

- efficienza, in termini di qualità dei servizi e del lavoro, efficienza della produzione ed efficacia del prodotto, efficienza energetica ed ambientale;
- sicurezza, nelle diverse componenti modali, sia nei confronti dei cittadini che degli operatori nei singoli settori;
- sostenibilità, dal punto di vista ambientale, sociale ed economica e nella partecipazione dei cittadini.
- il piano dovrà perseguire alcuni obiettivi di carattere generale considerati fondamentali:

- integrazione, tra le reti di mobilità interne e quelle degli altri paesi; tra i diversi modi di trasporto; tra i livelli dei trasporti;
- connessione con le politiche del territorio nelle sue diverse componenti: insediativa, ambientale, paesaggistica;

Tra le aeree strategiche definite per lo sviluppo della mobilità delle persone, quelle che riguardano il trasporto aereo sono relative a :

- Rete di collegamenti tra le città per la mobilità interregionale; in relazione al trasporto aereo le Linee Guida sottolineano la necessità di un “*coordinamento tra gli aeroporti in aree vicine, allo scopo di far sistema e sviluppare le diverse potenzialità degli stessi, sia in relazione alla specificità ed infrastrutture che li caratterizzano, sia in relazione alle esigenze del territorio, favorendo accordi tra i diversi gestori di tali aeroporti.*”
- Servizi internazionali e intercontinentali; per i servizi intercontinentali è sottolineato che l’unica modalità è quella aerea, mentre per quelli internazionali alla modalità aerea si aggiunge la modalità ferroviaria, al crescere delle reti Ten-T. Si evidenzia che “in linea generale gli aeroporti devono poter avere dimensioni e capacità infrastrutturali adeguate per sostenere il trend di sviluppo; devono poter disporre di impianti tecnologicamente avanzati dedicati alla sicurezza a terra e in volo, e di relative risorse umane ad essi impiegate, correttamente formate e periodicamente aggiornate; devono poter contare su condizioni strutturali che consentano di garantire qualità e, soprattutto, efficienza dei servizi offerti sia ai passeggeri che agli operatori del settore (vettori aerei, handlers, spedizionieri). In ogni caso è opportuno puntare comunque su aeroporti che abbiano concrete possibilità di sviluppo compatibili con le esigenze di salvaguardia ambientale.

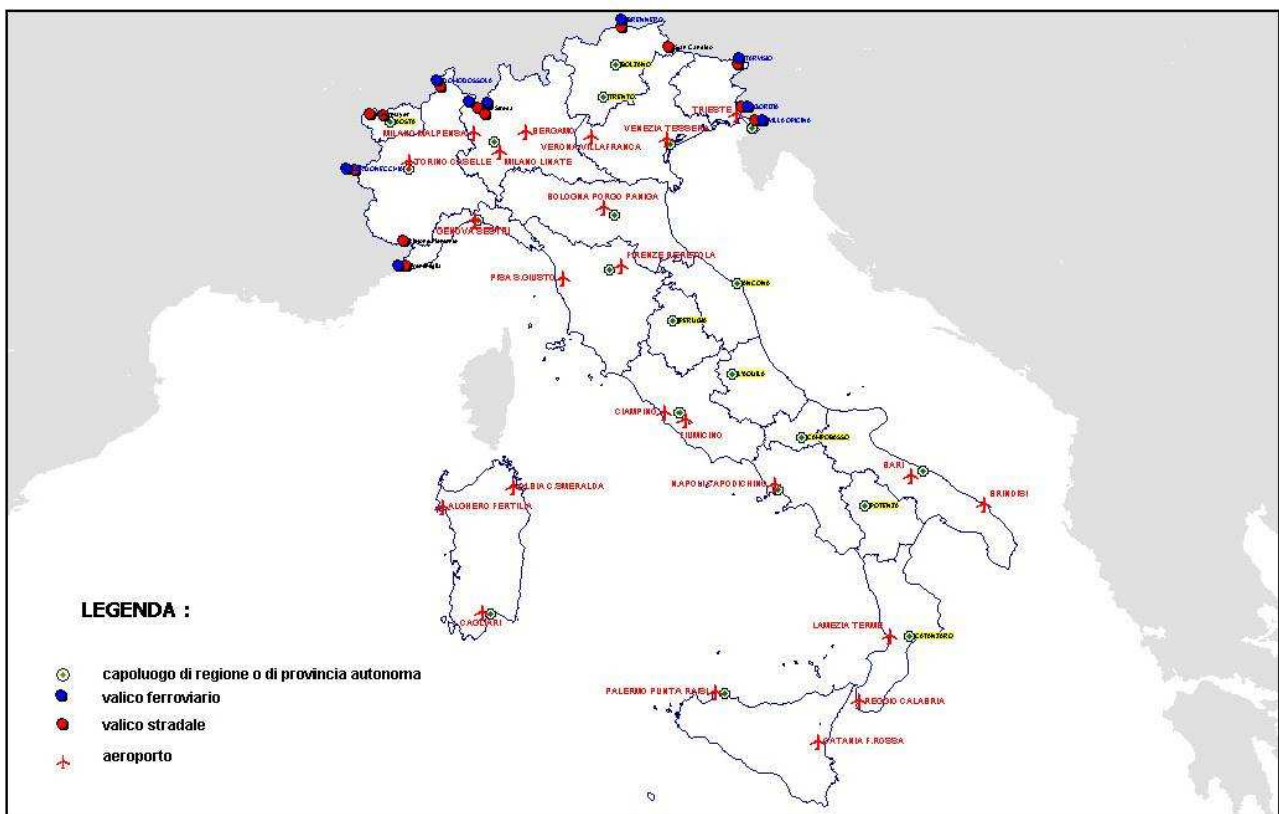


Figura 3.1 – PGTL 2001 - Aeroporti inseriti nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti



## 3.2 PIANIFICAZIONE AEROPORTUALE NEI PAESI EUROPEI

Questo capitolo mira ad offrire una panoramica della pianificazione del sistema aeroportuale di alcuni paesi membri dell'Unione Europea, con la finalità di verificare i diversi approcci di pianificazione, gestione ed attuazione delle politiche di intervento. Si indagano gli obiettivi e strategie di sviluppo del settore di ciascun paese e si illustrano eventualmente le particolarità riscontrate e l'approccio a temi ambientali. Sono stati presi in considerazione i seguenti piani per i principali stati europei:

- Germania: “BVWP, 2003” - Piano nazionale dei Trasporti , “*Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009*” - Strategia Federale degli Aeroporti;
- Spagna: “PEIT 2005-2020” – Piano strategico delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2005;
- Francia: “*Le Livre Blanc des grands aéroports régionaux français 2002*” – Libro bianco degli grandi aeroporti francesi regionali;
- Regno Unito: “*White Paper : The Future of Air Transport, 2003* – Libro Bianco: Il Futuro del Trasporto Aereo
- Paesi Bassi: “*Luchtvaartnota, 2009*” – Libro bianco sull'Aviazione dei Paesi Bassi
- Danimarca: “*Dansk Luftfart 2015, 2005*” - Aviazione Danese nel 2015

Prima di analizzare gli strumenti di pianificazione dei principali aeroporti europei è stato effettuato un confronto sulle caratteristiche dei diversi sistemi aeroportuali, in termini di volumi di traffico, numero e dimensione degli aeroporti, densità degli aeroporti in relazione al territorio, alla popolazione e concentrazione del traffico.

Molto si è detto sull'eccessivo numero degli aeroporti in Italia; il confronto con le altre realtà europee smentisce molto chiaramente tale affermazione. Infatti gli aeroporti italiani risultano essere quelli che hanno il più alto rapporto con la popolazione, dopo quelli tedeschi. Emerge infatti che in Germania esiste un aeroporto ogni 2,05 Milioni di abitanti, in Italia uno ogni 1,27 Mil. di abitanti, superiore agli abitanti per aeroporto dei restanti paesi analizzati.

In relazione invece al territorio i rapporti cambiano, e risulta una maggiore densità di aeroporti nei Paesi con minore estensione territoriale, maggiore difficoltà di collegamenti interni, forma del territorio, come il regno Unito, Paesi Bassi, Danimarca ed Italia.

| Paese       | Superf. | Popolaz.             | Traffico           | Aeroporti aperti al traffico comm. | Rapporto Abitanti aeroporto | Densità territoriale aeroporti |
|-------------|---------|----------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|             | Kmq     | (2008)<br>Mil. abit. | (2008)<br>Mil. pax | n.                                 | Mil. abit/apt               | Kmq/apt                        |
| ITALIA      | 301.338 | 60,04                | 133,00             | 47                                 | 1,27                        | 6.400                          |
| GERMANIA    | 357.000 | 82,00                | 185,72             | 40                                 | 2,05                        | 8.900                          |
| SPAGNA      | 505.000 | 45,82                | 203,86             | 48                                 | 0,95                        | 10.500                         |
| FRANCIA     | 675.000 | 64,35                | 147,80             | 87                                 | 0,73                        | 7.700                          |
| REGNO UNITO | 230.000 | 61,63                | 234,93             | 58                                 | 1,06                        | 3.600                          |
| PAESI BASSI | 41.500  | 16,48                | 50,41              | 16                                 | 1,03                        | 2.593                          |
| DANIMARCA   | 43.100  | 5,51                 | 24,62              | 33                                 | 0,16                        | 1.300                          |

**Figura 3.2 – Dati dimensionali sui sistemi aeroportuali dei principali paesi europei.**

Fonte: EUROSTAT, Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009, AENA, CAA, Union des Aéroports Français, Transportministeriet - Statens Luftfartsvesen, Luchtvaartnota 2009

Nella maggior parte dei paesi europei si riscontra un numero maggiore, rispetto all'Italia, di grandi aeroporti con più di 10 milioni di passeggeri, in cui si concentra in media più del 50% del traffico totale, con punte del 86,4% nei Paesi Bassi, del 80% in Danimarca e del 78,7% in Germania, contro il 40,5% dell'Italia. Più bassa invece, sempre rispetto all'Italia, risulta la concentrazione del traffico negli aeroporti di media dimensione: contro il 25,8% di volume di traffico registrato nei 5 scali italiani con 5-10 Milioni di passeggeri si registra un 23% nei 9 scali con analogo volume di traffico del Regno Unito, 14,4% nei 3 scali francesi, 15,1% nei 5 scali spagnoli, fino al 7,9% registrato nei 3 aeroporti di medie dimensioni della Germania.

In sintesi il quadro che emerge è che rispetto agli altri paesi europei il traffico in Italia risulta meno concentrato nei grandi aeroporti, e più distribuito negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri.

| Paese       | Traffico totale 2008<br>n. pax | Totale aeroporti<br>n. | Aeroporti con più di 10 Milioni di pax |             |                         | Aeroporti con 5 -10 Milioni di pax |            |                         |
|-------------|--------------------------------|------------------------|--|-------------|-------------------------|------------------------------------|------------|-------------------------|
|             |                                |                        | Numero                                 | Traffico    | Concentrazione traffico | Numero                             | Traffico   | Concentrazione traffico |
|             |                                |                        | n.                                     | n. pax      | %                       | n.                                 | n. pax     |                         |
| ITALIA      | 133.000.000                    | 47                     | 2                                      | 53.829.416  | 40,5                    | 5                                  | 34.260.359 | 25,8                    |
| GERMANIA    | 185.724.000                    | 40                     | 6                                      | 146.145.732 | 78,7                    | 3                                  | 14.581.990 | 7,9                     |
| SPAGNA      | 203.862.028                    | 48                     | 5                                      | 108.407.817 | 53,2                    | 5                                  | 30.690.325 | 15,1                    |
| FRANCIA     | 147.809.841                    | 87                     | 3                                      | 83.014.559  | 56,2                    | 3                                  | 21.285.349 | 14,4                    |
| REGNO UNITO | 234.930.000                    | 58                     | 4                                      | 154.646.000 | 65,8                    | 9                                  | 54.119.000 | 23,0                    |
| PAESI BASSI | 50.418.517                     | 16                     | 1                                      | 43.570.310  | 86,4                    | -                                  |            | -                       |
| DANIMARCA   | 24.629.204                     | 33                     | 1                                      | 19.703.086  | 80,0                    | -                                  |            | -                       |

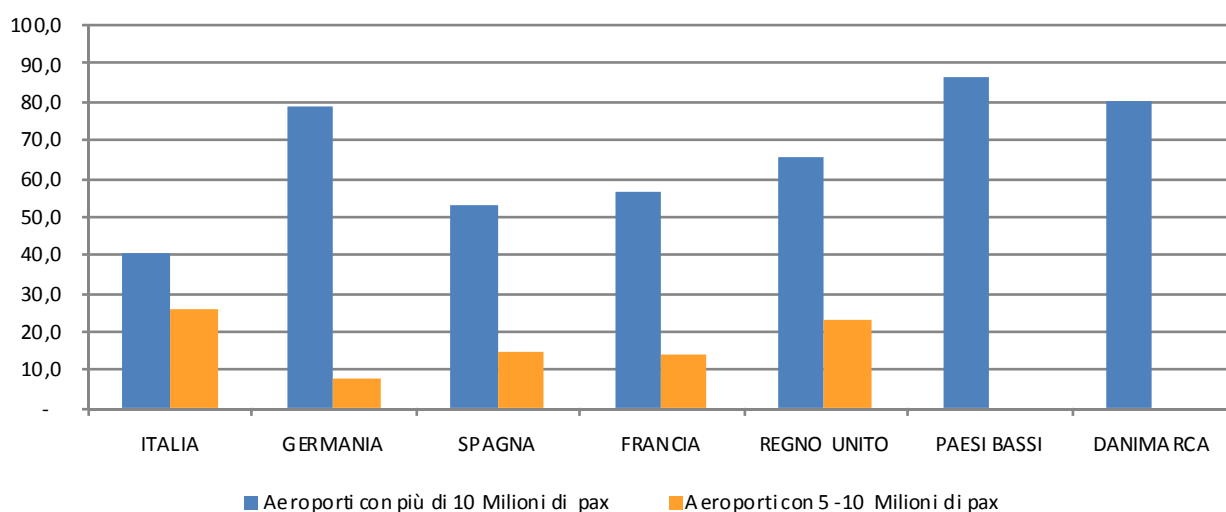


Figura 3.3 – Distribuzione percentuale del traffico per classe di aeroporti nei principali paesi europei.

Fonte: EUROSTAT

### 3.2.1 Germania

Per la pianificazione del sistema aeroportuale tedesco esistono diversi livelli gerarchici di pianificazione. Al livello più alto, la modalità aerea viene menzionata all'interno del piano nazionale dei trasporti "Bundesverkehrswegeplan" del 2003, redatto dal "Ministero dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano". Il piano nazionale dei trasporti fornisce indicazioni strategiche, delinea finanziamenti e include la lista delle opere prioritarie. Gli investimenti previsti ammontano a: 148,9 miliardi di euro di finanziamenti approvati, di cui 25,5 miliardi per l'estensione della rete ferroviaria e 39,8 miliardi per l'estensione della rete stradale. Il piano nazionale non disciplina le infrastrutture aeroportuali ma solo i collegamenti intermodali agli aeroporti. A livello intermedio si colloca la Strategia dell'Aviazione Federale "Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009" ("Piano Federale del Sistema Aeroportuale") approvato dal governo nel maggio 2009 Nr.: 116/2009. A livello di pianificazione nazionale più dettagliato si colloca il "Master plan per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale" del 2006, che delinea, per ciascuno scalo, le esigenze di sviluppo e le priorità. Il Master plan è stato sviluppato da diverse associazioni nazionali con approvazione di vari Ministeri e Länder. In questo documento, vengono analizzati gli aeroporti con un numero di passeggeri annui superiore al milione, di cui si indicano le infrastrutture esistenti, le capacità future, le connessioni intermodali esistenti e le misure da adottare. Per effetti indotti e indiretti in Germania per ogni milione di passeggeri si creano 1955 nuovi posti di lavoro; 800.000 posti di lavoro dipendono direttamente o indirettamente dal sistema aeroportuale.

Gli obiettivi del Piano Federale del Sistema Aeroportuale sono:

- Il soddisfacimento sostenibile della domanda di traffico nell'ambito sia economico che sociale.
- La coesistenza e sviluppo del traffico aereo in linea con l'ambiente e il clima.
- Lo sviluppo di una strategia per affrontare esigenze di traffico e conseguenze generate.
- L'integrazione della politica territoriale con la politica dei trasporti.

Le Strategie proposte per raggiungere gli obiettivi generali sono:

- Ottimizzazione di infrastrutture esistenti, sviluppo di nuove capacità attraverso espansioni, non è prevista la realizzazione di nuovi aeroporti.
- Integrazione del traffico aereo nella rete di sistemi di trasporto e sviluppo della modalità più efficiente e più sostenibile, considerando che la crescita della domanda di mobilità richiede l'uso più efficiente di risorse e più rispetto verso temi ambientali.
- Sviluppo da parte dei grandi hub infrastrutture per i vettori low cost, al fine di non mettere a rischio l'efficienza economica dei grandi aeroporti.
- Promozione dello sviluppo sostenibile degli aeroporti attraverso: l'introduzione di oneri di atterraggio basati su emissioni e su impatto acustico, del sistema di approccio di atterraggio ecosostenibile (CDA, continuous descent approach) e la creazione rapida del Single European Sky. L'unione aeroporti tedeschi ha concordato l'impegno per una maggiore eco-compatibilità e un impegno per il miglioramento continuo della gestione del consumo di energia, la protezione acustica, la riduzione di emissioni, ecc. Sia l'aeroporto di Francoforte che l'aeroporto di Monaco sono entrambi certificati EMAS.
- L'esclusione della destinazione residenziale per aree che subiscono un continuo impatto acustico; la previsione di compensazione economica da parte degli operatori aeroportuali per le aree soggette ad impatto acustico derivante dal traffico aeroportuale (ad esempio, l'aeroporto di Monaco ha pagato per l'isolamento acustico di 21.000 finestre per la protezione dei residenti).
- Sviluppo di nodi intermodali attraverso l'implementazione di collegamenti intermodali su ferro (previsti 3 nuovi collegamenti), creazione della rete Air-Cargo Express,.
- Ottimizzazione di tempi amministrativi soprattutto tra governo e Länder.
- Garanzia di condizioni di equità: valutazione di nuovi progetti attraverso analisi costi benefici, analisi del soddisfacimento delle necessità ambientali ed ecologiche, analisi del soddisfacimento delle necessità urbanistiche e territoriali.

### 3.2.2 Spagna

Il piano nazionale dei trasporti della Spagna "Piano Strategico delle Infrastrutture e dei Trasporti" (PEIT) redatto dal "Ministero per Lavori Pubblici e Trasporti" è un piano strategico che tratta tutti i modi di trasporto. In vigore dal 2005, il documento copre un periodo sino al 2020 con un bilancio totale di 241 392 milioni di Euro. Il piano è stato approvato con l'accordo dei ministri il 16 luglio 2004 "Acuerdo del Consejo de Ministros". Il PEIT prevede lo sviluppo del Piano di Settore della modalità aria e indica le linee guida dei temi da trattare; questo strumento di pianificazione è attualmente in elaborazione. A livello di pianificazione più dettagliata esistono i Planes Directores, Master plan dei singoli aeroporti spagnoli. Gli obiettivi generali del Piano Strategico delle Infrastrutture e dei Trasporti sono:

- Miglioramento dell'efficienza del sistema di trasporto;
- Contributo del settore aeroportuale alla sostenibilità;
- Promozione dello sviluppo economico e della competitività.

Le linee guida per lo sviluppo del piano di settore della modalità aria:

- Sviluppo del sistema aeroportuale con l'obiettivo di raggiungere equilibrio economico e finanziario degli aeroporti più rilevanti, includendo possibili compensazioni per la fornitura di servizi di interesse pubblico.
- Miglioramento dell'operabilità aeroportuale attraverso l'installazione di sistemi di approccio di precisione.
- Compatibilità ambientale con particolare riferimento all'impatto acustico.
- Nuovo modello di gestione aeroportuale, attraverso l'apertura alla partecipazione di rappresentanti di controllo di enti regionali e locali.
- Promozione della specializzazione degli aeroporti. Gli scali, specialmente quelli delle grandi metropoli, devono sviluppare un proprio ruolo sul mercato europeo (ad esempio, Barcellona e Madrid devono svolgere in modo complementare le operazioni del traffico internazionale).
- Correzione della centralizzazione (particolarmente Barajas) attraverso strategie di demand management o investire in altri modi, particolarmente la ferrovia a distanza media.
- Integrazione degli aeroporti nel sistema intermodale, migliorando il livello di interscambio e assicurando connessioni efficienti con i centri urbani nell'area di influenza degli aeroporti e con i nodi di interscambio passeggeri.
- Sviluppo dell'intermodalità indipendentemente dalla crescita dell'aeroporto, con lo scopo di generare lo sviluppo di modi alternativi di interscambio, specialmente a distanza breve.
- Inserimento degli aeroporti nella catena di trasporto merci, soprattutto quelli specializzati in questo settore.
- Promozione ed espansione sul mercato internazionale ed europeo di servizi e sistemi spagnoli come parte dell'iniziativa per la creazione del SINGLE EUROPEAN SKY, migliorando la leadership tecnologica e insistendo sulla partecipazione a programmi come EGNOS, GALILEO e altri sistemi di controllo del traffico aereo.

Per quanto riguarda la modalità aria, vengono definite le priorità di settore da realizzare e la lista di infrastrutture da realizzare con relativi costi di investimento. Per tutte le infrastrutture previste (relative a tutti i modi di trasporto) sul periodo 2005-2020, il piano stima un costo totale di 248.892 milioni di Euro, di cui 15.700 milioni di Euro per la modalità aria.

### 3.2.3 Francia

La rete dei gestori degli aeroporti regionali con più di un milione di passeggeri e 14 Camere di Commercio, hanno unito le loro energie e competenze per offrire al pubblico i contorni di un nuovo regime di gestione aeroportuale. Il "Livre blanc des grand Aeroports regionaux francais", (Libro Bianco degli Aeroporti Regionali Francesi, 2002) sottolinea l'urgenza di riformare l'intero sistema di gestione dei principali aeroporti regionali francesi e di eliminare una parte significativa del ritardo nei confronti dei maggiori aeroporti europei che già hanno avviato questo processo.

Gli obiettivi del libro bianco sono:

- Decentrare la gestione aeroportuale attraverso le società di gestione e aumentare la performance economica e gestionale degli aeroporti.
- Consolidare il ruolo dello Stato come ente regolatore.
- Consentire agli aeroporti francesi di esportare il proprio know-how a livello internazionale e accompagnare e sostenere lo sviluppo del settore industriale dell'aviazione francese.
- Trovare soluzioni adatte per i piccoli aeroporti e gli aeroporti di prossimità.

Il Livre Blanc sottolinea la mancanza da più di 50 anni di una qualsiasi legge di modernizzazione del settore aeroportuale e vuole fungere da base per un nuovo accordo che coinvolga Stato, enti locali e Camere di Commercio e dell'Industria.

Le strategie proposte per riformare il sistema degli grandi aeroporti sono:

- Creare una società per ogni aeroporto con la partecipazione degli enti pubblici, basato su un sistema di legislazione comune.
- Abolire il sistema della concessione e dotare gli aeroporti di una licenza commerciale a lungo termine.
- Coinvolgere tutti gli enti locali nel processo di decentralizzazione dell'aeroporto, fermo restando che lo sviluppo e l'evoluzione delle società aeroportuali deve rimanere di competenza dello Stato, per garantire un alto livello di servizio pubblico aeroportuale.
- Consentire alle Camere di Commercio e dell'Industria di essere partner di riferimento per la gestione, considerato che differenti benchmark effettuati indicano che su scala europea le Camere di Commercio e dell'Industria sono tra i migliori gestori di aeroporti in Europa, in termini di produttività e di qualità di servizio.
- Proporre per le società di gestione tre principali gruppi di azionisti: le autorità locali interessate (tre livelli), le Camere di Commercio e dell'Industria e lo Stato, che potrebbe vendere le proprie azioni dopo pochi anni, con un diritto di prelazione di altri azionisti pubblici. Si propone che l'istituzione delle società aeroportuali si applichi prima ai principali aeroporti regionali estendendo il modello in una seconda fase agli aeroporti più piccoli, con collaborazioni specifiche tra gli aeroporti di tutte le dimensioni.
- Chiarire il ruolo dello Stato derivante dalla riforma, in quanto i poteri attualmente in carico allo Stato vengono prima limitati per processo di decentramento aeroportuale e poi a causa della creazione di società per azioni. Il suo ruolo di regolatore invece dovrebbe essere rafforzato, come è accaduto nella maggior parte dei paesi europei, ed in particolare negli scali di Manchester, Dusseldorf e Milano.

### 3.2.4 Regno Unito

Il White Paper "The Future of Air Transport" con validità dal 2003 al 2033 viene approvato con il "Civil Aviation Act" nel 2005. Il libro bianco propone lo sviluppo strategico e concettuale del settore e indica quali aeroporti dovranno essere sviluppati, invitandoli a produrre Master plan di sviluppo seguendo le indicazioni generali delineate. Nel 2006 il governo ha presentato un rapporto sul progresso delle applicazioni delle strategie del White Paper ("Aviation Progress Report"). Obiettivi ambientali e obiettivi per lo sviluppo del settore aviazione sono:

- Limitare l'impatto acustico e mantenere indicatori della qualità dell'aria, dell'acqua e di altri standard ambientali sotto i limiti legali.
- Razionalizzare l'uso del suolo e pianificare l'accessibilità aeroportuale con l'obiettivo di ridurre emissioni.
- Minimizzare l'impatto su biodiversità e habitat.
- Sviluppare e mantenere alto il livello di sicurezza e protezione per aeroplani e passeggeri.
- Diversificare e sviluppare la qualità di servizio per i consumatori, attrarre visitatori e incoraggiare il turismo interno.
- Costruire catene di fornitura e promuovere centri d'eccellenza.

- Soddisfare la domanda mondiale di trasporto merci.
- Incoraggiare la crescita di aeroporti regionali, assicurare l'accessibilità ai grandi hub.
- Sviluppare collegamenti point-to-point con modalità ferro.
- Assicurare accessibilità aeroportuale semplice ed affidabile.

Strategie per raggiungere gli obiettivi generali:

- Riduzione dell'impatto acustico del 50 % entro l'anno 2020, attraverso le seguenti attività:
  - Elaborare mappe del rumore annuali e sviluppare piani d'azione per risolvere problematiche identificate.
  - Estendere l'uso di oneri basati sull'impatto acustico a tutti gli aeroporti.
  - provvedere per l'isolamento acustico degli edifici sensibili per chi è esposto a un impatto acustico medio giornaliero superiore ai 63 db ( a carico dei gestori).
  - Acquisire le aree esposte a un impatto medio giornaliero superiore ai 69 db. Il (a carico degli operatori aeroportuali).
- Riduzione dell'inquinamento d'aria:
  - Applicare oneri basati sulle quantità emesse e aumentare l'efficienza di gestione air side da parte di operatori e di compagnie aeree.
  - Ridurre le emissioni causate da passeggeri che raggiungono l'aeroporto, attraverso l'espansione dell'offerta di trasporto pubblico.
  - Favorire attraverso l'ICAO la possibilità di introdurre limiti più stringenti per l'emissione di inquinanti.
  - Valutare l'introduzione di green belts intorno agli aeroporti.
  - Mitigare ed indagare l'impatto dell'aviazione sulla salute generale.
- Sviluppo del settore aviazione:
  - Collaborare alla rapida realizzazione del Single European Sky .
  - incoraggiare la crescita del settore industriale legato all'aviazione, con l'obiettivo di aumentare il proprio share sul mercato internazionale (attualmente 20% sul mercato europeo).
  - Incentivare lo sviluppo di aeroporti regionali per supportare la crescita economica di vari regioni e per diminuire la congestione degli aeroporti del sud est.
  - Vincolare determinati slots per garantire collegamenti ad aree periferiche con l'obiettivo di generare sviluppo economico (Public Service Obligation, PSO).
  - Sviluppare l'alternativa ferro, aumentare la competitività della modalità e attivare un servizio più affidabile e più efficiente.

Nuovi sviluppi aeroportuali devono essere elaborati nel loro contesto di sistema di accessibilità intermodale, in conformità con una strategia socioeconomica ed ambientale. Il governo invita i singoli aeroporti a sviluppare Master plan aeroportuali seguendo le strategie generali delineate dal "White Paper".

### 3.2.5 Paesi Bassi

Il Luchtv aartnota, Il Libro Bianco sull'aviazione dei Paesi Bassi, del 2009 contiene gli obiettivi per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, da raggiungere entro il 2012, 2020, 2040 e oltre. Gli obiettivi sino al 2020 corrispondono a scelte concrete e direttive, mentre quelli per il periodo oltre il 2020 sono da intendere come linee guida per la politica futura. La pianificazione strategica dei trasporti segue un doppio binario, per cui ogni grande progetto deve essere incluso nel Libro Bianco Nazionale di pianificazione territoriale oltre che nel Piano Nazionale dei Trasporti e della mobilità, Werkeers- en Vervoersplan; il Piano Nazionale dei Trasporti fornisce gli indirizzi per la pianificazione di tutti i modi di trasporto in un ampio orizzonte temporale (2001-2020). Il libro bianco sull'aviazione delinea le strategie a livello nazionale del settore aeroportuale orientate a un'aviazione competitiva e sostenibile.

L'obiettivo generale del governo consiste nell'ottimizzare l'accessibilità aerea e territoriale e contemporaneamente promuovere un settore sostenibile e competitivo.

Obiettivi da raggiungere per l'anno 2020:

- Il settore aviazione deve rispondere in maniera efficiente agli sviluppi nazionali ed internazionali e rimanere competitivo a livello internazionale.
- La qualità della rete di connessione dei Paesi Bassi deve rimanere tra i migliori 5 del mondo, attraverso collegamenti diretti (via Schiphol ed altri aeroporti nazionali) con i centri economici esistenti e nuovi più importanti del mondo.
- Ogni rete aeroportuale deve offrire connessioni adatte con le regioni destinate a sviluppi socioeconomici.
- I Paesi Bassi si devono posizionare tra i migliori 5 Paesi al mondo per quanto riguarda la sicurezza aerea.
- L'aeroporto Schiphol e i propri utenti devono diventare leader nella aviazione sostenibile per quanto riguarda emissioni, impatto acustico e consumo di carburante.
- I Paesi Bassi, attraverso l'UE, devono istituire il sistema di scambio quote CO2 nel settore dell'aviazione.
- Ove possibile l'aeroporto di Schiphol deve mantenere e migliorare i livelli attuali d'impatto acustico.
- L'aviazione dei Paesi Bassi deve posizionare tra i migliori Paesi mondiali per quanto riguarda la qualità di servizio offerto per i passeggeri e per il trasporto merci. I Paesi Bassi devono guidare i paesi membri dell'UE verso l'uso flessibile ed efficiente dell'aviazione sia militare che civile.
- Grazie al forte impegno dei Paesi Bassi a livello sia nazionale che europeo, lo spazio aereo europeo deve essere pienamente integrato e provvisto di un efficiente sistema ATM (Air Traffic Management).

Obiettivi da raggiungere per l'anno 2040:

- Ulteriore miglioramento della qualità della rete di connessione.
- Raggiungimento, per lo spazio aereo europeo, della leadership mondiale nel settore della sicurezza.
- Schiphol diventa il primo "mainport" ad emissione CO2 neutrale, sia land side che air side. Le ambizioni climatiche dell'UE e del G8 contribuiscono eventualmente anche alla sostenibilità del settore aviazione.
- Espansione dell'aeroporto di Schiphol con riduzione dell'impatto acustico.

Le strategie per raggiungere gli obiettivi indicati sono:

- Offrire un prodotto competitivo in termini di prezzo e di qualità.
- Ridurre i costi sostenuti dal pubblico per l'esercizio dell'aviazione civile con l'obiettivo di ridurre gli impatti finanziari sulla collettività.
- Riorganizzare il sistema di gestione dell'hub di Schiphol: riduzione del personale compreso fra il 10 e il 25%, strategia "impatto costi sul passeggero zero" dal 1 Luglio 2009.
- Sviluppare un sistema efficiente di rete territorio-aeroporto-aria, considerando l'hub non solo come aeroporto ma anche quale fattore di localizzazione insediativa, inserito nel contesto territoriale di sviluppo economico.
- Promuovere gli aeroporti regionali nazionali per garantire l'accessibilità internazionale dei Paesi Bassi attraverso il sistema hub e spoke.
- Sviluppare selettivamente gli aeroporti, da perseguire con azioni coordinate e sostenibili per adattare la domanda di collegamenti e la capacità aeroportuale.
- Limitare il numero di movimenti sull'aeroporto di Schiphol e ridistribuire la capacità di traffico complessiva sugli aeroporti regionali e nazionali, in particolare su Eindhoven e Lelystad.
- Sviluppare sinergie fra la rete delle connessioni terrestri e quelle connessioni aeree in accordo con il Piano Randstadt Spatial 2040, che fissa gli orientamenti per la pianificazione territoriale a lungo termine.
- Garantire la qualità ambientale per gli utenti e per i residenti nelle aree limitrofe agli aeroporti, in termini di riduzione di emissioni acustiche ed atmosferiche, con ricadute positive sull'ambiente, la salute e la sicurezza.



- Promuovere l'uso di strumenti innovativi per la riduzione delle esternalità derivanti dal trasporto aereo, oltre a garantire un più elevato livello di rispetto delle condizioni ambientali. L'innovazione può rendere più forte la posizione dell'aviazione dei Paesi Bassi e può essere esportata in altri paesi.
- Monitorare costantemente i livelli raggiunti in termini di accessibilità, competitività e sostenibilità ambientale.
- Promuovere l'introduzione del Single European Sky con l'obiettivo di razionalizzare le procedure, ridurre le distanze tra origine e destinazione e come risultato ridurre emissioni atmosferiche, riduzione di tempi di viaggio e risparmio di energia.
- Mediante l'applicazione differenziata delle tariffe aeroportuali, garantire a ciascun aeroporto la possibilità di disincentivare ed eventualmente vietare l'accesso a determinati aeroplani che producono livelli non accettabili di emissioni acustiche o atmosferiche.
- Limitare il numero di voli nelle ore notturne (23:00- 7:00).
- Investire 10 Milioni di Euro per il miglioramento della qualità ambientale in aree soggette a forte impatto acustico nei pressi di Schiphol.
- Promuovere l'espansione a scala globale dello schema ETS di scambio quote CO2.

Il White Paper manifesta forti ambizioni di sviluppo del settore verso la leadership mondiale in termini di sicurezza e accessibilità e verso lo sviluppo di Schiphol come hub europeo.

### 3.2.6 Danimarca

"Aviazione Danese nel 2015" (2005) è stato redatto dal Ministero dei Trasporti in collaborazione con il Ministero dell'Energia e del Clima, con l'intenzione di concretizzare le strategie attraverso un quadro legislativo aggiornato.

La Danimarca, con solo 5,5 milioni di abitanti, dispone di un aeroporto di elevata importanza internazionale, mentre gli aeroporti regionali e minori funzionano da feeder per l'hub. I ministeri dei Trasporti e del Ambiente e del Clima si sono direttamente occupati del piano di espansione dell'aeroporto di Copenhagen, in cui significativa è la costruzione di un terminal dedicato ai vettori low cost, direttamente collegato con i terminal esistenti e con il nodo intermodale.

Gli obiettivi generali del documento strategico sono:

- Garantire l'accesso tramite collegamenti diretti a più destinazioni con frequenze più alte e prezzi più bassi.
- Sviluppare l'aeroporto di Copenhagen al livello di hub internazionale, per il traffico delle regioni nordiche e baltiche e contribuire allo sviluppo indotto nella regione intorno all'aeroporto.
- Garantire un elevato livello di sicurezza, innovazione, efficienza e sviluppare nuove soluzioni tecniche per ridurre l'impatto ambientale e aumentare il risparmio energetico.

Vengono illustrati tre tipi di scenari di sviluppo per il futuro del sistema di trasporto aereo danese. Uno scenario di importanza internazionale con un numero di voli europei e intercontinentali elevato, in cui Copenhagen è un hub di importanza internazionale e attira un congruo numero di passeggeri in transfer, mentre gli aeroporti regionali servono destinazioni europee e il mercato nazionale cresce. Nel secondo scenario (di importanza europea), si ipotizza un elevato numero di collegamenti con destinazioni europee ma il numero di collegamenti intercontinentali è ridotto. L'aeroporto di Copenhagen rimane competitivo sul mercato europeo ma la sua importanza di hub internazionale è diminuita, pur rimanendo il numero di passeggeri in transito più alto rispetto agli scali di Oslo e Stoccolma. Nello scenario di importanza nazionale, infine, il settore non riesce più a competere e l'aeroporto di Copenhagen rimane solo un riferimento nazionale; in questo scenario, il numero di destinazioni viene generato solo dalla domanda danese e il traffico domestico si riduce alle tratte con alta domanda, le isole e altri aeroporti regionali importanti. Il governo ambisce ad inserirsi nello scenario di importanza internazionale.

Le priorità strategiche per raggiungere lo scenario di importanza internazionale e gli obiettivi generali sono:

- Ridurre i costi amministrativi: Il Ministero dei Trasporti e dell'Energia collaborano per una riduzione dei costi sia diretti (oneri e tasse) che indiretti per le compagnie aeree; attualmente, infatti, è prevista una tassa per ogni passeggero di 75 DK (circa 10€) che rappresenta un problema per la competitività. Inoltre viene promossa la collaborazione costruttiva tra l'industria dell'aviazione e l'amministrazione pubblica, con lo scopo di ridurre tempi e costi amministrativi, a favore di un altro livello di servizio per i passeggeri, grazie a tempi di implementazione di nuovi servizi e progetti ridotti.
- Migliorare il rapporto tra il livello di sicurezza e i relativi costi. Si propone la digitalizzazione dei dati per aumentare l'efficienza di servizio e generare un risparmio di risorse, soprattutto nell'ambito della collaborazione tra autorità di sicurezza e compagnie aeree.
- Garantire un alto livello di accessibilità per gli aeroporti più importanti. Con la costruzione del nuovo ponte Oresund viene garantito un alto livello di accessibilità per la modalità ferro e gomma per raggiungere l'aeroporto di Copenhagen anche dalla penisola scandinava. In questa prospettiva, i ministeri promuovono una serie di progetti infrastrutturali per migliorare l'accessibilità di merci e passeggeri anche per gli aeroporti di importanza nazionale, supportando l'intermodalità tra acqua, aria e ferro.
- Promuovere lo sviluppo rapido del Single European Sky, con lo scopo di ridurre la congestione. Nav iAir Danimarca e CAA Svezia collaborano per un regolamento funzionale di uno spazio aereo condiviso tra i due paesi.
- Trattare questioni di consumo energetico e protezione ambientale in equilibrio con necessità di competizione economica anche il relazione ai posti di lavoro coinvolti. Il Governo vuole affrontare questioni d'impatto ambientale legato all'aviazione a livello internazionale; in tal senso, promuove controlli e regolamenti più stringenti sul piano internazionale, soprattutto in relazione alla competitività e alla mitigazione d'impatti ambientali.
- Sfruttare l'ottima reputazione della scuola di controllori del traffico aereo e creare una scuola del settore aviazione in collaborazione con la Svezia con lo scopo di creare un centro d'eccellenza nordico.

All'interno del Ministero dei Trasporti è stato creato un centro per il trasporto verde, per ridurre l'impatto del settore trasporti da 20% a 10% sul totale delle emissioni per il 2020. Sono stati stanziati, per il periodo 2009-2013, 284 milioni di DK (circa 40 milioni di €) per l'implementazione d'iniziativa e specifiche che aiutano a ridurre le emissioni CO2 nel settore trasporti. In questo settore, l'obiettivo del Governo è raggiungere la quota del 5,75% di biocarburanti fra i carburanti impiegati nel traffico aereo (per il 2020, il target è fissato nel 10%). Veicoli alimentati a idrogeno o veicoli a motore elettrico sono esenti dalle tasse.

## 3.3 PIANIFICAZIONE REGIONALE IN MATERIA AEROPORTUALE

### 3.3.1 Competenze regionali in materia aeroportuale

L'inserimento del traffico aeroportuale nelle materie a legislazione concorrente Stato-Regioni operato dalla riforma del Titolo V della Costituzione non è stato supportato, come nel caso di altri servizi a rete di importanza strategica per il Paese, da regole di base e modalità di coordinamento delle scelte.

Ciò ha prodotto pianificazioni aeroportuali non coordinate a livello centrale nelle regioni come Lombardia, Toscana, Campania e Lazio o iniziative di specifici progetti di nuovi aeroporti. In particolare quello che emerge dall'analisi dei Piani Regionali dei Trasporti, o da altri strumenti di pianificazione regionale che hanno riguardato il settore aeroportuale, è una sostanziale assenza di convergenze in ottica sistemica, guidate da considerazioni di profilo strategico-industriale.

Potrebbe risultare pertanto problematico, a medio e soprattutto lungo termine, l'impatto "localistico" che politiche regionali (in casi estremi addirittura provinciali e comunali) riguardanti lo sviluppo aeroportuale rifletterebbe sul consolidamento di un sistema di scali che serva efficacemente l'intero Paese all'interno della rete transeuropea e mediterranea.

Preoccupano in generale le sensibili incoerenze dei livelli di approfondimento della pianificazione di nuove opere sia a livello regionale che dei singoli piani di sviluppo aeroportuale: la mancanza di un'armatura complessiva e organica del sistema delle connessioni e delle interconnessioni delle infrastrutture aria-ferro-acqua-gomma, ha determinato il consolidamento o l'indirizzo di nuovi progetti che in molti casi necessitano di importanti approfondimenti per valutare il rischio di ridondanze e sviluppi non armonici.

### 3.3.2 La pianificazione regionale: i sistemi aeroportuali regionali

Di seguito si riportano gli indirizzi emersi per il settore aeroportuale dall'analisi dei documenti di pianificazione regionale, primi tra tutti i Piani Territoriali Regionali e i Piani Regionali dei Trasporti.

Riguardo a questi ultimi si fa notare che la maggior parte delle Regioni presenta piani approvati negli anni Novanta o nei primi anni Duemila, che pertanto sono in corso di aggiornamento.

Con riferimento a ciò, si segnala che in alcuni casi - *si pensi ad es. a Lombardia o Lazio, le regioni di maggiore rilevanza* - le disposizioni del Piano dei Trasporti sono state rapidamente superate dallo sviluppo del sistema aeroportuale e non sempre riviste dalla pianificazione successiva. In tali casi non se ne riportano gli orientamenti o si riportano in parte, demandando la rappresentatività degli orientamenti istituzionali ad altri documenti di fonte regionale.

Si segnala che è stata fatta oggetto di analisi la pianificazione territoriale nelle otto regioni in cui sono presenti sistemi aeroportuali che gestiscono complessivamente circa il 90% del traffico aereo dell'intero Paese. Le regioni analizzate sono: Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana, Lazio, Campania, Puglia e Sicilia.

Le informazioni sistematizzate e riportate per singola regione sintetizzano pertanto i risultati dell'attività di analisi effettuata sui seguenti documenti:

- Piani Territoriali Regionali;
- Piani Regionali dei Trasporti o Piani Regionali della Mobilità e della Logistica;
- Programmi Regionali di Sviluppo (PRS);
- Documento Unico di Programmazione 2007-2013;
- Eventuali altri documenti di specifico interesse per il tema dello sviluppo aeroportuale regionale.

Si fa notare che documenti di fonte regionale come i Programmi Attuativi Regionali del Fondo Aree Sottoutilizzate (PAR FAS) 2007-2013 e i Programmi Operativi Regionali (POR) FESR 2007-2013 sono stati analizzati nel capitolo relativo alla programmazione economica.

Inoltre, alla **scala provinciale**, sono stati analizzati i Piani Territoriali di Coordinamento (PTC) delle province su cui insistono gli aeroporti delle otto regioni analizzate.

| 1. LOMBARDIA  |  |
|---|--|
| <p><b>Piano Territoriale Regionale (PTR)</b><br/>Adottato: 2009</p>                   | <p>Il sistema aeroportuale lombardo fa attualmente perno su tre aeroporti principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Milano Malpensa: aeroporto intercontinentale con funzioni di hub ma che serve anche un importante traffico charter e low-cost,</li> <li>• Milano Linate: city airport per le relazioni dirette nazionali ed europee,</li> <li>• Bergamo Orio al Serio: aeroporto internazionale di riferimento per i voli low cost.</li> </ul> <p>A questi scali si aggiunge Brescia Montichiari, con un ruolo che sta evolvendo e potenzialità molto forti. La valorizzazione di questo insieme di aeroporti deve avvenire in un'ottica di sistema, laddove la realizzazione del sistema aeroportuale lombardo deve essere in grado di utilizzare al meglio le opportunità offerte mediante una diversificazione dei ruoli e delle offerte. L'aeroporto di Malpensa, in particolare, costituisce una nuova importante polarità, suscettibile di notevoli miglioramenti che ne consentano il consolidamento della posizione tra i più importanti scali europei. Il miglioramento dell'accessibilità autostradale e ferroviaria in corso di attuazione (anche se con ritardo rispetto alle nuove funzioni assunte), e la necessità di collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che consentirebbe l'ampliamento del bacino di utenza anche oltre i confini nazionali (Ticino in particolare), deve accompagnarsi con un'offerta complessiva adeguata, soprattutto in termini di qualità. In ogni caso, Malpensa costituisce una grande opportunità territoriale, capace di attrarre attività terziarie e produttive che si avvantaggiano dell'accessibilità mondiale propria di un grande aeroporto.</p> <p>Trattandosi di una questione che non è strettamente locale, questo processo richiede peraltro un'attenta pianificazione e una forte regia di livello regionale che sia capace di anticipare la domanda negli adempimenti amministrativi e nella predisposizione delle strutture necessarie, per favorire la ricerca di un equilibrato rapporto tra sviluppo aeroportuale e ambiente, anche allo scopo di "conquistare" i potenziali investitori sia stranieri sia italiani; nonché di gestire unitariamente il patrimonio immobiliare e di effettuare una stringente politica di marketing territoriale a livello internazionale. La finalità principale deve essere quella di attrarre e trattenere funzioni di alto rango e a forte valore aggiunto, garantendo i necessari servizi, ma anche un elevato livello di qualità territoriale, orientando uno sviluppo che non comprometta, con scelte insediative economicamente appetibili nel breve periodo, la possibilità di creare effetti positivi dal punto di vista economico, ma anche sociale ed ambientale.</p> |
| 2. VENETO   |  |
| <p><b>Piano Regionale dei Trasporti (PRT)</b><br/>Adottato: 2005</p>                  | <p>Nel futuro assetto del sistema della mobilità del Veneto rientrano i collegamenti ferroviari con l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia e l'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona, inquadrati come interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, e che rientrano nella seconda fase funzionale del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) del Veneto.</p> <p>I principali obiettivi dei progetti sono quelli di collegare - con un raccordo ferroviario rapido ed efficace - i centri delle città di Venezia e Verona e di integrare i nuovi collegamenti nell'ambito del SFMR, al fine di consentire l'accesso agli scali aeroportuali a tutti i bacini di traffico serviti dal SFMR. I progetti dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti di Venezia e Verona, compresi fra le opere della Legge Obiettivo di preminente interesse nazionale, d'intesa fra Regione Veneto e FS, sono stati ripresi per il necessario adeguamento in relazione alle nuove e future esigenze dell'esercizio ferroviario e agli scenari di traffico ipotizzati in un più ampio contesto, conseguenti anche ai potenziamenti ferroviari in corso e in progetto.</p>  |
| <p><b>Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)</b><br/>Adottato: 2009</p> | <p>Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento evidenzia come nei PRG dei rispettivi comuni siano presenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per la Provincia di Treviso: il potenziamento dell'aeroporto di Treviso;</li> <li>• per la Provincia di Venezia: <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ampliamento dell'aeroporto di Venezia, la realizzazione del nuovo terminal con nuove aree a servizi, ricettive e direzionali;</li> <li>- Il polo produttivo per deposito merci a Dese collegato con l'aeroporto.</li> </ul> </li> </ul>  |

### 3. EMILIA-ROMAGNA

#### Piano Regionale dei Trasporti (PRIT)

Adottato: 1998

Si segnala che il nuovo PRIT è in attesa di presentazione nel 2010

Nel PRIT 98-2010 erano previste azioni per la costituzione di una società unica di gestione e lo sforzo di mettere a sistema la rete aeroportuale regionale.

Il PRIT98-2010 riporta infatti per i 4 scali dell'Emilia-Romagna:

- “si ritiene che l'impianto di Bologna, una volta consolidata la crescita dei suoi traffici, non abbia forti interessi ad attrarre compagnie e vettori minori che vanno alla ricerca di costi sempre più bassi e che si accontentano dei servizi elementari che un generico aeroporto può offrire. Il Marconi, infatti, si sta dotando di una gamma di servizi di qualità tale per cui i suoi spazi diventeranno sempre più pregiati: ciò significa anche che non sarà opportuno e possibile soddisfare all'interno dell'impianto alcune specifiche esigenze dei vettori e di operatori, specie del trasporto merci (ad esempio nell'utilizzo degli impianti per operazioni di magazzinaggio a medio termine e di consolidamento e deconsolidamento dei carichi);
- ciò lascerà spazio agli aeroporti di Forlì e Parma per inserirsi nelle nicchie di mercato complementari e riaffermare il loro ruolo, qualora, come nel caso di Parma, la società di gestione non abbia puntato ad una aperta competizione con Bologna (e con l'Alta Velocità ferroviaria), concorrenza che potrebbe rivelarsi deleteria per le sue conseguenze economiche. E' necessario completare l'integrazione operativa degli scali forlivese e bolognese; in questo contesto il sistema di collegamento e di servizio all'aeroporto di Forlì assume un ruolo di grande rilevanza;
- l'impianto di Rimini sarà strettamente legato al ruolo che potrà svolgere per la Repubblica di San Marino, agli esiti della politica economica (in particolare turistica) che il suo comprensorio saprà sviluppare nei prossimi anni nonché alle sinergie con Bologna per la redistribuzione del traffico charteristico che va alla ricerca dei costi più bassi (...).”

### 4. TOSCANA

#### Master plan del Sistema Aeroportuale Toscano

Approvato: 2007

Si riportano di seguito le considerazioni finali dell'indagine svolta dalla Regione Toscana nell'ambito del Master Plan aeroportuale:

- Il traffico gravitante sulla Regione ha ulteriori margini di sviluppo sia nei due aeroporti aperti al traffico commerciale, Firenze e Pisa, che a Siena e Grosseto per il traffico di Aviazione Generale e turistico charter. Il suo aumento (...) dipenderà, essendo prevalentemente traffico incoming, dalle capacità promozionali e di vendita della Regione e degli aeroporti. Si ritiene, infine, che non sia correlato al numero degli abitanti proprio per queste sue caratteristiche di origine/destinazione.
- La capacità aeronautica dei due aeroporti principali ha limiti obiettivi a Firenze (3-3,5 milioni di passeggeri/anno) ed anche a Pisa, ma non nel breve periodo, per l'unidirezionalità della pista in funzione dell'abbattimento del disturbo acustico. E' probabile pertanto che anche Grosseto abbia sviluppo in futuro, se integrato con gli altri aeroporti toscani.
- (...) Siena promuova il suo traffico attuale senza promuovere programmi per la rotazione della pista, intervento che migliorerebbe l'operatività dello scalo a scapito della salvaguardia ambientale. Cerchi invece di sviluppare l'attività anche nella bassa stagione con manifestazioni non aviation ma con sicuri benefici indotti per l'economia locale.

Conclusioni<sup>58</sup>

I due principali scali toscani di Pisa e Firenze non sono in naturale competizione fra loro (...). Si tratta da una parte di uno scalo prevalentemente orientato al traffico business, con spostamenti nei quali il valore del tempo è altissimo, dall'altra di uno scalo che ha tutte le opportunità per servire un pubblico prevalentemente turistico. Questo comporta che le strategie di intervento (...) siano orientate ad accentuare le caratteristiche peculiare dei due aeroporti:

- In una prospettiva di sviluppo, Pisa potrebbe registrare aumenti di traffico consistenti (sia nei volumi che nelle destinazioni) e ogni opera infrastrutturale dovrebbe poter consentire questo incremento (piazze di sosta, spazi interni, collegamenti...). Anche se i tempi di accesso all'aeroporto per una clientela di tipo turistico o di lungo raggio non sono cruciali come per il traffico business, le condizioni e la comodità di accesso lo sono; la maggior parte del traffico turistico che non vola per Pisa si dirige a Fiumicino, Malpensa o Bologna. Sarà necessario quindi che i collegamenti per l'aeroporto di Pisa siano comparativamente più agevoli e gli scambi modali per raggiungerlo siano minimizzati e facilitati.

Per Firenze l'incremento di traffico dovrebbe essere realizzato prevalentemente con la frequenza dei collegamenti che dovrebbe accompagnarsi da aumenti del livello di sicurezza, dell'operatività nelle ore di punta (bretella di rullaggio), dei servizi alla clientela business, da un riordino estetico dell'aerostazione nel suo complesso e da un maggiore rapidità di collegamento con i maggiori centri.

<sup>58</sup> Fonte: Master Plan Aeroportuale, p. 79

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Strategie di sviluppo per il sistema aeroportuale regionale<sup>59</sup></p> <p>Per la Regione Toscana, la soluzione sarebbe quindi “una holding partecipata da tutti gli aeroporti toscani e che accentri sotto di sé una serie di funzioni che, secondo le normative vigenti, potrebbero variare dalla D.G. alla pianificazione sviluppo, da alcuni servizi tecnici all'amministrazione e finanza, dai servizi legali all'area del personale etc., lasciando alle singole società aeroportuali solo quelle più specifiche e legate alla “gestione del traffico” (assistenza, manutenzione etc.).”</p> <p>“Qualora questo non fosse realizzabile in tempi brevi, si può proporre di sperimentare una soluzione intermedia attraverso un Consorzio Temporaneo di Imprese, nel quale far confluire sempre tutte le attività che possono essere messe in comune ed i servizi che si possono attualmente integrare.”</p>   |
| <b>Regione Toscana - stanziamenti<sup>60</sup></b>   | <p>La Regione con delibera della Giunta n. 1119/2008 ha definito gli obiettivi operativi ed il relativo stanziamento finanziario per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aeroporto di Pisa: Investimenti per il miglioramento della sicurezza passeggeri all'interno dell'aeroporto, per € 2.900.000;</li> <li>• Aeroporto di Firenze : Interventi di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali con benefici in termini operativi e ambientali, per € 1.800.000;</li> <li>• Aeroporto di Marina di Campo-Isola d'Elba: Interventi di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali finalizzati al raggiungimento delle caratteristiche tecniche per garantire un servizio di continuità territoriale, per € 2.500.000;</li> <li>• Aeroporto di Siena: Interventi sulle infrastrutture aeroportuali finalizzati all'adeguamento delle caratteristiche ambientali dell'infrastruttura, per € 400.000;</li> <li>• Aeroporto di Grosseto: Interventi sulle infrastrutture aeroportuali finalizzati all'adeguamento delle condizioni di sicurezza e operative, per € 400.000;</li> </ul> <p>Le risorse destinate alla prima fase di attuazione (2008) dei programmi di investimento sul sistema aeroportuale toscano, vengono così ripartite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per € 1.500.000 a favore di SAT (Società di gestione di Pisa);</li> <li>• per € 500.000 a favore di AlaToscana S.p.A. (società di gestione dell'Elba);</li> <li>• Gli interventi programmati rientrano nelle previsioni del PIR 1.8 "Sviluppo della piattaforma logistica toscana" del Programma regionale di sviluppo, e saranno realizzati impiegando, per le annualità successive al 2008, anche risorse del Fondo aree sottoutilizzate - FAS 2007/2013 (delibera della Giunta regionale n. 529/2008)<sup>61</sup>.</li> </ul> |
| <b>Piano Regionale della Mobilità e della Logistica (PRML) – Linee Guida</b><br>Adottato: 2003 | <p>Il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica, approvato con D.C.R. 63/2004, evidenzia come “la Toscana resti una regione sottodotata di offerta di trasporto aereo rispetto al suo peso economico e la metà dei suoi passeggeri potenziali continua ad arrivare o partire da altri scali.”</p> <p>Tra le azioni è quindi auspicabile una crescente concorrenza “negli scali”, piuttosto che una concorrenza “fra gli scali” toscani, che anzi dovrebbero tendere ad una progressiva specializzazione”.</p>   |
| <b>Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2006-2010</b><br>Approvato: 2006                      | <p>Il PRS 2006-2010 pone la creazione di un sistema aeroportuale integrato regionale tra le priorità programmatiche della legislatura ed individua, tra i risultati attesi, quello di programmare gli interventi di potenziamento del sistema degli aeroporti toscani in funzione dello sviluppo della piattaforma logistica costiera, al fine di promuovere l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto.</p>  |
| <b>Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate 2007-2013 (PAR – FAS)</b>      | <p>Il Programma contiene il PIR<sup>62</sup> 1.8 “Sviluppo della piattaforma logistica toscana”:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'obiettivo strategico è pienamente conforme a quanto previsto dalla priorità 6 del QSN poiché lo sviluppo della piattaforma logistica costiera consente di integrare il territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto, a vantaggio anche di tutti gli altri sistemi di trasporto (ferroviario, portuale ed aeroportuale).</li> </ul> <p>Finalità generali del PIR 1.8: Sviluppare il sistema aeroportuale per consentire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la valorizzazione delle specifiche caratteristiche funzionali, compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali;</li> <li>• lo sviluppo di soluzioni gestionali e coordinate, nel rispetto delle normative vigenti, al fine di aumentare la competitività del sistema nell'ambito di una politica di integrazione del sistema aeroportuale;</li> <li>• la mitigazione degli effetti di inquinamento atmosferico ed acustico.</li> </ul> <p>All'interno del PIR 1.8 si trovano due linee di azione che interessano il sistema aeroportuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linea di azione 2: Interventi sulla viabilità regionale</li> </ul> <p>È previsto un accantonamento programmatico di risorse pari a <b>euro 49.782.644</b>.</p> <p>La presente linea d'azione riguarda solo interventi sulla SGC FI-PI-LI, ovvero interventi di adeguamento messa in sicurezza con opere di risanamento della pavimentazione, regimazione delle acque piovane, barriere di sicurezza laterali e centrali.</p> <p>Azioni cardine:</p>   |

<sup>59</sup> Fonte: Master Plan Aeroportuale, p. 80

<sup>60</sup> Delibera n. 1119 del 22 dicembre 2008 sul sistema aeroportuale [Ex art 21 quinquies della legge finanziaria per l'anno 2008 (L.R. n. 67/2007)]

<sup>61</sup> Confronta in seguito.

<sup>62</sup> Programma Integrato Regionale (PIR).



|   |  |
|---|--|
|   | <p>Gli interventi sulla SGC FI-PI-LI sono da considerarsi azioni cardine per la Regione Toscana dal momento che la SGC è un'infrastruttura strategica, che collega <u>Firenze con l'Aeroporto</u> e la Darsena di Pisa, il Porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce e la grande viabilità nazionale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linea di azione 3: Sistema integrato aeroportuale, portualità regionale e navigazione interna</li> </ul> <p>E' previsto un accantonamento programmatico di <u>euro 13.000.000</u>.</p> <p>La presente linea si suddivide in due azioni, di cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Azione 3.1: Potenziamento del sistema integrato aeroportuale.</li> </ul> <p>"Gli interventi che saranno selezionati si configureranno come un progetto integrato per l'<u>adeguamento degli scali aeroportuali toscani</u> e a sostegno delle attività economiche d'impresa e dello sviluppo turistico del territorio. Viene attivata la procedura di notifica alla commissione europea per la verifica degli orientamenti comunitari in materia. I contributi, inquadrabili come regimi di aiuto, non potranno essere concessi prima dell'autorizzazione da parte della Commissione europea.</p> <p>È previsto un accantonamento di risorse pari a <u>euro 6.000.00</u>.</p> <p>Sono inoltre previsti interventi infrastrutturali per garantire l'adeguamento dell'aeroporto di Marina di Campo e la continuità territoriale con l'Isola d'Elba con un accantonamento di risorse pari a <u>euro 2.000.000</u>.</p> <p>Tutti gli interventi di cui alla presente azione saranno ammessi a finanziamento dopo approvazione di specifica norma regionale che li autorizzi.</p> |
| <p>Stanziamen-<br/>ex Legge regionale 21<br/>dicembre 2007, n. 67<br/>"Legge finanziaria per<br/>l'anno 2008"</p> | <p>Art. 21 quinquies - Interventi sul sistema aeroportuale (16)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Al fine di sviluppare il sistema aeroportuale toscano in attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione regionale, sono previsti interventi integrati per il periodo 2008/2010. Per l'anno 2008 è autorizzata la spesa di euro 2 milioni, da destinare alle società di gestione degli aeroporti per spese di investimento coerenti rispetto al quadro degli orientamenti comunitari di settore.</li> <li>• Per gli anni 2009/2010 si provvede con legge di bilancio, sulla base dei programmi attuativi regionali del Fondo aree sottoutilizzate (FAS).</li> <li>• Le risorse di cui al presente articolo sono assegnate con deliberazione della Giunta regionale sulla base delle proposte di intervento presentate dalle società di gestione, nel rispetto dei seguenti criteri: <ul style="list-style-type: none"> <li>• categoria dell'aeroporto e classificazione regionale dell'aeroporto;</li> <li>• flussi di traffico;</li> <li>• garanzia di continuità territoriale con l'isola d'Elba.</li> </ul> </li> </ul>  |

| 5. LAZIO  |  |
|---|--|
| <p><b>Programma Operativo Regionale</b><br/>(POR) FESR 2007-2013</p>  | <p>All'interno del Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 la Regione individua 9 scali aeroportuali di cui solamente Roma Fiumicino e Roma Ciampino hanno una rilevanza, rispettivamente, intercontinentale ed internazionale. Per volume di movimenti di aeromobili, di passeggeri e di merci Fiumicino e Ciampino costituiscono il fulcro del sistema aeroportuale romano. Gli altri 7 aeroporti presentano criticità dal punto di vista gestionale e infrastrutturale, anche se, debitamente rivalutati, potrebbero rappresentare uno strumento di sviluppo dell'economia regionale.</p>  |
| <p><b>Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica</b><br/>Approvato: 2007</p> | <p>[Si fa notare come il Piano vigente individui nell'aeroporto di Latina lo scalo alternativo a Ciampino; i più recenti orientamenti della Regione Lazio indicano tuttavia tale approccio come superato a favore dello scalo di Viterbo]</p> <p><b>Trasporto Passeggeri</b></p> <p>Il trasporto aereo regionale non entra, in termini significativi, nel sistema della mobilità della Regione Lazio ma costituisce condizione necessaria per favorire l'integrazione con gli scali maggiori. Si ritiene che il patrimonio aeroportuale esistente nella Regione, se recuperato e ben gestito, oltre ad ottimizzare l'integrazione con gli aeroporti maggiori possa migliorare l'economia regionale attraverso attività aeree produttive che aumentino il livello occupazionale. Gli aeroporti di Roma Ciampino e Roma Fiumicino sono stati inseriti, nell'ambito del PGT, tra gli aeroporti di rilevanza nazionale appartenenti quindi allo SNIT e costituiscono il sistema aeroportuale romano. Il documento individua come criticità del sistema aeroportuale regionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la carenza dei necessari collegamenti terrestri che non permettono un adeguato coordinamento degli scali facenti parte dello stesso sistema aeroportuale;</li> <li>• le gestioni aeroportuali, in relazione ai processi di privatizzazione e di liberalizzazione dell'handling, ai meccanismi di allocazione degli slot aeroportuali e all'assistenza al traffico aereo;</li> <li>• le anomalie che hanno penalizzato in Italia lo sviluppo dell'aviazione generale che ha assunto in Europa una consistenza in flotta ed ore volate nei cui confronti l'Italia è praticamente inesistente e la cui eliminazione richiede una forte azione legislativa;</li> </ul> |



|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>la mancanza di Società di Gestione a maggioranza pubblica con la presenza della Regione e degli Enti locali competenti per territorio, la anomalia che consente ad aeroporti commerciali, dotati di notevoli risorse finanziarie, di disporre gratuitamente dei servizi antincendio e di assistenza al volo forniti rispettivamente da Ministero dell'Interno e dall'ENAV, e pone invece in aeroporti minori, privi di risorse, gli oneri per gli stessi servizi a carico dell'operatore aeroportuale (normalmente Aero Club locale).</li> </ul> <p>Il documento indica ulteriori obiettivi del sistema aeroportuale regionale ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>far emergere e soddisfare il potenziale di domanda nazionale non ancora espresso, sviluppando le opportunità di attrazione di traffico turistico internazionale;</li> <li>valorizzare le specializzazioni (linea, charter, cargo, courier, posta), e, per questa via, sfruttare al tempo stesso le economie di scala derivanti dalla focalizzazione su un determinato segmento di traffico e le sinergie derivanti dall'operare in un sistema.</li> </ul> <p>Il sistema richiede ovviamente un'adeguata rete di infrastrutture di collegamento fra i rispettivi "sotto-bacini" di traffico. Va aggiunto che una più equilibrata distribuzione territoriale del traffico aereo, anche dei segmenti più "ricchi", potrà stimolare una più uniforme crescita di attività economiche dirette e indotte, oltre che dell'occupazione.</p> <p>Il Piano prevede altresì "(...) la razionalizzazione ed il rafforzamento del sistema infrastrutturale stradale e ferroviario per garantire l'accesso di persone e merci alle aree aeroportuali, nonché la realizzazione di interventi volti alla tutela del paesaggio ed al contenimento dell'impatto acustico sulle aree circostanti."</p> <p><b>Trasporto merci</b></p> <p>Per quanto concerne il trasporto aereo delle merci le linee guida regionali programmano lo sviluppo della capacità aeroportuale per le merci (cargo, posta, courier) attraverso le seguenti azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>evitare la polverizzazione delle iniziative e, laddove ne ricorrano le condizioni, individuare siti a prevalente vocazione cargo e incentivando la lavorazione in loco delle merci;</li> <li>promuovere la costruzione di infrastrutture ferroviarie di accesso ai terminali cargo, ove i volumi, in concorso con il trasporto passeggeri, ne rendano sostenibili i costi di esercizio;</li> <li>in relazione al settore cargo (merci) dell'aeroporto di Fiumicino, è necessaria implementare politiche relative allo sviluppo di questo segmento di mercato.</li> </ul> |
|--|--|

| 6. CAMPANIA  |   |
|--|---|
| <p><b>Programma Operativo Regionale (POR) FESR 2007-2013</b></p> | <p>Le linee programmatiche a livello regionale (POR FESR 2007 – 2013) individuano il percorso che l'Amministrazione Regionale ha intrapreso, nei primi anni 2000, per il reperimento delle informazioni e delle valutazioni per la creazione di sistema aeroportuale regionale competitivo. Le necessità principali riguardavano una maggiore efficienza dei collegamenti con gli hub internazionali e il sostegno alle attività produttive e turistiche. Tale percorso ha condotto allo Studio di fattibilità sul Sistema Aeroportuale della Campania, dal quale emergevano, in primis, i limiti tecnici, territoriali ed ambientali dell'Aeroporto di Capodichino, il quale – senza correttivi a livello sistemico - non sarebbe stato in grado di sopportare la movimentazione prevista di merci e passeggeri già a partire dal 2010.</p> <p>La soluzione individuata prevede "la delocalizzazione delle attività dell'Aeroporto di Capodichino con idonea differenziazione funzionale, nel terzo sito aeroportuale della Campania ubicato a Grazzanise" dalla quale discendono diverse funzioni dei tre poli aeroportuali regionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>"Napoli – Capodichino" diventerà un city airport, con un traffico - principalmente - del comparto business;</li> <li>"Grazzanise" verrà demandato al traffico leisure e ai collegamenti intercontinentali;</li> <li>(Per la realizzazione dell'intero progetto, si calcola un investimento di 1,4 miliardi di euro, dei quali 896,5 milioni a carico di Stato e Regione e circa 535 milioni a carico della GESAC)</li> <li>"Salerno – Costa d'Amalfi" (Pontecagnano) assolverà alla duplice funzione business e leisure per voli di linea e charter, specie a scopo turistico.</li> </ul> <p>In questa sede non vengono menzionate le linee di sviluppo dell'aeroporto di Capua.</p> <p>Sempre nell'ambito del POR FESR 2007-2013, vengono individuate delle progettualità cardine, denominate come "Grandi Progetti", le quali prendono in considerazione le linee di sviluppo del sistema regionale aeroportuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>"Sistema della Metropolitana regionale": il completamento del sistema metropolitano della conurbazione salernitana prevede la realizzazione di una linea ferroviaria a semplice binario in affiancamento alla linea FS esistente sulla tratta Arechi (stazione esclusa) – Pontecagnano FS – Pontecagnano Aeroporto.</li> <li>"Logistica e porti": presenta sinergie e complementarietà con gli interventi di completamento delle infrastrutture economico-industriali esistenti ed, inoltre, con la realizzazione delle Città della Produzione e del Polo fieristico. Esso si integra con il Grande Progetto "Aeroporti Campani".</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Presenta complementarità con gli interventi previsti nel PON e nel PNM “Reti e Mobilità”, per la costruzione dei Corridoi I e VIII.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Aeroporti Campani”: Il progetto è finalizzato alla realizzazione del sistema regionale di infrastrutture tese a garantire la migliore accessibilità a mezzi e persone all'aeroporto di Grazzanise. A tal proposito, si prevede di migliorare il collegamento tra l'autostrada A1, il futuro Aeroporto di Grazzanise, la Domiziana e la variante di Capua, con la realizzazione di: <ul style="list-style-type: none"> <li>- un'arteria con caratteristiche autostradali (due corsie per senso di marcia) di collegamento tra il nuovo svincolo di Capua Sud-Santa Maria Capua Vetere (in costruzione) dell'autostrada A1, e l'asse di supporto all'altezza di Villa Literno (Domiziana), che raggiungerà anche il futuro aeroporto di Napoli-Grazzanise;</li> <li>- un'arteria stradale (una corsia per senso di marcia) di collegamento tra la nuova strada di cui al primo punto, e lo svincolo di Capua Nord dell'A1 (cosiddetta “variante di Capua”).</li> <li>- un collegamento ferroviario tra i siti aeroportuali di Capodichino e Grazzanise. Relativamente a quest'ultimo punto, è in corso uno studio di fattibilità per la realizzazione di un collegamento ferroviario col sito aeroportuale di Grazzanise.</li> </ul> </li> </ul> |
|--|---|

| 7. PUGLIA  |   |
|--|---|
| <b>Programma Operativo Regionale (POR)</b><br>FESR 2007-2013 | <p>Il quadro della dotazione di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e delle merci nella regione Puglia è contraddistinto da notevoli disomogeneità che si traducono in livelli di accessibilità sostanzialmente differenti tra le varie aree interne. La situazione in merito al potenziale di accessibilità regionale nel confronto dello spazio europeo è desumibile dallo studio ESPON: la Puglia evidenzia livelli di accessibilità stradale, ferroviaria, aerea e multimodale di poco superiore, nel contesto meridionale, solo alla Sicilia ed alla Calabria.</p> <p>Per quanto attiene il potenziale d'accessibilità aerea si rileva una sostanziale penalizzazione delle aree dell'appennino Dauno e del sud Salento rispetto ai contesti territoriali ricadenti nel bacino d'utenza dei due principali aeroporti regionali. La suddetta situazione è certamente imputabile al livello di efficienza ed integrazione del sistema della mobilità regionale che non consente il raggiungimento dei due nodi aeroportuali a costi generalizzati di trasporto economicamente accettabili da parte della popolazione delle aree geograficamente marginali della regione. Anche i livelli di saturazione sulla rete sono tendenzialmente medio-bassi e le uniche criticità che si riscontrano sono concentrate nel tempo e nello spazio (fenomeni a carattere sistematico in accesso/uscita dalle principali aree urbane ed episodico nei periodi di punta del traffico turistico), soprattutto a causa della inadeguata capacità delle interconnessioni con la viabilità di rango inferiore in corrispondenza dei principali attrattori/generatori di traffico. Quest'ultimo aspetto costituisce uno dei principali punti debolezza del sistema stradale nella prospettiva del potenziamento della “piattaforma logistica regionale per le merci”, che sconta una infrastrutturazione generalmente carente nell'interconnessione tra la viabilità principale e i nodi intermodali presenti in territorio regionale: porti, interporti, stazioni ferroviarie e aeroporti.</p> <p>La dotazione impiantistica <i>air side</i> (al 2007) è da considerarsi soddisfacente e sarà ulteriormente potenziata grazie agli interventi programmati e finanziati ovvero già in corso di realizzazione: l'asse V “Reti e collegamenti per la mobilità”, infatti, prevede il “riequilibrio modale e potenziamento dei collegamenti ferroviari, stradali, aeroportuali e portuali”, prevenendo il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee, il contenimento del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo e promuovere l'efficienza energetica di settore.</p> <p>Considerando le sinergie con altri fondi e strumenti finanziari, si ricorda che con il PON “Reti e Mobilità” verranno attuati gli interventi a forte valenza interregionale, nazionale ed internazionale, con particolare riferimento a quelli riguardanti il Corridoio 8, i collegamenti con il Corridoio 1, nonché il rafforzamento delle grandi reti viarie e dei nodi aeroportuali e portuali.</p> |

| SICILIA  |  |
|--|--|
| <b>Programma Operativo Regionale (POR)</b><br>FESR 2007-2013 | <p>La Sicilia continua a scontare la condizione di insularità sul piano dell'accessibilità esterna mentre sul piano dell'accessibilità interna (ossia la capacità di collegamento ai nodi dei territori dell'Isola) la situazione appare lievemente migliore rispetto ad alcune altre regioni dell'Obiettivo Convergenza ma ancora molto distante dalla media nazionale. Le infrastrutture legate alla mobilità e alla logistica, pertanto, presentano un forte fabbisogno di interventi strutturali in relazione alla persistenza del divario di dotazione e al grado di effettivo utilizzo delle stesse.</p> <p>All'interno delle priorità di intervento dell'Asse 1 (Reti e Collegamenti per la mobilità), l'Obiettivo specifico 1.2 (Accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del</p> |

territorio) è declinato in diversi obiettivi specifici tra i quali, la possibilità di “Potenziare le strutture landside degli aeroporti esistenti e realizzare interventi finalizzati all’innovazione tecnologica nel settore del trasporto aereo” (Obiettivo operativo 1.2.3).

L’obiettivo operativo mira al consolidamento delle azioni, avviate nel precedente periodo di programmazione, per il potenziamento e l’ammodernamento del settore aeroportuale, coerenti con le scelte strategiche declinate dalla programmazione regionale di settore. Tale potenziamento si intende mirato, innanzitutto, all’innalzamento degli standard di qualità dei servizi nelle strutture delle aree terminal passeggeri e merci, nonché di attrezzature funzionali a progetti di innovazione tecnologica nel settore del trasporto aereo. Attraverso tale obiettivo, infine, si realizzeranno interventi nel settore eliportuale inseriti in apposite reti funzionali.

Per quel che riguarda le infrastrutture aeroportuali, durante il precedente periodo di programmazione, sono stati posti in essere specifici interventi (contenuti nell’Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Aereo sottoscritto in data 5/11/2001) che, potenziando le infrastrutture aeroportuali, permettono ora di concentrarsi sulla loro ottimale integrazione modale con le altre reti di trasporto.

Al fine di evitare il rischio di un sovradimensionamento della rete aeroportuale che possa portare ad un incremento dei costi non sopportabile dalle società di gestione dei singoli scali siciliani, ulteriori interventi dovranno puntare esclusivamente al completamento di quanto già avviato nel precedente ciclo di programmazione e, comunque, tutti gli interventi andranno giustificati da appositi studi che ne verifichino la sostenibilità finanziaria, non solo nella fase di investimento, ma soprattutto nella fase di gestione.

La strategia complessiva per l’attuazione delle infrastrutture per tutte le modalità di trasporto è stata definita attraverso una programmazione unitaria nell’ambito del Piano Regionale dei Trasporti (*adottato e approvato in diverse fasi dal 2002 al 2004*).

L’attuazione di tale strategia è avvenuta attraverso la stipula di appositi Accordi di Programma Quadro.

### 3.4 PROGRAMMAZIONE ECONOMICA NAZIONALE E REGIONALE PER LO SVILUPPO AEROPORTUALE

Il sistema finanziario pubblico per lo sviluppo degli investimenti nel settore delle infrastrutture di trasporto, e quindi nel settore aeroportuale, presenta provvedimenti tanto a livello statale quanto regionale; provvedimenti che si sono susseguiti ed articolati nel tempo sotto varie forme tecniche.

Nei paragrafi che seguono sono riportati i costi stimati, gli stanziamenti di spesa e gli interventi riferiti direttamente agli aeroporti e contenuti nei diversi strumenti di finanziamento della programmazione economica nazionale e regionale, indicati dal Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013, dalla programmazione negoziata Stato-Regioni e dalla programmazione riconducibile al Quadro Strategico Nazionale (QSN) e, di conseguenza, ai Programmi Operativi (PO).

Da un punto di vista metodologico si deve rilevare la oggettiva difficoltà di sistematizzazione e messa in coerenza delle informazioni derivanti dai diversi canali di finanziamento. L'attività di rassegna delle fonti di finanziamento comporta infatti criticità rilevanti.

- La complessità del monitoraggio degli strumenti di finanziamento rende difficoltosa agli stessi soggetti istituzionali coinvolti una esaustiva ed aggiornata rendicontazione degli interventi.
- La eterogeneità dei canali di finanziamento implica spesso la duplicazione delle informazioni relative a opere e costi che fanno capo di volta in volta a differenti capitoli finanziari in relazione del soggetto istituzionale che pubblica l'informazione (Ministero, piuttosto che Regione, etc.).
- La presentazione delle informazioni in forma aggregata nelle fonti rende nella maggior parte dei casi difficoltoso reperire il dettaglio degli interventi, delle relative stime di costo e della quota di finanziamenti già stanziata.
- La struttura stessa dei documenti operativi - si pensi ai PO nazionali e regionali prevede come maggiore dettaglio (nella parte di previsione dei finanziamenti dei c.d. Temi Principali) la categoria di spesa "Aeroporti", che solo in tale forma aggregata consente di dimensionare la misura degli interventi del settore con riferimento agli stanziamenti complessivi o agli stanziamenti relativi alla tematica "Reti e Mobilità".
- Nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013 è lo stesso Ministero Infrastrutture che fa notare come sia ancora lontana la messa in coerenza delle informazioni disponibili contenute nei diversi documenti. L'auspicata sistematizzazione delle informazioni consentirebbe la corretta identificazione delle priorità e più in generale degli interventi delle programmazioni europee, nazionali e regionali.

#### 3.4.1 Il DPEF 2010-2013: i finanziamenti prioritari al settore aeroportuale

In precedenza, nel corso dello studio, l'analisi è stata focalizzata sulla realizzazione di opere (autostradali, stradali e ferroviarie) contenute nella programmazione nazionale e regionale in grado di modificare nel breve, medio o lungo termine l'accessibilità agli aeroporti in termini di ampliamento del bacino di utenza di alcuni scali rispetto ad altri.

Sebbene nei documenti di programmazione non siano sempre presenti indicazioni di costo certe, si può ragionevolmente stimare che il costo di tali interventi - opere definite prioritarie dalla programmazione strategica nazionale e dalla programmazione strategica regionale - nel complesso ammonti a circa 165 miliardi di euro, di cui il **42,2% finanziato**.

| Opere programmate  | Costo<br>(milioni di euro) | Finanziamento<br>(milioni di euro) | Quota finanziata<br>(%) |
|--|----------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| Opere che impattano sui bacini di utenza degli aeroporti | 164.939,57                 | 69.675,49                          | 42,2%                   |

Figura 3.4 - Costo stimato degli interventi inseriti nella programmazione strategica nazionale e regionale che impattano sui bacini di utenza degli aeroporti e quota finanziata

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati DPEF 2010-2013.

Nei paragrafi che seguono sono invece riportati i risultati dell'analisi relativa al **finanziamento di opere di diretto interesse** per l'infrastruttura aeroportuale. Nello specifico:

- interventi di accessibilità diretta agli aeroporti (metropolitane, collegamenti ferroviari interni allo scalo, etc.);
- opere relative allo scalo (*air side* o *land side*).

#### 3.4.1.1 Le opere di diretta accessibilità agli aeroporti: il finanziamento

Rispetto agli interventi di cui sopra, la programmazione nazionale dedica il 2,3% degli stanziamenti (costo) e il 2,7% dei finanziamenti già erogati per la realizzazione delle infrastrutture di diretto accesso agli aeroporti, finalizzate al potenziamento dei collegamenti ferroviari e metropolitani.

Dall'analisi dei dati si desume in particolare che:

- le aree interessate da tali finanziamenti sono principalmente Nord Ovest, Sud e Sicilia;
- il Nord Ovest è interessato da opere per importi pari al 62,4% del totale dei costi previsti e all'81,9% dei finanziamenti totali già stanziati;
- nessuna opera di tale tipologia è prevista invece per il Centro Nord e il Centro;
- sono più esigui - non solo in termini di opere da realizzare, ma anche in termini di finanziamenti già erogati - gli interventi dedicati al Nord Est e alla Sardegna.

| Opere programmate per Area   | Costo<br>(milioni di euro) | Finanziamento<br>(milioni di euro) | Quota finanziata<br>(%) | Costo area su totale costi<br>(%) | Finanziamento area su totale finanziamenti<br>(%) |
|--|----------------------------|------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|---|
| Nord Ovest (A)   | 2.382,1                    | 1.519,7                            | 63,8%                   | 62,4%                             | 81,9%   |
| Nord Est (B)   | 314,3                      | 0,9                                | 0,3%                    | 8,2%                              | 0,0%  |
| Centro Nord (C)  | 0,0                        | 0,0                                | 0,0%                    | 0,0%                              | 0,0%  |
| Centro (D)   | 0,0                        | 0,0                                | 0,0%                    | 0,0%                              | 0,0%  |
| Sud (E)  | 624,4                      | 245,3                              | 39,3%                   | 16,4%                             | 13,2%   |
| Sicilia (F)  | 425,0                      | 90,1                               | 21,2%                   | 11,1%                             | 4,9%  |
| Sardegna (G)   | 73,1                       | 0,0                                | 0,0%                    | 1,9%                              | 0,0%  |
| Totale Opere diretta accessibilità agli aeroporti<br>(A+B+C+D+E+F+G) | 3.818,9                    | 1.856,0                            | 48,6%                   | 100,0%                            | 100,0%  |
| Totale Opere che impattano sui bacini di utenza degli aeroporti      | 164.939,6                  | 69.675,5                           | 42,2%                   | -                                 | -   |
| quota %  | 2,3%                       | 2,7%                               | -                       | -                                 | -   |

**Figura 3.5 - Costo e finanziamenti degli interventi inseriti nella programmazione strategica nazionale relativi agli aeroporti**

Fonte: database Nomisma (elaborazioni su DPEF 2010-2013)

| Aeroporto  | Accessibilità       | Infrastruttura   | Rilievo* | Stato di avanzam.     | Inizio lavori previsto | Fine lavori prevista | Costo (milioni di euro) | Quota finanziata |
|--|---------------------|--|----------|-----------------------|------------------------|----------------------|-------------------------|------------------|
| <b>NORD OVEST</b>  |                     |  |          |                       |                        |                      | <b>2.382,1</b>          | <b>63,8%</b>     |
| Milano Malpensa  | Ferroviaria         | Accessibilità ferroviaria Malpensa: potenziamento linea Novara-Malpensa-Saronno-Seregno  | R        | appalto               | 2005                   | 2011                 | 396,0                   | 78,0%            |
|  | Stradale            | Nuova infrastruttura di collegamento con Malpensa  | R        | finanziato da avviare | 2009                   | 2012                 | 419,1                   | 32,9%            |
|  | Ferroviaria         | Accessibilità Malpensa: ferrovia Arcisate-Stabio   | R        | finanziato da avviare | 2009                   | 2012                 | 223,0                   | 100,0%           |
|  | Ferroviaria         | Estensione linea ferroviaria Terminal 1 e Terminal 2 Aeroporto Malpensa (OPERE TAVOLO EXPO 2015)                                       | L        | progetto prelimin.    | 2011                   | 2014                 | 140,0                   | 0,0%             |
| Milano Linate  | Metropolitana       | Linea M4 Sforza Policlinico-Linate (2° tratta)   | L        | progetto prelimin.    | entro 2013             | -                    | 910,1                   | 61,1%            |
| Brescia  | Autostradale        | Raccordo autostradale Casello di Ospitaletto (A4) e aeroporto di Montichiari   | R        | cantierato            | 2009                   | 2013                 | 293,9                   | 100,0%           |
| <b>NORD EST</b>  |                     |  |          |                       |                        |                      | <b>314,3</b>            | <b>0,3%</b>      |
| Venezia  | Ferroviaria         | Aeroporto Venezia (collegamento ferroviario)   | L        | progetto prelimin.    | entro 2013             | -                    | 223,9                   | 0,4%             |
|  | Collegamento rapido | Sublagunare di Venezia   | L        | proposta / programm.  | -                      | -                    | -                       | -                |
| Verona   | Ferroviario         | Aeroporto di Verona (collegamento ferroviario)   | L        | progetto prelimin.    | entro 2013             | -                    | 90,4                    | 0,0%             |
| <b>SUD</b>   |                     |  |          |                       |                        |                      | <b>624,4</b>            | <b>39,3%</b>     |
| Napoli   | Metropolitana       | Capodichino Aeroporto -Centro Direzionale  | L        | finanziato da avviare | -                      | 2010                 | 365,0                   | 67,2%            |
| Grazzanise   | Stradale            | Collegamento variante di Caserta, aeroporto di Grazzanise  | R        | finanziato da avviare | -                      | -                    | 200,0                   | 0,0%             |
| Salerno  | Metropolitana       | Completamento metropolitana di Salerno: Stadio tratta Stazione Pontecagnano Aeroporto)   | L        | -                     | -                      | -                    | 59,4                    | -                |
| <b>SICILIA</b>   |                     |  |          |                       |                        |                      | <b>425,0</b>            | <b>21,2%</b>     |
| Catania  | Metropolitana       | Catania stazione - aeroporto: prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania: tratta Stesicoro - Aeroporto | L        | finanziato da avviare | da avviare             | -                    | 425,0                   | 21,2%            |
| <b>SARDEGNA</b>  |                     |  |          |                       |                        |                      | <b>73,1</b>             | <b>0,0%</b>      |
| Alghero  | Stradale            | SS 291: lavori di costruzione della nuova SS 291 bivio Olmedo-Alghero-Aeroporto Fertilia - tratto Alghero-bivio Rudas                  | N        | progetto definitivo   | -                      | -                    | 73,1                    | 0,0%             |
| <b>Totale opere diretta accessibilità agli aeroporti</b> |                     |  |          |                       |                        |                      | <b>3.818,9</b>          | <b>48,6%</b>     |

Ove: N = nazionale; R = regionale; L = locale

**Figura 3.6 - Costo e finanziamenti degli interventi inseriti nella programmazione strategica nazionale relativi agli aeroporti**

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati DPEF 2010-2013)

### 3.4.1.2 Il coordinamento Stato-Regioni: le Intese Generali Quadro

Secondo quanto riportato nel DPEF 2010-2013, il sistema di accordi che va sotto la definizione di Intese Generali Quadro ha l'obiettivo di rendere coerente le istanze regionali con i criteri di programmazione che lo Stato centrale assume su di sé. Nello stesso documento il Ministero Infrastrutture fa notare come sia ancora lontana la messa in coerenza di tutte le informazioni disponibili, contenute nei diversi documenti; e come una sistematizzazione delle informazioni consentirebbe la corretta identificazione delle priorità e più in generale degli interventi delle programmazioni europee, nazionali e regionali.

Di seguito si riportano le informazioni relative alle Intese Generali Quadro, per Regione. Alcuni degli interventi che rientrano nelle Intese sono stati presentati più sopra nella tabella dettaglio della programmazione nazionale prioritaria. In questa sede si intende pertanto mettere in evidenza quali di queste opere è contenuta nelle Intese con le Regioni.

| Sistemi infrastrutturali               | Interventi   | Costo  | Finanziamenti disponibili |                     |             |      |         | Fabbisogni da reperire |
|--|--|--------|---------------------------|---------------------|-------------|------|---------|------------------------|
|  |  |        | L.O                       | Altre fonti Statali | Enti Locali | U.E. | Privati |                        |
| <b>Regione Abruzzo</b>                 |  |        |                           |                     |             |      |         |                        |
| Vari                                   | Adeguamento e messa a norma dell'aeroporto di Pescara                          | 6,50   | -                         | 6,50                | -           | -    | -       | -                      |
| <b>Regione Campania</b>                |  |        |                           |                     |             |      |         |                        |
| Metropolitana                          | Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale                                | 365,12 | -                         | 64,70               | 180,72      | -    | -       | 119,70                 |
| Nodo aeroportuale accessibilità viaria | Collegamento variante di Caserta - aeroporto di Grazzanise                     | 200,00 | -                         | -                   | -           | -    | -       | 200,00                 |
| Metropolitana                          | Completamento Metropolitana di Salerno, tratta Stazione Pontecagnano- Aeroport | 59,40  | -                         | -                   | -           | -    | -       | -                      |
| <b>Regione Umbria</b>                  |  |        |                           |                     |             |      |         |                        |
| Hub aeroportuale                       | Aeroporto internazionale dell' Umbria  | 35,00  | -                         | 25,00               | 10,00       | -    | -       | -                      |
| <b>Regione Veneto</b>                  |  |        |                           |                     |             |      |         |                        |
| Rete ferroviaria                       | Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia                                  | 223,92 | -                         | 1,00                | -           | -    | -       | 222,92                 |
| Rete ferroviaria                       | Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona                                   | 90,40  | -                         | -                   | -           | -    | -       | 90,40                  |

Figura 3.7 – Intese Generali Quadro: finanziamenti al settore aeroportuale (milioni di euro)

Fonte: DPEF 2010-2013

### 3.4.1.3 Gli interventi del Fondo Infrastrutture

Secondo le indicazioni contenute nel DPEF 2010-2013, l'unico stanziamento destinato al settore aeroportuale afferente al Fondo Infrastrutture riguarda le opere relative all'aeroporto di Vicenza, finanziato ad oggi (2010) al 60% del costo stimato.

| Aree programmatiche   | Interventi           | Legge Obiettivo o Fondi propri FS | Fondi FAS       |         | Privati | Da programmare | Inoltro al CIPE |
|---|----------------------|-----------------------------------|-----------------|---------|---------|----------------|-----------------|
|   |                      |                                   | 15% Centro Nord | 85% Sud |         |                |                 |
| Risorse destinate al riassetto dei sistemi urbani e metropolitani | Aeroporto di Vicenza | -                                 | 16,50           | -       | -       | -              | Già approvato   |

Figura 3.8 - Interventi Fondo Infrastrutture per il settore aeroportuale (quadro di dettaglio Delibera 6 marzo) (in mio euro)

Fonte: DPEF 2010-2013



| Aree programmatiche   | Interventi           | Totale | 2009 | 2010 | 2011 | Dopo 2011 |
|---|----------------------|--------|------|------|------|-----------|
| Risorse destinate al riassetto dei sistemi urbani e metropolitani | Aeroporto di Vicenza | 16,50  | 0,00 | 9,90 | 4,95 | 1,65      |

Figura 3.9 - Interventi Fondo Infrastrutture per il settore aeroportuale (quadro di dettaglio Delibera 6 marzo 2009 - stime di tiraggio di cassa; mil euro)

Fonte: DPEF 2010-2013

#### 3.4.1.4 Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni

In aggiunta al contenuto delle Intese Generali Quadro, il DPEF 2010-2013 segnala il quadro delle emergenze già avanzate in occasione di incontri di lavoro o formali con le singole Regioni.

Per il settore aeroportuale, il Documento indica le seguenti azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni, relative alla realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali a Viterbo e Grazzanise.

| Regione  | Intervento   |
|----------|--|
| Lazio    | L'avvio del processo realizzativo del nuovo aeroporto di Viterbo |
| Campania | Definizione progettuale aeroporto di Grazzanise                  |

Figura 3.10 - Interventi da effettuare prioritariamente nelle Regioni per il settore aeroportuale, di fonte DPEF 2010-2013

Fonte: DPEF 2010-2013

### 3.4.2 Gli Accordi Programma Quadro (APQ): la programmazione regionale per il settore aeroportuale

La tabella seguente riporta lo stato della programmazione APQ in Italia con riferimento al **settore aeroportuale**. I dati si riferiscono all'ultimo monitoraggio istituzionale pubblicato dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS) che fa capo al Ministero dello Sviluppo Economico. L'Accordo di Programma Quadro (APQ) è strumento di programmazione operativa che consente di dare immediato avvio agli investimenti previsti dalle intese istituzionali di programma stipulate tra Stato e Regioni o Province Autonome.

Il monitoraggio del DPS indica la tipologia degli APQ attivi per regione e per settore e consente di evidenziare i finanziamenti dedicati al settore aeroportuale.

Dai dati DPS emerge che solo Valle d'Aosta, Lombardia, Umbria e Puglia hanno ad oggi all'attivo Accordi per interventi relativi agli aeroporti.<sup>63</sup> Più nel dettaglio:

- **Valle d'Aosta:** ha sottoscritto 2 APQ nel 2005 e nel 2007 finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale. L'importo relativo ai due Accordi costituisce oltre il 40% dell'importo degli accordi APQ sottoscritti dalla Regione. Lo stato medio di avanzamento finanziario degli interventi è pari al 16,4%.
- **Lombardia:** ha sottoscritto 1 APQ nel 1999 per finanziare il sistema dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa. L'importo costituisce circa il 39% dell'importo degli accordi APQ della Regione. Lo stato medio di avanzamento finanziario degli interventi è pari al 43%.
- **Umbria:** ha sottoscritto 1 APQ nel 2001 per finanziare interventi alle infrastrutture aeroportuali. L'importo relativo all'Accordo costituisce solo l'1% dell'importo complessivo degli accordi APQ sottoscritti dalla Regione. Lo stato medio di avanzamento finanziario degli interventi è pari a oltre l'80%.
- **Puglia:** ha sottoscritto 2 APQ nel 2003 e nel 2004 finalizzati complessivamente ad interventi relativi ad aeroporti e viabilità. Il secondo accordo è un atto integrativo del primo. L'importo relativo ai due Accordi costituisce circa l'11%

<sup>63</sup> Nel monitoraggio del DPS viene segnalato come ancora attivo un Accordo sottoscritto dalla Regione Piemonte nel 2004 relativo al finanziamento delle opere di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali in vista dei giochi olimpici invernali del 2006. Lo stato di avanzamento finanziario è, evidentemente, ormai prossimo ad essere completato (99,98%).

dell'importo degli accordi APQ sottoscritti dalla Regione. Lo stato medio di avanzamento finanziario degli interventi è pari al 47%.

| Regione   | N. APQ | Anno di stipula | N. interventi alla stipula | Valore al 30/6/08 | di cui FAS | Costo realizzato al 30/6/08 | di cui FAS | Costo APQ settore aerop su Totale (%) | Stato finanziam .(%)* |
|---|--------|-----------------|----------------------------|-------------------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------------------|-----------------------|
| PIEMONTE (settore aeroportuale)   | 1      |                 |                            | 60,7              | 0,0        | 60,6                        | 0,0        | 3,19%                                 | 99,98%                |
| - Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali in vista dei XX giochi olimpici invernali "Torino 2006" | 1      | 2004            | 6                          | 60,7              | -          | 60,6                        | -          | 3,19%                                 | 99,98%                |
| Totale PIEMONTE (dati alla stipula)   | 38     |                 | 936                        |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale PIEMONTE (solo APQ monitorati)   | 37     |                 | 930                        | 1.898,8           | 660,2      | 1.065,7                     | 369,5      | 100,00%                               | 56,12%                |
| VALLE D'AOSTA (settore aeroportuale)  | 2      |                 |                            | 35,5              | 5,9        | 5,8                         | 2,3        | 40,52%                                | 16,40%                |
| - APQ per il miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale                                     | 1      | 2005            | 2                          | 21,7              | 2,7        | 5,6                         | 2,2        | 24,75%                                | 25,80%                |
| - APQ per il miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale - Atto integrativo                  | 1      | 2007            | 2                          | 13,8              | 3,2        | 0,2                         | 0,1        | 15,77%                                | 1,64%                 |
| Totale VALLE D'AOSTA (dati alla stipula)  | 12     |                 | 58                         |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale VALLE D'AOSTA (solo APQ monitorati)  | 10     |                 | 36                         | 87,5              | 22,9       | 40,4                        | 15,8       | 100,00%                               | 46,19%                |
| LOMBARDIA (settore aeroportuale)  | 1      |                 |                            | 3.778,8           | 0,9        | 1.629,6                     | 0,9        | 38,98%                                | 43,12%                |
| - Accessibilità all'aeroporto di Malpensa   | 1      | 1999            | 40                         | 3.778,8           | 0,9        | 1.629,6                     | 0,9        | 38,98%                                | 43,12%                |
| Totale LOMBARDIA (dati alla stipula)  | 35     |                 | 1.317                      |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale LOMBARDIA (solo APQ monitorati)  | 33     |                 | 1.297                      | 9.694,2           | 344,5      | 4.511,8                     | 205,1      | 100,00%                               | 46,54%                |
| LIGURIA (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                       |
| Totale LIGURIA (dati alla stipula)  | 46     |                 | 579                        |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale LIGURIA (solo APQ monitorati)  | 45     |                 | 553                        | 654,3             | 360,5      | 366,6                       | 218,8      |                                       |                       |
| P.A. TRENTO (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                       |
| Totale P.A. TRENTO (dati alla stipula)  | 13     |                 | 66                         |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale P.A. TRENTO (solo APQ monitorati)  | 11     |                 | 37                         | 595,5             | 20,5       | 189,1                       | 13,9       |                                       |                       |
| P.A. BOLZANO (settore aeroportuale)   | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                       |
| Totale P.A. BOLZANO (dati alla stipula)   | 16     |                 | 49                         |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale P.A. BOLZANO (solo APQ monitorati)   | 16     |                 | 49                         | 174,4             | 40,7       | 124,9                       | 24,7       |                                       |                       |
| VENETO (settore aeroportuale)   | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                       |
| Totale VENETO (dati alla stipula)   | 35     |                 | 506                        |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale VENETO (solo APQ monitorati)   | 33     |                 | 499                        | 2.108,5           | 367,6      | 1.034,9                     | 194,4      |                                       |                       |
| FRIULI-VENEZIA GIULIA (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                       |
| Totale FRIULI VENEZIA GIULIA (dati alla stipula)  | 19     |                 | 181                        |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale FRIULI VENEZIA GIULIA (solo APQ monitorati)  | 18     |                 | 162                        | 476,7             | 108,3      | 146,2                       | 49,9       |                                       |                       |
| EMILIA-ROMAGNA (settore aeroportuale)   | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                       |
| Totale EMILIA ROMAGNA (dati alla stipula)   | 23     |                 | 457                        |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale EMILIA ROMAGNA (solo APQ monitorati)   | 23     |                 | 457                        | 3.178,4           | 148,1      | 1.455,5                     | 64,0       |                                       |                       |
| TOSCANA (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                       |
| Totale TOSCANA (dati alla stipula)  | 41     |                 | 847                        |                   |            |                             |            |                                       |                       |
| Totale TOSCANA (solo APQ monitorati)  | 39     |                 | 725                        | 11.742,2          | 505,8      | 6.220,2                     | 243,6      |                                       |                       |
| UMBRIA (settore aeroportuale)   | 1      |                 |                            | 16,27             | 0,00       | 13,08                       | 0,00       | 1,00%                                 | 80,44%                |

| Regione  | N. APQ | Anno di stipula | N. interventi alla stipula | Valore al 30/6/08 | di cui FAS | Costo realizzato al 30/6/08 | di cui FAS | Costo APQ settore aerop su Totale (%) | Stato finanziam. (%) * |
|--|--------|-----------------|----------------------------|-------------------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------------------|------------------------|
| - Infrastrutture aeroportuali  | 1      | 2001            | 5                          | 16,3              | -          | 13,1                        | -          |                                       |                        |
| Totale UMBRIA (dati alla stipula)  | 32     |                 | 514                        |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale UMBRIA (solo APQ monitorati)  | 29     |                 | 498                        | 1.630,9           | 276,6      | 726,0                       | 105,3      | 100,00%                               | 44,51%                 |
| MARCHE (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale MARCHE (dati alla stipula)  | 37     |                 | 289                        |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale MARCHE (solo APQ monitorati)  | 37     |                 | 289                        | 610,9             | 215,3      | 205,5                       | 64,8       |                                       |                        |
| LAZIO (settore aeroportuale)   | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale LAZIO (dati alla stipula)   | 40     |                 | 1.008                      |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale LAZIO (solo APQ monitorati)   | 36     |                 | 886                        | 1.445,2           | 623,1      | 492,7                       | 185,0      |                                       |                        |
| ABRUZZO (settore aeroportuale)   | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale ABRUZZO (dati alla stipula)   | 47     |                 | 1.029                      |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale ABRUZZO (solo APQ monitorati)   | 45     |                 | 1.005                      | 1.192,5           | 711,8      | 515,3                       | 320,8      |                                       |                        |
| MOLISE (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale MOLISE (dati alla stipula)  | 48     |                 | 1.112                      |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale MOLISE (solo APQ monitorati)  | 44     |                 | 966                        | 925,3             | 547,2      | 419,1                       | 206,7      |                                       |                        |
| CAMPANIA (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale CAMPANIA (dati alla stipula)  | 44     |                 | 2.011                      |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale CAMPANIA (solo APQ monitorati)  | 36     |                 | 1.798                      | 6.808,4           | 3.572,2    | 3.046,5                     | 1.321,8    |                                       |                        |
| PUGLIA (settore aeroportuale)  | 2      |                 |                            | 670,4             | 484,5      | 317,8                       | 176,6      | 11,1%                                 | 47,41%                 |
| - trasporti: aeroporti e Viabilità   | 1      | 2003            | 29                         | 526,9             | 354,5      | 199,8                       | 58,6       | 8,8%                                  | 37,91%                 |
| - trasporti: aeroporti e viabilità - I Atto integrativo settore aeroportuale | 1      | 2004            | 1                          | 143,4             | 130,0      | 118,0                       | 118,0      | 2,4%                                  | 82,28%                 |
| Totale PUGLIA (dati alla stipula)  | 51     |                 | 1.241                      |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale PUGLIA (solo APQ monitorati)  | 47     |                 | 1.206                      | 6.017,9           | 3.095,0    | 1.814,4                     | 906,2      | 100,0%                                | 30,15%                 |
| BASILICATA (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale BASILICATA (dati alla stipula)  | 41     |                 | 633                        |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale BASILICATA (solo APQ monitorati)                                      | 38     |                 | 593                        | 2.308,8           | 775,1      | 729,7                       | 237,5      |                                       |                        |
| CALABRIA (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale CALABRIA (dati alla stipula)  | 36     |                 | 1.421                      |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale CALABRIA (solo APQ monitorati)  | 29     |                 | 1.257                      | 8.865,4           | 2.367,5    | 2.453,6                     | 373,2      |                                       |                        |
| SICILIA (settore aeroportuale)   | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale SICILIA (dati alla stipula)   | 48     |                 | 2.200                      |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale SICILIA (solo APQ monitorati)   | 43     |                 | 2.091                      | 16.693,5          | 4.173,4    | 3.361,7                     | 769,2      |                                       |                        |
| SARDEGNA (settore aeroportuale)  | 0      |                 |                            | 0,00              | 0,00       | 0,00                        | 0,00       | 0,00%                                 |                        |
| Totale SARDEGNA (dati alla stipula)  | 45     |                 | 839                        |                   |            |                             |            |                                       |                        |
| Totale SARDEGNA (solo APQ monitorati)  | 39     |                 | 758                        | 4.764,8           | 1.556,8    | 1.783,5                     | 477,0      |                                       |                        |

\* Ove: Stato di avanzamento finanziario (%) = Rapporto tra il Costo realizzato al 30/6/2008 e il Valore al 30/6/2008 (ultimo dato disponibile).

Figura 3.11 - APQ sottoscritti per regione (costo in milioni di euro)

Fonte: MISE-DPS, 2010

### 3.4.3 L'attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) e i Programmi Operativi (PO)

Il Quadro Strategico Nazionale ha l'obiettivo di indirizzare le risorse che l'Unione Europea destina all'Italia per attuare la politica di coesione comunitaria nel periodo 2007-2013.

Con riferimento al settore delle infrastrutture e dei trasporti, e quindi al settore aeroportuale, il QSN prevede la seguente priorità:

Priorità 6 "Reti e collegamenti per la mobilità".

| Obiettivi specifici |   | ITALIA              |  |       | di cui: CONVERGENZA |  |       | di cui: COMPETITIVITA' |  |      |
|---------------------|---|---------------------|--|-------|---------------------|--|-------|------------------------|--|------|
|                     |   | Risorse programmate | Risorse allocate su operazioni selezionate (*) | %     | Risorse programmate | Risorse allocate su operazioni selezionate (*) | %     | Risorse programmate    | Risorse allocate su operazioni selezionate (*) | %    |
| 6.1.1               | Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea   | 2.711               | 2.704  | 99,7% | 2711                | 2.704  | 99,7% | -                      | -  | -    |
| 6.1.2               | Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana   | 983                 | 624  | 63,5% | 422                 | 58   | 13,7% | 561                    | 566  | 101% |
| 6.1.3               | Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili | 4.211               | 2.311  | 54,9% | 3.798               | 2.036  | 53,6% | 413                    | 275  | 67%  |
| TOTALE              |   | 7.905               | 5.639  | 71,3% | 6.931               | 4.798  | 69,2% | 974                    | 841  | 86%  |

(\*) I dati sono riferiti alle dotazioni delle operazioni selezionate nell'ambito del programma operativo, in conformità con quanto disposto dall'articolo 11 del Regolamento CE della Commissione n. 1828/2006. Per operazione si intende, ai sensi dell'articolo 2 del Regolamento CE del Consiglio n. 1083/2006, un progetto o un gruppo di progetti selezionati secondo i criteri stabiliti dal Comitato di sorveglianza del pertinente programma operativo.

**Figura 3.12 - QSN 2007/2013 Ob. Convergenza e Competitività – Priorità 6 "Reti e Collegamenti per la mobilità" – Risorse programmate e assegnate a interventi per Obiettivo specifico (dati al 30/09/2009) (in milioni di euro)**

Fonte: DGPRUC su dati forniti dalle Autorità di gestione dei programmi.

L'attuazione delle priorità strategiche contenute nel QSN è demandata ai Programmi Operativi Nazionali e ai Programmi Operativi Regionali. In particolare sono interessati dalla Priorità 6:

- il PON "Reti e Mobilità" 2007-2013;
- i Programmi Operativi Regionali (POR) dell'Obiettivo CONV (Convergenza).

Di questi programmi si tratterà nel dettaglio più avanti.

In linea con il principio di concentrazione delle risorse perseguito a livello comunitario e rafforzato dagli indirizzi contenuti nel DPEF 2009-2012, gli strumenti attuativi del QSN prevedono importanti progetti strategici (i c.d. Grandi Progetti) di elevato importo finanziario.

### 3.4.3.1 I Grandi Progetti del QSN 2007-2013

Sono 9 infatti i PO che prevedono Grandi Progetti: il POIN Energia, il PON Reti e mobilità e i POR: Calabria, Campania, Lazio, Puglia, Sardegna, Sicilia e Toscana.<sup>64</sup>

In particolare, molti dei Grandi Progetti previsti dalla Priorità 6 “Reti di collegamento e mobilità” vedono l'intervento sinergico del PON “Reti e Mobilità” e dei POR interessati, ma in sostanza esclusivamente con riferimento ai sistemi ferroviari e ai porti<sup>65</sup>.

I Grandi Progetti relativi al settore aeroportuale previsti dal QSN sono invece contenuti esclusivamente nei PO regionali: il numero complessivo di tali progetti è pari a 5, che rappresenta il 12% dei progetti complessivamente dedicati alla Priorità 6 (v. tavole seguenti).

Di questi solo l'intervento previsto dal POR Toscana include la previsione di costo.

| Programma           | Priorità 6<br>“Reti di collegamento e mobilità” | di cui:<br>progetti che interessano<br>gli aeroporti |                 |
|---------------------|---|--|-----------------|
|                     |   | n. progetti  | peso sul totale |
| PON Reti e Mobilità | 13  | 0  | 0,0%            |
| POR Calabria        | 5   | 2  | 40,0%           |
| POR Campania        | 7   | 1  | 14,3%           |
| POR Lazio           | 3   | 0  | 0,0%            |
| POR Puglia          | 4   | 0  | 0,0%            |
| POR Sardegna        | 0   | 0  | -               |
| POR Sicilia         | 6   | 1  | 16,7%           |
| POR Toscana         | 3   | 1  | 33,3%           |
| Totale              | 41  | 5  | 12,2%           |

Figura 3.13 - QSN: Grandi Progetti contenuti nei POR che riguardano gli aeroporti

Fonte: DPS, Rapporto Strategico 2009 - Allegato 1

| Programma    | Grande Progetto   | Priorità<br>QSN | N.<br>progetti | GP<br>notificati<br>(costo in<br>milioni<br>euro) | GP<br>in corso<br>di notifica | GP<br>approvati<br>con<br>decisione<br>CE |
|--------------|---|-----------------|----------------|---|-------------------------------|---|
| POR Calabria | Nuova Aerostazione di Lamezia Terme   | 6               | 2              | -   | -                             | -   |
|              | Collegamento ferroviario a servizio dell'Aeroporto di Lamezia Terme   | 6               |                | -   | -                             | -   |
| POR Campania | Sistema degli aeroporti campani   | 6               | 1              | -   | -                             | -   |
| POR Sicilia  | Potenziamento mediante raddoppio della linea ferroviaria Palermo – aeroporto di Punta Raisi con funzione di metropolitana urbana e territoriale                       | 6               | 1              | -   | -                             | -   |
| POR Toscana  | Completamento Linea 1 (Scandicci/Careggi) e della Linea 2 (Aeroporto Amerigo Vespucci/Piazza della Libertà) del sistema tranviario dell'area metropolitana fiorentina | 6               | 1              | 194,80  | X                             | -   |

Figura 3.14 - Dettaglio: QSN: Grandi Progetti contenuti nei POR che riguardano gli aeroporti

Fonte: DPS, Rapporto Strategico 2009 - Allegato 1

<sup>64</sup> Fonte: DPS, Rapporto strategico 2009, p. 55

<sup>65</sup> Gli interventi in sinergia PON-PO: tra i più rilevanti, la direttrice ferroviaria Napoli – Bari e l'ammodernamento del sistema ferroviario pugliese, il nodo ferroviario di Palermo e il porto di Gioia Tauro. Fra i progetti più importanti si citano inoltre: gli interventi di ammodernamento e velocizzazione sulla linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria – Palermo; il sistema ferroviario metropolitano campano, l'autostrada Siracusa - Gela38, la S.S. 106 Jonica, il sistema integrato dei trasporti della Calabria, gli interventi sui porti di Augusta e Salerno, la metropolitana A di Roma e la ferrovia Roma – Viterbo.

### 3.4.3.2 Il PON “Reti e Mobilità” 2007-2013: i finanziamenti al settore aeroportuale

All'interno delle strategie di sviluppo per le infrastrutture del Mezzogiorno, il QSN individua il Ministero Infrastrutture come autorità titolare del Programma Operativo Nazionale (PON) “Reti e Mobilità”, a cui è stato destinato un ammontare di risorse pari a 2.749,5 milioni di euro, di cui 1.374,7 a valere sul Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR)<sup>66</sup>. Queste risorse sono impegnate nelle regioni italiane che ricadono nell'Obiettivo Convergenza per il periodo 2007-2013, ovvero **Calabria, Campania, Puglia e Sicilia**. La Basilicata è, invece, individuata come regione in phasing out.

Con riferimento al settore aeroportuale, nel PON sono previsti finanziamenti pari a 41,2 milioni di euro, che pesano sul totale dei fondi solo per il **3,0% del finanziamento** complessivo (si veda la tabella seguente).

Le principali categorie di spesa che rispondono agli obiettivi di Lisbona e sulle quali si concentra la strategia del Programma sono invece le seguenti.

- Il **trasporto ferroviario**, che nel complesso vede la propria quota di finanziamento rafforzata rispetto al passato periodo di programmazione 2000-2006 (56,3%, ossia +8,1%); in particolare, alle tratte riguardanti le reti TEN-T è destinata una quota pari al 34,7% della dotazione finanziaria del PON.
- Il **sistema portuale**, anch'esso programmato in misura rilevante e di molto superiore rispetto al periodo 2000-2006 (13,7% contro il precedente 4,6%), al quale è assegnato un ruolo centrale nello sviluppo del sistema della logistica e delle Autostrade del Mare.
- Anche gli interventi nei settori **stradale e autostradale** (che insieme assorbono il 20,3% delle risorse del PON) assolvono quella funzione “sistemica” affidata al PON dal QSN, pur non concorrendo all'alimentazione degli obiettivi di Lisbona. Essi sono finalizzati infatti, prevalentemente, a garantire adeguati collegamenti dei nodi logistici e produttivi con i Corridoi transeuropei (segnatamente il I e il 21) e con l'armatura stradale principale, e quindi a consentire maggiori livelli competitivi al sistema logistico nel suo insieme.

| Categoria di spesa  | Descrizione   | Importo       |              |
|---------------------|---|---------------|--------------|
|                     |   | euro          | % sul totale |
| 16                  | Trasporti ferroviari                                | 296.941.441   | 21,6%        |
| 17                  | Ferrovie (RTE-T)                                    | 477.030.925   | 34,7%        |
| 18                  | Infrastrutture ferroviarie mobili                   | -             | -            |
| 19                  | Infrastrutture ferroviarie mobili (TEN-T)           | -             | -            |
| 20                  | Autostrade  | 9.623.102     | 0,7%         |
| 21                  | Autostrade (TEN-T)                                  | 34.368.222    | 2,5%         |
| 22                  | Strade nazionali                                    | 235.078.640   | 17,1%        |
| 23                  | Strade regionali/locali                             | -             | -            |
| 24                  | Piste ciclabili                                     | -             | -            |
| 25                  | Trasporti urbani                                    | -             | -            |
| 26                  | Trasporti multimodali                               | 31.618.764    | 2,3%         |
| 27                  | Trasporti multimodali (TEN-T)                       | -             | -            |
| 28                  | Sistemi di trasporto intelligenti (ITS)             | 41.241.867    | 3,0%         |
| 29                  | Aeroporti   | 41.241.867    | 3,0%         |
| 30                  | Porti   | 188.337.858   | 13,7%        |
| 31                  | Vie navigabili interne (regionali e locali)         | -             | -            |
| 32                  | Vie navigabili interne (regionali e locali) (TEN-T) | -             | -            |
| 85                  | Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni  | 10.997.832    | 0,8%         |
| 86                  | Valutazione e studi; informazione e comunicazione   | 8.248.373     | 0,6%         |
| Totale risorse FESR |   | 1.374.728.891 | 100,0%       |

Figura 3.15 - PON “Reti e mobilità”: classificazione degli interventi per il periodo 2007-2013

Fonte: Programma Operativo Nazionale Convergenza “Reti e Mobilità” 2007-2013

<sup>66</sup> Si veda la relativa tabella seguente.

Il PON identifica poi, più nel dettaglio, le priorità di azione relativi a specifici ambiti territoriali, con riferimento ad interventi complessi di sviluppo territoriale. Si riportano di seguito quelli che riguardano gli scali che insistono su quegli ambiti.

| Piattaforma territoriale         | Priorità di azione identificate dal PON  | Aeroporto interessato           |
|----------------------------------|--|---------------------------------|
| A5. Piattaforma sud-orientale    | Realizzazione degli interventi, già inseriti in Legge Obiettivo, finalizzati al potenziamento del nodo ferroviario e metropolitano, in particolare per quanto riguarda la riqualificazione della rete ferroviaria FSE con valenza di metropolitana di superficie e la deviazione della linea Bari-Barletta per il collegamento con <b>l'aeroporto</b> ;  | Bari                            |
| A6. Piattaforma tirrenico-ionica | Potenziamento <b>dell'aeroporto di Comiso</b> , peraltro già previsto dalla Regione Siciliana, potrebbe consentire al territorio ragusano, nel quale si localizzano produzioni agricole di elevato pregio, di aprirsi al commercio internazionale anche su mercati che attualmente appaiono inaccessibili;   | Comiso                          |
| B4. Asse trasversale Napoli-Bari | Le possibilità che l'area ha di aggancio ai Corridoi VIII ed Adriatico nell'ambito del sistema mediterraneo delle Autostrade del mare – per i quali il sistema dei porti pugliesi costituisce terminale e snodo di assoluta strategicità – impongono interventi di notevole impatto per il potenziamento dei sistemi di connessione con Napoli e il Corridoio I, oltre agli interventi sugli <b>aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia, Taranto e dell'aerostadio merci di Grottaglie</b> , già in programma. | Bari, Brindisi, Foggia, Taranto |
| C4. Sicilia Orientale            | Su questa tratta RFI ha sviluppato uno studio di fattibilità per la velocizzazione del percorso che prevede tra le opzioni progettuali la realizzazione di un nuovo tratto di linea tra <b>l'aeroporto di Punta Raisi</b> e la stazione di Cinisi, il riassetto del nodo di Trapani e la realizzazione di una variante tra Partinico e Alcamo.   | Punta Raisi                     |

Figura 3.16 - Priorità di azione identificata dal PON "Reti e Mobilità" con riferimento a infrastrutture aeroportuali

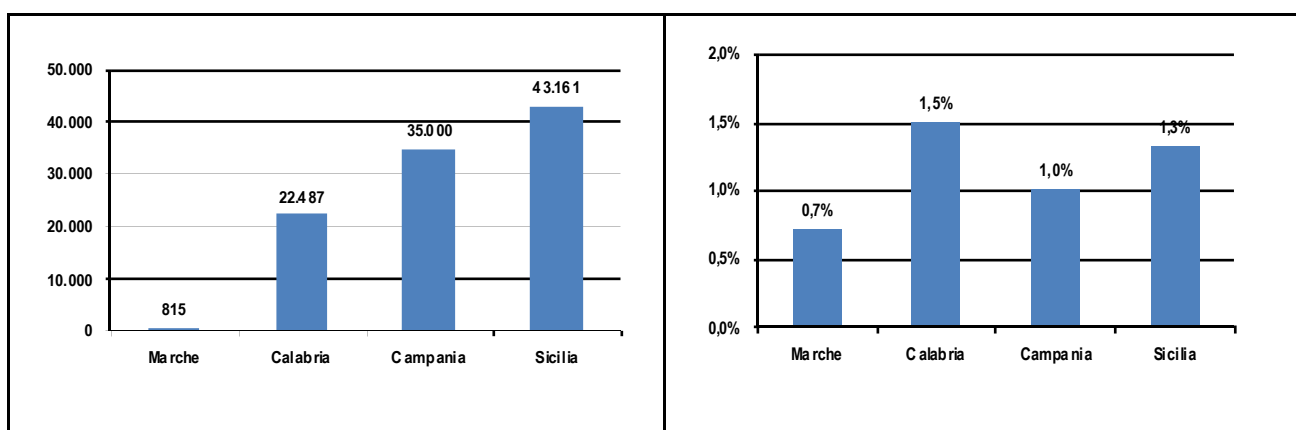
Fonte: Programma Operativo Nazionale Convergenza "Reti e Mobilità" 2007-2013

### 3.4.3.3 I Programmi Operativi Regionali (POR)

Il QSN si attua tramite i Programmi Operativi, documenti che declinano le priorità strategiche per settori e territori. Per ciascuna Regione è presente un POR FESR (interessante ai fini della presente analisi) e un POR FSE.

Si riporta di seguito la sintesi dei finanziamenti dedicati dalle Regioni al settore aeroportuale, riportati nei POR, a valere sulla programmazione FESR 2007-2013.<sup>67</sup>

Le Regioni interessate sono: Marche, Calabria, Campania e Sicilia, che complessivamente dedicano al settore aeroportuale **101,5 milioni** di euro, pari allo 0,7% dei fondi stanziati.



\* Sono rappresentate solo le regioni che prevedono finanziamenti per la Categoria di spesa "29 - Aeroporti".

Figura 3.17 - POR FESR 2007-2013: finanziamenti al settore aeroportuale, per Regione

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati POR FESR 2007-2013

<sup>67</sup> Si fa notare che gli importi stanziati per categoria di spesa sono a titolo informativo e non vincolanti, sulla base delle disposizioni di cui all'art. 37 lettera d) del Reg. CEN.1083/2006.



| POR FESR 2007-2013                        | Area        | Regione               | Totale categorie di spesa | di cui: Aeroporti | quota Aeroporti su totale |
|---|-------------|-----------------------|---------------------------|-------------------|---------------------------|
| Ob. Competitività Regionale e Occupazione | Nord Ovest  | Valle d'Aosta         | 19.524.245                | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Piemonte              | 426.119.322               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Lombardia             | 210.887.281               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Liguria               | 168.145.488               | 0,00              | 0,0%                      |
| Ob. Competitività Regionale e Occupazione | Nord Est    | Veneto                | 207.939.920               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Friuli-Venezia Giulia | 74.069.674                | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | PA Bolzano            | 13.687.563                | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | PA Trento             | 19.286.428                | 0,00              | 0,0%                      |
| Ob. Competitività Regionale e Occupazione | Centro Nord | Emilia-Romagna        | 128.107.883               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Toscana               | 338.466.574               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Marche                | 112.906.728               | 814.523           | 0,7%                      |
| Ob. Competitività Regionale e Occupazione | Centro      | Umbria                | 149.975.890               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Lazio                 | 371.756.338               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Abruzzo               | 139.760.495               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Molise                | 70.765.241                | 0,00              | 0,0%                      |
| Ob. Convergenza                           | Sud         | Campania              | 3.432.397.599             | 35.000.000        | 1,0%                      |
|   |             | Basilicata            | 300.874.549               | 0,00              | 0,0%                      |
|   |             | Calabria              | 1.499.120.026             | 22.486.800        | 1,5%                      |
|   |             | Puglia                | 2.619.021.978             | 0,00              | 0,0%                      |
| Ob. Convergenza                           | Isole       | Sicilia               | 3.269.802.550             | 43.161.394        | 1,3%                      |
| Ob. Competitività Regionale e Occupazione | Isole       | Sardegna              | 680.671.765               | 0,00              | 0,0%                      |
| Totale Italia                             |             |                       | 14.253.287.537            | 101.462.717       | 0,7%                      |

**Figura 3.18 - POR FESR 2007-2013: finanziamenti al settore aeroportuale, per Regione**

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati POR FESR 2007-2013

Seguono le schede dettaglio delle quattro Regioni interessate (Marche, Calabria, Campania e Sicilia).

| Regione   | Marche  |             |
|---|---|-------------|
| Programma operativo                                   | POR FESR 2007-2013 – Obiettivo Competitività Regionale e Occupazione  |             |
| Orientamenti del POR rispetto al settore aeroportuale | L'Asse Prioritario 4 " Accessibilità ai servizi di trasporto", rafforzando la coesione interna del territorio regionale e l'integrazione del sistema dei trasporti, intende contribuire positivamente al miglioramento dell'accessibilità ai servizi di trasporto, rafforzando le reti di trasporto secondarie e potenziando gli scambi intermodali, al fine di favorire lo sviluppo di un sistema multimodale competitivo, costituito da Porto-Aeroporto-Interporto e delle piattaforme logistiche da realizzare e connettere a sistema per migliorare l'accessibilità nei SLL.  |             |
| Totale Temi prioritari                                | Stanzamenti totali (euro):  | 112.906.728 |
| Tema prioritario Aeroporti (categoria di spesa: 29)   | Stanzamento (euro):   | 814.523     |
| Quota Aeroporti / Totale (%)                          | Stanzamento (quota):  | 0,72%       |
| Obiettivi previsti                                    | Cascata degli obiettivi del POR FESR 2007-2013:<br>Asse Prioritario 4 – Accessibilità ai servizi di trasporto<br><i>Obiettivo globale:</i> Migliorare l'accessibilità ai servizi di trasporto:<br><i>Obiettivo specifico:</i> Potenziare l'intermodalità regionale, migliorando i collegamenti interregionali da e verso i nodi infrastrutturali intermodali: Porto, Aeroporto e Interporto:<br><i>Obiettivo operativo:</i> Potenziare il collegamento tra l'aeroporto di Falconara e la linea ferroviaria<br><i>Obiettivo operativo:</i> Migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Falconara e relativa area air-cargo |             |

| Regione   | Calabria  |               |
|---|---|---------------|
| Programma operativo                                   | POR FESR 2007-2013 - Obiettivo Convergenza  |               |
| Orientamenti del POR rispetto al settore aeroportuale | La strategia regionale per sviluppare l'accessibilità esterna alla Calabria trova attuazione attraverso il potenziamento delle principali strutture portuali, aeroportuali e logistiche regionali e il loro efficiente collegamento alle reti primarie.   |               |
| Totale Temi prioritari                                | Stanzamenti totali Calabria (euro):   | 2.998.240.052 |
|   | Stanzamenti totali quota FESR (euro):   | 1.499.120.026 |
| Tema prioritario Aeroporti (categoria di spesa: 29)   | Stanzamento Calabria (euro):  | 44.973.601    |
|   | Stanzamenti quota FESR (euro):  | 22.486.800    |
| Quota Aeroporti / Totale (%)                          | Stanzamenti Regione (quota):  | 1,50%         |
|   | Stanzamenti quota FESR (quota):   | 1,50%         |
| Obiettivi previsti                                    | Asse 6: "Reti e collegamenti per la mobilità"<br>Obiettivo Operativo 6.1.2 - Potenziare i Sistemi Regionali Portuale, Aeroportuali e Intermodale - Logistico.<br>L'Obiettivo Operativo è finalizzato a potenziare i sistemi portuali, aeroportuali e dell'intermodalità e della logistica in Calabria per sostenere l'accessibilità e la competitività della regione e del Paese. Il raggiungimento dell'Obiettivo Operativo trova attuazione attraverso il potenziamento delle principali strutture portuali ed aeroportuali e il loro efficiente collegamento alle reti primarie.<br>Gli interventi prioritari sul sistema aeroportuale regionale riguardano:<br>i) il miglioramento dell'accessibilità dei nodi aeroportuali regionali, attraverso l'interconnessione con i nodi ferroviari e portuali e le reti stradali principali;<br>ii) la riqualificazione e il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi "land side" |               |

|                  |   |
|------------------|---|
|                  | (piste, aree parcheggio per gli aeromobili, etc.) e "air side" (sistemi di controllo e assistenza alle fasi di decollo e atterraggio, etc.) per il traffico passeggeri degli aeroporti di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotona.   |
|                  | Linea di Intervento 6.1.1.1 - Potenziamento delle Trasversali Stradali e Ferroviarie per l'interconnessione e l'interoperabilità fra Corridoio Tirrenico e Corridoio Jonico. Tra le altre, l'intervento di diretto interesse per il sistema aeroportuale è:<br>"Raccordo diretto tra Stazione Ferroviaria e Stazione Aeroportuale a Lamezia Terme e a Reggio Calabria, in modo da integrare nodi primari di valenza nazionale e favorire la mobilità passeggeri con mezzo pubblico (il raccordo è realizzato mediante navette in sede propria riservata e protetta, anche di tipo ferroviario)."  |
|                  | Linea di Intervento 6.1.2.2 - Adeguamento del Sistema Aeroportuale.<br>La Linea di Intervento, che va ad integrare le azioni previste nel PON "Reti e Collegamenti per la Mobilità" per il traffico merci, prevede:<br>- la riqualificazione e il potenziamento delle aerostazioni passeggeri degli aeroporti di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotona;<br>- la riqualificazione e il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi "land side" (piste, aree parcheggio per gli aeromobili, etc.) e "air side" (sistemi di controllo e assistenza alle fasi di decollo e atterraggio, etc.) per il traffico passeggeri degli aeroporti di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotona;<br>- la realizzazione di infrastrutture eliportuali a supporto di alcuni servizi elicotteristici (soccorso medico, protezione civile, turismo).<br>Gli interventi relativi alle infrastrutture e ai servizi per la realizzazione delle attività cargo negli aeroporti regionali, con particolare riferimento alla funzione di nodo cargo internazionale dell'aeroporto di Lamezia Terme, sono realizzati nell'ambito del PON "Reti e Collegamenti per la Mobilità". |
| Grandi Progetti: | Nell'ambito dei Grandi Progetti, riconducibili al potenziamento degli scali regionali, il POR Calabria prevede:<br>Nuova Aerostazione di Lamezia Terme<br>Collegamento ferroviario a servizio dell'Aeroporto di Lamezia Terme.  |

| Regione   | Campania   |
|---|--|
| Programma operativo                                   | POR FESR 2007-2013 - Obiettivo Convergenza   |
| Orientamenti del POR rispetto al settore aeroportuale | In pieno accordo con quanto previsto dal Quadro Strategico Nazionale, la Regione Campania nel 2004 ha approvato lo Studio di fattibilità sul Sistema Aeroportuale della Campania, realizzato allo scopo di fornire all'Amministrazione Regionale le informazioni e le valutazioni necessarie per la creazione di sistema aeroportuale regionale competitivo, meglio collegato con gli hub internazionali e che costituisca un volano indispensabile per il soddisfacimento e la crescita sia del settore turistico sia delle attività produttive, in comparti legati alla necessità di un rapido trasferimento dei prodotti.<br>Tale studio ha evidenziato che l'Aeroporto di Capodichino, presentando oggettivi limiti territoriali e ambientali, non può sostenere lo sviluppo del trasporto aereo che le stime effettuate quantificano in circa 7 milioni di passeggeri e in 8.500 ton di merci raggiunte già all'orizzonte temporale del 2010. L'unica soluzione per assicurare le condizioni dello sviluppo è rappresentata dalla delocalizzazione delle attività dell'Aeroporto di Capodichino, con idonea differenziazione funzionale, nel terzo sito aeroportuale della Campania ubicato a Grazzanise.<br>In particolare, allo scalo di Capodichino saranno attribuite le funzioni tipiche di un "city airport", con un traffico principalmente del comparto business; lo scalo di |

|   |  |               |
|---|--|---------------|
|   | <p>Grazzanise dovrà supportare, invece, gran parte dello sviluppo del traffico della Campania nel medio e lungo termine, soprattutto per il traffico “leisure” e per i collegamenti intercontinentali; lo scalo di Pontecagnano, infine, assolverà al soddisfacimento della domanda di un bacino territoriale circoscritto sia business che leisure, per voli di linea o charter.</p> <p>L’attivazione ed organizzazione di tale processo di delocalizzazione sarà realizzata da un unico soggetto gestore che garantirà la continuazione, l’ampliamento ed integrazione delle funzioni del nuovo sito con quello esistente, che pertanto non risulteranno in concorrenza tra loro, dovendo, invece, intendere Grazzanise come “seconda pista” dell’Aeroporto di Capodichino. Gli interventi che saranno cofinanziati con le risorse di cui al presente Programma riguarderanno i collegamenti multimodali tra i diversi siti aeroportuali, con particolare riferimento alla connessione funzionale Capodichino-Grazzanise. Saranno prioritariamente finanziati i collegamenti al Sistema di Metropolitana Regionale e alla rete ferroviaria di livello nazionale.</p> |               |
| Totale Temi prioritari                              | Stanzamenti totali (euro):   | 3.432.397.599 |
| Tema prioritario Aeroporti (categoria di spesa: 29) | Stanzamento (euro):  | 35.000.000    |
| Quota Aeroporti / Totale (%)                        | Stanzamento (quota):   | 1,02%         |
| Obiettivi previsti                                  | <p>Asse 4: “Accessibilità e trasporti” - Sistema degli Aeroporti campani</p> <p>Obiettivo operativo 4.2 COLLEGAMENTI AEREI</p> <p>Realizzazione di interventi a livello locale per rafforzare i collegamenti aerei - Interventi a supporto dell’accessibilità al sistema aeroportuale di Capodichino, Grazzanise e Pontecagnano, compreso il sistema di accesso viario e ferroviario (Cat. spesa cod. 29)</p>  |               |
| Grandi progetti                                     | <p>Nell’ambito dei Grandi Progetti, riconducibili al potenziamento degli scali regionali, il POR Campania prevede:</p> <p>interventi di miglioramento del collegamento tra l’autostrada A1, il futuro aeroporto di Grazzanise e la Domiziana, e la variante di Capua; tra cui:</p> <p>un collegamento ferroviario tra i siti aeroportuali di Capodichino e Grazzanise.</p>   |               |

| Regione   | Sicilia   |               |
|---|---|---------------|
| Programma operativo                                   | POR FESR 2007-2013 - Obiettivo Convergenza  |               |
| Orientamenti del POR rispetto al settore aeroportuale | <p>Per quel che riguarda le infrastrutture aeroportuali, durante il precedente periodo di programmazione, sono stati posti in essere specifici interventi (contenuti nell’Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Aereo sottoscritto in data 5/11/2001) che, potenziando le infrastrutture aeroportuali, permettono ora di concentrarsi sulla loro ottimale integrazione modale con le altre reti di trasporto.</p> <p>Al fine di evitare il rischio di un sovradimensionamento della rete aeroportuale che possa portare ad un incremento dei costi non supportabile dalle società di gestione dei singoli scali siciliani, ulteriori interventi dovranno puntare esclusivamente al completamento di quanto già avviato nel precedente ciclo di programmazione e, comunque, tutti gli interventi andranno giustificati da appositi studi che ne verifichino la sostenibilità finanziaria, non solo nella fase di investimento, ma soprattutto nella fase di gestione.</p> |               |
| Totale Temi prioritari                                | Stanzamenti totali (euro):  | 3.269.802.550 |
| Tema prioritario Aeroporti (categoria di spesa: 29)   | Stanzamento (euro):   | 43.161.394    |

|                              |  |       |
|------------------------------|--|-------|
| Quota Aeroporti / Totale (%) | Stanziamiento (quota):   | 1,32% |
| Obiettivi previsti           | Asse 1: Reti e collegamenti per la mobilità  |       |
|                              | <p>OBIETTIVO SPECIFICO 1.1: Completare, qualificare funzionalmente e potenziare le reti di trasporto ferroviaria e stradale, sia primaria che secondaria, al fine di migliorare l'accessibilità ed accrescere la competitività del territorio.</p> <p><u>Obiettivo operativo 1.1.1:</u> Completare e adeguare i principali assi ferroviari con azioni volte a migliorare la capacità e la funzionalità degli assi ferroviari con i principali.</p> <p>In particolare, sono previsti interventi volti al completamento del raddoppio della linea ferroviaria del Corridoio 1 Reti TEN (Berlino – Messina - Palermo Aeroporto Falcone Borsellino), con priorità al tratto funzionale all'area metropolitana di Palermo, nonché alle altre linee di collegamento tra i principali nodi urbani. (catg. nn. 16, 17).</p> <p><u>Obiettivo operativo 1.1.3:</u> Favorire la interconnessione tra reti e nodi principali</p> <p>Tale obiettivo operativo ha lo scopo di migliorare la funzionalità dei nodi principali, soprattutto portuali ed aeroportuali, creando i presupposti per investimenti da parte di imprese con creazione di ricchezza per il territorio</p>  |       |
|                              | <p>OBIETTIVO SPECIFICO 1.2:</p> <p>Accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del territorio.</p> <p><u>Obiettivo operativo 1.2.3:</u> Potenziare le strutture land side degli aeroporti esistenti e realizzare interventi finalizzati all'innovazione tecnologica nel settore del trasporto aereo</p> <p>L'obiettivo operativo mira al consolidamento delle azioni, avviate nel precedente periodo di programmazione per il potenziamento ed ammodernamento del settore aeroportuale, coerenti con le scelte strategiche declinate dalla programmazione regionale di settore. Tale potenziamento si intende mirato, innanzitutto, all'innalzamento degli standard di qualità dei servizi nelle strutture delle aree terminal passeggeri e merci, nonché di attrezzature funzionali a progetti di innovazione tecnologica nel settore del trasporto aereo. Attraverso tale obiettivo, infine, si realizzeranno interventi nel settore eliportuale inseriti in apposite reti funzionali.</p> |       |
| Grandi progetti              | <p>Nell'ambito dei Grandi Progetti, riconducibili al potenziamento degli scali regionali, il POR Sicilia prevede:</p> <p>Potenziamento mediante raddoppio della linea ferroviaria Palermo – aeroporto di Punta Raisi con funzione di metropolitana urbana e territoriale</p>   |       |

### 3.4.4 I Programmi Attuativi Regionali (PAR) FAS 2007-2013

Con il periodo di programmazione 2007-2013 le modalità di finanziamento del Fondo Aree Sottoutilizzate e di governance degli Accordi di Programma Quadro sono state profondamente innovate, al fine di creare un sistema unitario di gestione delle risorse aggiuntive nazionali (FAS e Fondi strutturali).

Nel nuovo ciclo di programmazione 2007/2013, il FAS finanzia i Programmi attuativi - nazionali, regionali ed interregionali - all'interno dei quali sono posizionate alcune misure la cui attuazione richiede il ricorso allo strumento dell'APQ.<sup>68</sup>

A livello regionale, gli strumenti per la Programmazione FAS sono rappresentati dal Documento Unitario di Programmazione (DUP) e, con declinazione operativa, dal Programma Attuativo Regionale (PAR).

Di seguito si offre una rappresentazione sintetica dei contenuti dei Programmi Attuativi Regionali del Fondo Aree Sottoutilizzate (PAR FAS) per il periodo di programmazione 2007-2013.

La rassegna dei programmi PAR FAS è stata effettuata per tutte le Amministrazioni Regionali e per le Province Autonome di Trento e Bolzano.

L'attività di rassegna ha evidenziato che finanziamenti relativi agli aeroporti o alle infrastrutture di collegamento degli aeroporti sono riconducibili solo a 11 Regioni, che prevedono talvolta interventi significativi dal punto di vista dei finanziamenti previsti:

- *Centro Nord*: Toscana, Emilia-Romagna, Marche
- *Centro*: Umbria, Abruzzo
- *Sud*: Campania, Calabria, Puglia
- *Isole*: Sicilia, Sardegna

| Area                | Regione        | Finanziamento | Quota Regione sul totale |
|---------------------|----------------|---------------|--------------------------|
| Centro Nord (33,5%) | Emilia-Romagna | 27.000.000    | 7,1%                     |
|                     | Marche         | 3.000.000     | 0,8%                     |
|                     | Toscana        | 98.100.000    | 25,7%                    |
| Centro (12,6%)      | Abruzzo        | 38.150.000    | 10,0%                    |
|                     | Umbria         | 10.000.000    | 2,6%                     |
| Sud (47,8%)         | Calabria       | 24.000.000    | 6,3%                     |
|                     |                | 40.527.489    | 10,6%                    |
|                     | Campania       | 28.135.298    | 7,4%                     |
|                     | Puglia         | 90.000.000    | 23,6%                    |
| Isole (6,1%)        | Sardegna       | 23.000.000    | 6,0%                     |
|                     | Sicilia        | 180.538       | 0,0%                     |
| Totale Italia       |                | 382.093.325   | 100,0%                   |

**Figura 3.19 - PAR FAS 2007-2013: finanziamenti al settore aeroportuale, per Regione (valori assoluti e percentuali)**

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Piani Attuativi Regionali del Fondo Aree Sottoutilizzate (PAR FAS) 2007-2013

<sup>68</sup> Gli elementi di diversità tra il ciclo di programmazione 2000/2006 e 2007/2013 è che la parte del FAS destinato alle Regioni non necessariamente deve essere programmata in APQ; nello strumento rientrano solo gli interventi che, finanziati anche dal FAS, richiedano la cooperazione interistituzionale tra più Amministrazioni.

In particolare la Regione Calabria prevede importanti interventi al sistema aeroportuale regionale con finanziamenti FAS per oltre 40 milioni di euro su interventi complessivi di costo pari a oltre 162 milioni di euro. Anche la Puglia prevede per il sistema aeroportuale interventi consistenti pari a 90 milioni di euro.

La Lombardia al contrario promuove azioni per potenziare le reti e i servizi della mobilità e della sicurezza per lo sviluppo sostenibile stanziando 527 milioni di euro, senza tuttavia specificare l'eventuale finanziamento al settore aeroportuale.

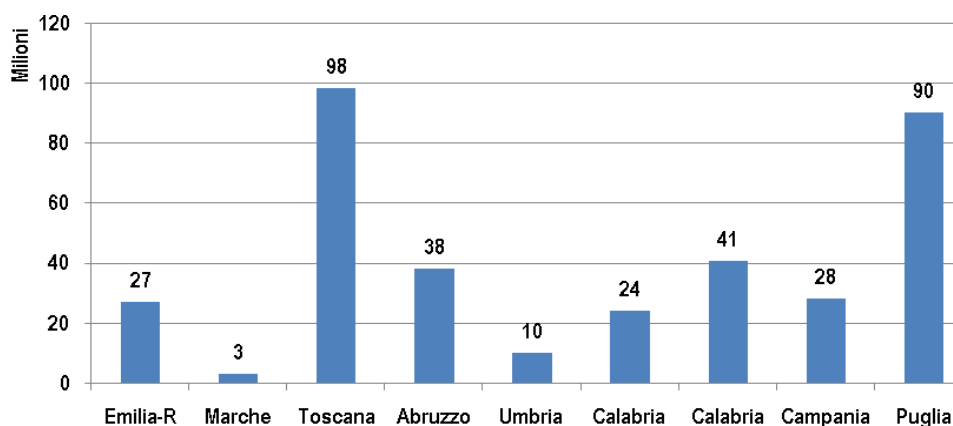


Figura 3.20 - PAR FAS 2007-2013: finanziamenti al settore aeroportuale, per Regione (valori assoluti e percentuali)

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Piani Attuativi Regionali del Fondo Aree Sottoutilizzate (PAR FAS) 2007-2013

Di seguito sono sintetizzati i contenuti dei Programmi Attuativi Regionali FAS 2007/2013 per la parte che interessa le infrastrutture aeroportuali.

| Regione  | Finanziamento settore aeroportuale | Intervento   | Contesto   |
|----------|------------------------------------|--|--|
| Abruzzo  | Euro 38.150.000                    | Interventi per infrastrutture e servizi "land side" e "air side" realizzati negli aeroporti regionali  | Inserimento in:<br>III.2.2.a Potenziamento, razionalizzazione e messa in rete dell'insieme dei nodi aeroportuali e portuali con riferimento alla movimentazione passeggeri ed alla logistica merci                         |
| Calabria | Euro 24.000.000                    | Raccordo diretto tra Stazione Ferroviaria e Stazione Aeroportuale a Lamezia Terme e a Reggio Calabria, in modo da integrare nodi primari di valenza nazionale e favorire la mobilità passeggeri con mezzo pubblico (il raccordo è realizzato mediante navette in sede propria riservata e protetta, anche di tipo ferroviario) | Inserimento in:<br>Linea di Azione 6.1.2.2 - Adeguamento del Sistema Aeroportuale;<br><br>Modalità di Attuazione:<br>APQ attraverso uno o più Atti Integrativi dell'Accordo Programma Quadro "Infrastrutture di Trasporto" |



| Regione        | Finanziamento settore aeroportuale  | Intervento  | Contesto  |
|----------------|---|---|---|
| Calabria       | Euro 162.752.775, di cui:<br>Euro 40.527.489 FAS  | Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi "air side" e "land side" degli Aeroporti di Crotona, Lamezia Terme e Reggio Calabria                           | Inserimento in:<br>Linea di Azione 6.1.2.2 - Adeguamento del Sistema Aeroportuale / Azione Cardine N. 12 –<br>Potenziamento del Sistema Aeroportuale: L'Azione Cardine prevede il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi "air side" e "land side" degli Aeroporti di Crotona, Lamezia Terme e Reggio Calabria. Gli interventi previsti saranno oggetto di un Atto Integrativo all'Accordo di Programma Quadro "Infrastrutture di Trasporto".<br><br>Costo totale: 162.752.775 euro<br>Dettaglio fonti:<br>PON Trasporti 2000/2006: 3.500.000 euro;<br>POR Calabria FESR 2007/2013: 57.495.864 euro;<br>PAR Calabria FAS 2007/2013: 40.527.489 euro;<br>PON Reti Mobilità 2007/2013: 43.320.000 euro;<br>Fondi ENAV: 7.529.422 euro;<br>Società Aeroportuale: 10.380.000 euro;   |
| Campania       | Euro 28.135.298   | Intervento a supporto dell'accessibilità al sistema aeroportuale di Capodichino, Grazzanise e Pontecagnano, compreso il sistema di accesso viario e ferroviario | Inserimento in:<br>Obiettivo operativo 6.1 –<br>Linea di azione 6.1.1: Intervento a supporto dell'accessibilità al sistema aeroportuale di Capodichino, Grazzanise e Pontecagnano, compreso il sistema di accesso viario e ferroviario.<br><br>No risorse su infrastrutture aeroportuali.   |
| Emilia-Romagna | Euro 103.700.000; di cui:<br>Euro 27.000.000 FAS;<br>Euro 76.700.000 Fondi Comune Bologna | Realizzazione di un'infrastruttura di tipo people mover   | Inserimento in:<br>AZIONE I. B.1 / Realizzazione di un sistema di trasporto collettivo tra i principali nodi dell'area metropolitana di Bologna.<br><br>No risorse su infrastrutture aeroportuali.  |
| Marche         | Euro 7.500.000; di cui:<br>3.000.000 FAS;<br>4.500.000 altri fondi                        | Miglioramento della dotazione infrastrutturale e promozione dello sviluppo dell'Aeroporto di Ancona-Falconara-Aeroporto delle Marche                            | Inserimento in:<br>Obiettivo specifico 4.1 - Migliorare la qualità delle infrastrutture di trasporto ed intermodali della regione e la mobilità urbana;<br>Intervento 4.1.1.2 - Miglioramento della dotazione infrastrutturale e promozione dello sviluppo dell'Aeroporto di Ancona-Falconara-Aeroporto delle Marche  |
| Puglia         | Euro 90.000.000   | 5.6 - Interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali   | Tenuto conto degli interventi già finanziati dal PON Reti e Mobilità e dal PA FAS Nazionale, le tipologie di attività previste riguardano interventi di completamento e di potenziamento delle infrastrutture portuali, con specifico riferimento ai seguenti:<br>1. completamento del potenziamento delle viabilità d'accesso agli aeroporti di Grottaglie, Foggia e Bari;<br>2. completamento del potenziamento dell'aeroporto di Foggia;<br>3. riconversione delle aree militari e miglioramento delle aeropax degli aeroporti di Bari e Brindisi;<br>4. collegamento dell'aeroporto di Brindisi alla rete ferroviaria per potenziare l'accessibilità territoriale multimodale alla rete aeroportuale regionale;<br>5. completamento della rete di elisoccorso a servizio delle aree a minore accessibilità in ambito regionale. |

| Regione  | Finanziamento settore aeroportuale  | Intervento   | Contesto   |
|----------|---|--|--|
|          |   |  | La linea prevede nuovi interventi rispetto a quelli del PO FESR.   |
| Sardegna | Euro 23.000.000   | 6.1.1.A Realizzazione e completamenb di infrastrutture aeroportuali  | Inserimento in:<br>Obiettivo Operativo 6.1.1. Realizzare e potenziare le infrastrutture per il trasporto aereo negli aeroporti della regione;<br>6.1.1.A Realizzazione e completamento di infrastrutture aeroportuali  |
| Sicilia  | Euro 180.538  | Itinerario Ragusa Catania e raccordo aeroporto di Comiso - Variante alla SS 115 nel tratto compreso tra lo svincolo di Vittoria Ovest e Comiso Sud | Inserimento in:<br>2. Reti di trasporto e mobilità<br>2.1.a Itinerario Ragusa Catania e raccordo aeroporto di Comiso - Variante alla SS 115 nel tratto compreso tra lo svincolo di Vittoria Ovest e Comiso Sud<br><br>No risorse su infrastrutture aeroportuali. |
| Toscana  | Euro 98.100.000   | Sviluppo piattaforma logistica costiera  | I fondi sono da riferire a tutta l'azione "sviluppo piattaforma logistica costiera".<br><br>Non è presente il dettaglio degli interventi eventualmente dedicati alle infrastrutture aeroportuali.  |
| Umbria   | Euro 35.000.000;<br>di cui:<br>Euro 10.000.000 FAS;<br>Euro 25.000.000 altre fonti (coerente con APQ) | Aeroporto di Perugia   | Inserimento in:<br><br>ASSE IV : TRASPORTI, AREE URBANE, INSEDIAMENTI E LOGISTICA<br>Obiettivo operativo 4.1 : Perfezionamento delle infrastrutture primarie di trasporto<br>Azione 1 : Realizzazione dell'aeroporto regionale                                   |

**Figura 3.21 - Dettaglio: PAR FAS 2007-2013: finanziamenti al settore aeroportuale, per Regione**

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Piani Attuativi Regionali del Fondo Aree Sottutilizzate (PAR FAS) 2007-2013

## 4. INQUADRAMENTO NELLA RETE EUROPEA TEN-T

Come ampiamente trattato nei paragrafi precedenti, la crescita prevista di traffico aereo pone uno dei problemi principali del settore ovvero la carenza di capacità aeroportuali connessa all'impossibilità di ulteriore espansione, a causa dei limiti di carattere ambientale e strutturale esistenti nei grandi aeroporti.

Con riguardo a ciò, nel paragrafo precedente si è trattato delle misure normative messe in atto dall'Unione Europea per risolvere il problema della capacità aeroportuale attraverso<sup>69</sup>:

- azioni di efficientamento delle strutture esistenti;
- sviluppo della co-modalità aereo-treno AV;
- politiche di sviluppo degli aeroporti regionali attuate attraverso finanziamenti concessi in deroga alla normativa sugli aiuti di stato.

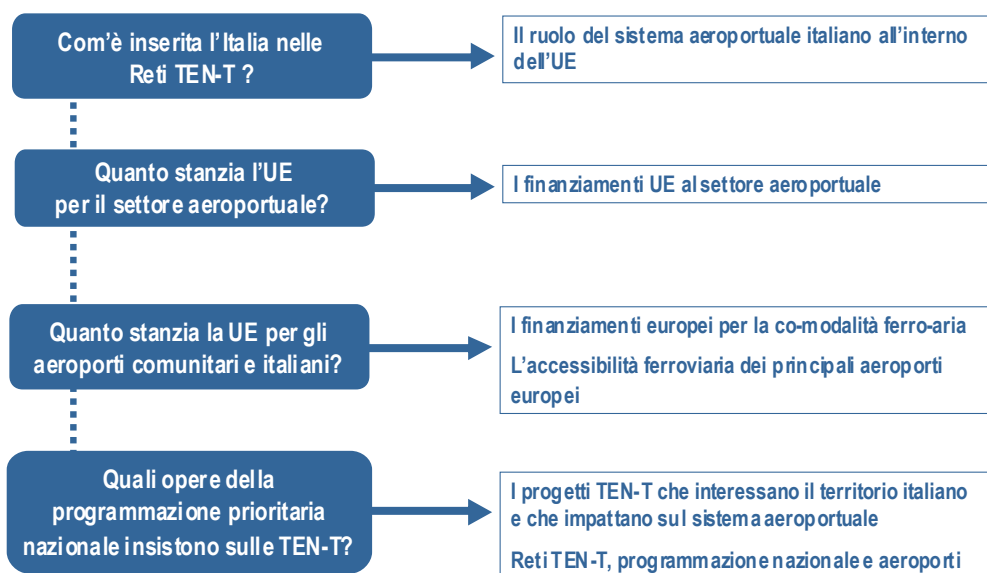
Tali misure hanno un impatto su tutti i sistemi aeroportuali dell'Unione, compreso evidentemente quello italiano.

Nel seguente paragrafo pertanto si va a contestualizzare il sistema aeroportuale italiano in termini di:

- inserimento nelle reti infrastrutturali TEN-T e nei progetti prioritari (PP);
- accesso ai finanziamenti e alle risorse previste e stanziati dal legislatore comunitario e nazionale per:
- le opere di diretto interesse aeroportuale (metropolitane, accessibilità ferroviaria, strutture aeroportuali);
- le grandi opere prioritarie (assi prioritari e corridoi) sui cui insistono gli aeroporti italiani.

Di seguito, lo schema di lavoro.

### I temi chiave della programmazione infrastrutturale



<sup>69</sup> Vedi retro.

## 4.1 IL RUOLO DEL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO ALL'INTERNO DELL'UE

Il sistema aeroportuale italiano va contestualizzato all'interno del più vasto sistema europeo che conta nel complesso 407 aeroporti, di cui 71 internazionali, 77 comunitari e 259 regionali.<sup>70</sup>

All'interno di tale sistema:

- il sistema italiano gestisce il 13,3% del traffico passeggeri dell'EU27 e il 19,1% dell'Eurozona 2008 (EA15)<sup>71</sup>;
- Roma/Fiumicino è il 6° aeroporto dell'Unione Europea per traffico passeggeri, seguito, tra gli scali italiani, da Milano/Malpensa al 17° posto<sup>72</sup>;
- Roma/Fiumicino è il 17° aeroporto dell'Unione Europea per traffico merci;
- in termini di tratte city-pairs, l'Italia è al 2° posto nella classifica europea con la tratta Milano/Linate – Roma/Fiumicino (con 2,5 milioni di passeggeri<sup>73</sup>), dietro alla Spagna con la tratta Madrid/Barajas - Barcellona (4,6 milioni) e davanti alla Francia con la tratta Parigi/Orly - Toulouse/Blagnac;
- l'Italia non compare nei primi 40 aeroporti europei che gestiscono le principali tratte con Paesi extra-comunitari.<sup>74</sup>

| Rank      | Paese     | Aeroporto                | Traffico totale merci (tons) | var. % 2007-2008 | Voli (migl.) | var. % 2007-2008 |
|-----------|-----------|--------------------------|------------------------------|------------------|--------------|------------------|
| 1         | DE        | Francoforte/Main         | 2.104.348                    | -2,70%           | 25           | -1,50%           |
| 2         | NL        | Amsterdam/Schiphol       | 1.592.455                    | -3,50%           | 17           | -1,80%           |
| 3         | UK        | London Heathrow          | 1.482.662                    | 6,40%            | 3            | -0,50%           |
| 4         | FR        | Parigi-CDG               | 1.392.147                    | -3,00%           | 48           | 1,20%            |
| 5         | LU        | Lussemburgo              | 788.218                      | 12,20%           | 12           | 0,40%            |
| 6         | BE        | Bruxelles/National       | 614.385                      | -16,30%          | 17           | -2,00%           |
| 7         | DE        | Colonia/Bonn             | 574.123                      | -19,10%          | 24           | -7,30%           |
| 8         | DE        | Lipsia/Halle             | 430.236                      | 399,70%          | 27           | 31,70%           |
| 9         | IT        | Milano/Malpensa          | 414.130                      | -14,20%          | 7            | -19,30%          |
| 10        | BE        | Liegi/Bierset            | 381.637                      | 4,90%            | 24           | 0,20%            |
| 11        | ES        | Madrid/Barajas           | 355.032                      | 3,90%            | 11           | -2,30%           |
| 12        | UK        | Nottingham East Midlands | 292.366                      | -8,20%           | 20           | 7,50%            |
| 13        | DE        | Monaco di Baviera        | 264.908                      | -0,10%           | 5            | 0,30%            |
| 14        | DK        | Copenaghen/Kastrup       | 246.794                      | :                | 8            | 4,60%            |
| 15        | UK        | London Stansted          | 230.063                      | 2,10%            | 11           | -7,40%           |
| 16        | AT        | Vienna-Schwechat         | 201.287                      | -1,80%           | 4            | 4,50%            |
| <b>17</b> | <b>IT</b> | <b>Roma/Fiumicino</b>    | <b>152.999</b>               | <b>-0,60%</b>    | <b>5</b>     | <b>2,40%</b>     |
| 18        | UK        | Manchester               | 142.594                      | -14,20%          | 3            | -7,40%           |
| 19        | FI        | Helsinki-Vantaa          | 141.524                      | 0,20%            | 6            | 2,50%            |
| 20        | DE        | Francoforte-Hahn         | 122.131                      | 9,40%            | 4            | -2,80%           |

Figura 4.1 - I primi 20 aeroporti della UE-27 per traffico totale merci e postale (2008), in tonnellate

Fonte: Eurostat, Statistics in Focus - Transport, 91/2009

<sup>70</sup> COM(2009) 5 def.

<sup>71</sup> Fonte: Eurostat, Database (ultimo dato disponibile: 2008)

<sup>72</sup> Fonte: Eurostat, Statistics in Focus, Transport – 91/2009; ultimo dato disponibile.

<sup>73</sup> Fonte: DG TREN, EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook 2009, p. 130.

<sup>74</sup> Le principali relazioni (Top5) tra aeroporti comunitari e non comunitari sono: 1) London/Heathrow – New York/JFK; 2) Paris/CDG – New York/JFK; London/Heathrow – Chicago/O'Hare Intl; 4) London/Heathrow – Dubai Intl; 5) London/Heathrow – Hong Kong Intl (Fonte: DG TREN, EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook 2009, p. 131).

## 4.2 I FINANZIAMENTI UE AL SETTORE AEROPORTUALE

Ad oggi l'Unione Europea considera come acquisita la fase della identificazione delle opere prioritarie e ne promuove la realizzazione attraverso l'erogazione di contributi.

In termini di dotazione infrastrutturale, l'Unione vanta<sup>75</sup>:

- una rete stradale di oltre 5 milioni di km, di cui 60.000 km di autostrade;
- una rete ferroviaria di oltre 215.000 km, di cui 5.500 km di linee ad Alta Velocità o adattate all'Alta Velocità;
- 404 porti, 411 aeroporti e circa 40.000 km di vie navigabili.

Sul sistema di infrastrutture esistenti, si innesta la programmazione della rete TEN-T<sup>76</sup>, in parte in corso di realizzazione, in (gran) parte finanziata per il periodo 2007-2013 e in parte in fase di programmazione.

I progetti coprono tutti i modi di trasporto (aria, ferro, strada e marittimo), oltre a logistica e ITS<sup>77</sup>, e riguardano tutti gli Stati Membri.

Di seguito si riportano gli stanziamenti finanziari dei progetti TEN-T per il periodo di programmazione 2007-2013<sup>78</sup>:

- sono stati stanziati 6,2 miliardi di euro relativi a 233 progetti;
- sono monitorati 208 progetti in corso che fanno capo al precedente periodo di programmazione, per un importo di 803 milioni di euro.<sup>79</sup>

La tabella sintetizza il numero di progetti finanziati ed il budget corrispondente per tipo di progetto e modo di trasporto.

- E' evidente l'attenzione data dalla programmazione comunitaria allo sviluppo della rete ferroviaria, che impegna il 46% dei progetti per uno stanziamento pari al 64,4% del totale.
- Il settore aeroportuale invece è interessato da una quota pari allo 0,8% del totale, per circa 54,2 milioni di euro.

Secondo gli ultimi dati disponibili (1/2/2010), rispetto alla situazione al 30/9/2009:

- E' sensibilmente aumentato l'importo dei finanziamenti comunitari per il settore aeroportuale a fronte di un numero invariato di progetti: il contributo è aumentato infatti del 188%, passando da 18,8 a 54,2 milioni di euro<sup>80</sup>.
- Il settore aeroportuale è pertanto quello che maggiormente ha visto aumentare la quota dedicata (si veda la tabella seguente).
- Aumenti significativi hanno caratterizzato anche il budget delle opere ferroviarie, che con un aumento del 6,5% passa da 4.048 a 4.312 milioni di euro.
- Non sono state modificate le decisioni relative ai progetti ERTMS, Galileo e Autostrade del Mare, né in termini di numero di progetti né in termini di importo finanziario.

---

<sup>75</sup> Fonte: DPEF 2010-2013

<sup>76</sup> Trans-European Network – Transport.

<sup>77</sup> Information Technology Services.

<sup>78</sup> Fonte: Agenzia esecutiva per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T EA), ultimo aggiornamento: 01/02/2010.

<sup>79</sup> Dato disponibile al 30/9/2009.

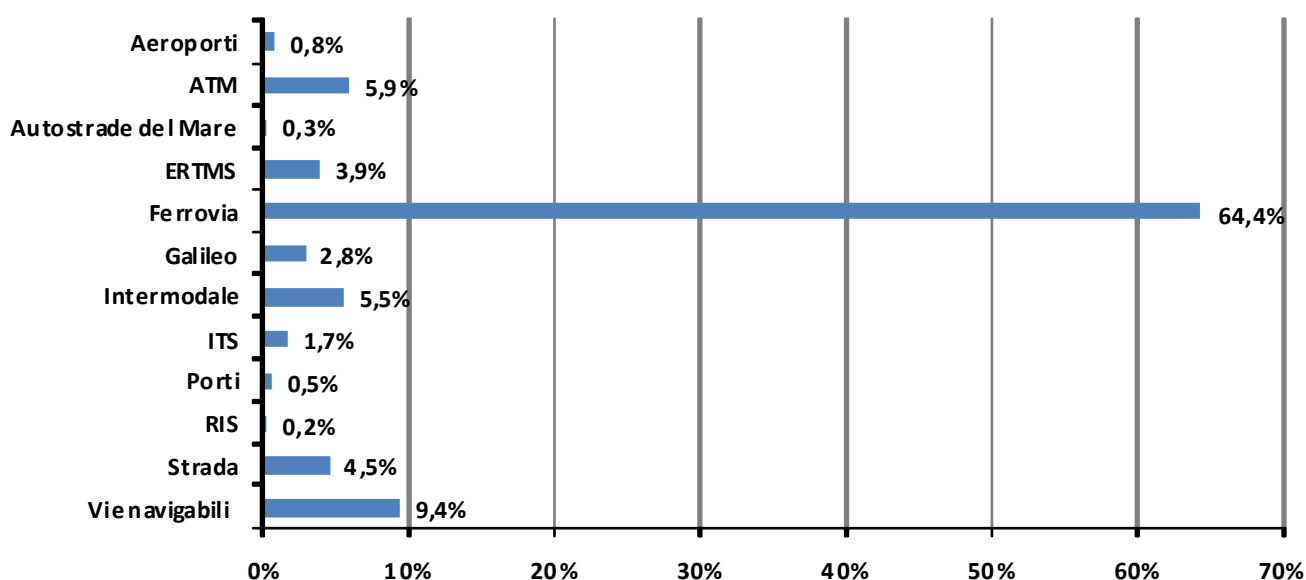
<sup>80</sup> Fonte: Agenzia esecutiva per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T EA), 2010.

| Progetti                     | N. progetti | Quota modo su totale progetti | Importo (mln Euro) | Quota modo su totale importo | N. progetti (var su 30/9/2009) | Importo (var su 30/9/2009) |
|------------------------------|-------------|-------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| Aeroporti                    | 9           | 3,9%                          | 54,2               | 0,8%                         | 0,0%                           | 188,3%                     |
| Air Traffic Management (ATM) | 10          | 4,3%                          | 397,6              | 5,9%                         | 66,7%                          | 10,7%                      |
| Autostrade del Mare          | 3           | 1,3%                          | 20,7               | 0,3%                         | 0,0%                           | 0,0%                       |
| ERTMS                        | 17          | 7,3%                          | 260,0              | 3,9%                         | 0,0%                           | 0,0%                       |
| Ferrovia                     | 107         | 45,9%                         | 4.311,5            | 64,4%                        | 11,5%                          | 6,5%                       |
| Galileo                      | 1           | 0,4%                          | 190,0              | 2,8%                         | 0,0%                           | 0,0%                       |
| Intermodale                  | 14          | 6,0%                          | 370,9              | 5,5%                         | 55,6%                          | 4,8%                       |
| ITS                          | 3           | 1,3%                          | 112,4              | 1,7%                         | 50,0%                          | 11,6%                      |
| Porti                        | 11          | 4,7%                          | 32,8               | 0,5%                         | 22,2%                          | 123,1%                     |
| RIS                          | 6           | 2,6%                          | 16,7               | 0,2%                         | 0,0%                           | 0,0%                       |
| Strada                       | 37          | 15,9%                         | 303,7              | 4,5%                         | 32,1%                          | 37,7%                      |
| Vie navigabili               | 15          | 6,4%                          | 628,9              | 9,4%                         | 25,0%                          | 8,2%                       |
| Totale                       | 233         | 100,0%                        | 6.699,4            | 100,0%                       | 17,7%                          | 8,3%                       |

\* Ove: ERTMS (European Rail Traffic Management System); RIS = River Information Services; ITS = Information Technology Services.

**Figura 4.2 - TEN-T: contributo comunitario 2007-2013, per modo di trasporto\* al 1/2/2010**

Fonte: Agenzia Esecutiva per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T EA) (ultimo aggiornamento: 01/02/2010)



\* Ove: ERTMS (European Rail Traffic Management System); RIS = River Information Services; ITS = Information Technology Services.

**Figura 4.3 - TEN-T: contributo comunitario (importo in milioni di euro) per il periodo di programmazione 2007-2013, per modo di trasporto\* al 1/2/2010 (v.a. e var %) e variazione rispetto al 30/9/2009**

Fonte: Agenzia Esecutiva per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T EA) (ultimo aggiornamento: 01/02/2010)

## 4.2.1 Gli stanziamenti anticrisi 2009

Nell'ottobre 2009 la Commissione Europea ha stanziato 500 milioni di euro destinati a progetti di infrastrutture di trasporto assegnati a titolo del programma TEN-T. Nelle intenzioni della Commissione lo stanziamento di risorse è da considerarsi misura anticrisi.

Con riferimento alla manovra, si riportano alcune evidenze riferite al settore aeroportuale e all'Italia:

- i progetti finanziati per l'Italia non riguardano il settore aeroportuale;
- progetti di sviluppo aeroportuale sono stati finanziati unicamente in Ungheria e Portogallo.<sup>81</sup>

## 4.2.2 I finanziamenti europei per la co-modalità ferro-aria

Nonostante in Italia siano presenti solo 6 aeroporti su 47 collegati con la ferrovia, il Paese risulta essere tra gli ultimi in Europa per l'accesso ai fondi TEN-T per i collegamenti intermodali. Questo è vero sia rispetto all'ottenimento dei finanziamenti per l'intermodalità e l'accessibilità agli scali<sup>82</sup>, sia rispetto all'entità dei finanziamenti ottenuti.

Altri Paesi europei da oltre dieci anni hanno avuto accesso a finanziamenti TEN-T per l'accessibilità via ferro agli aeroporti. Alcuni dati:

- Il **Belgio** ha ottenuto finanziamenti TEN-T per studi sull'accessibilità via ferro all'aeroporto di Zaventem dal 1997 (1,5 mln Euro).
- La **Danimarca** ha beneficiato di fondi TEN-T per studi sull'accessibilità e relativi lavori per l'aeroporto di Copenhagen nel 1999 e nel 2000 (1 mln Euro).
- La **Germania** ha totalizzato dal 1997 ad oggi finanziamenti per 23,5 mln Euro per l'accessibilità via ferro a 7 dei suoi aeroporti.
- La **Gran Bretagna** ha usufruito di oltre 8 milioni di Euro dal 1998 al 2006 per l'accessibilità via ferro a 6 dei suoi aeroporti.
- L'**Italia** solo nel 2004 ha ottenuto il finanziamento di 1 milione di Euro per lo studio sul People Mover dell'aeroporto di Fiumicino e nel 2008, sempre per Fiumicino, sono stati finanziati 3 mln Euro per lo studio sull'accessibilità dell'aeroporto che riguarda tutte le modalità di trasporto. Sempre nel 2008, l'aeroporto di Venezia ha ottenuto un finanziamento di 2,6 mln per lo studio di fattibilità del nodo intermodale da svilupparsi nello scalo e che includerà anche il collegamento con l'AV. Nel 2009 invece è stato approvato lo studio di fattibilità per il collegamento intermodale dell'aeroporto di Bergamo in corso di finanziamento.

Dai dati riportati nella tabella seguente – riassuntivi della situazione europea - si rileva che nei principali Paesi europei:

- gli aeroporti con funzione di hub o comunque gli aeroporti con elevato traffico aereo sono sempre dotati di collegamento ferroviario;
- gli stessi aeroporti hanno, nella maggior parte dei casi, il collegamento con l'AV ferroviaria (è il caso di Parigi CDG, Lione, Francoforte, Dusseldorf, Colonia/Bonn, Birmingham, Londra Heathrow - Gatwick - Stansted, Amsterdam, Copenhagen);
- negli aeroporti in cui non è presente il collegamento AV, esso è facilmente raggiungibile con la linea ferroviaria regionale e/o locale (è il caso di Barcellona e Madrid);
- i Paesi dove sono stati sfruttati i finanziamenti comunitari TEN-T per studi o opere legati all'accessibilità ferroviaria sono anche quelli in cui si registra il maggior numero di aeroporti – anche di piccole dimensioni - collegati con la ferrovia (Germania: 17 scali; Regno Unito: 18 scali);

<sup>81</sup> Ungheria: Aeroporto di Budapest (7,56 mln di euro); Portogallo: Piano di sviluppo dell'aeroporto di Faro – Fase 1 (6,02 mln di euro).

<sup>82</sup> Escluso Malpensa. Il primo ad ottenere tale supporto è stato Fiumicino nel 2004 per uno studio all'accessibilità all'aeroporto.



Un esempio di aeroporto virtuoso sarà il nuovo aeroporto di Berlino in costruzione che prevede al proprio interno una stazione con 6 binari per collegamenti ferroviari locali, regionali e intercity. L'obiettivo è di rendere raggiungibile lo scalo con mezzi pubblici da almeno il 50% degli utenti aerei.

| Paese       | Aeroporti con accessibilità ferroviaria (n) | Presenza di collegamento AV                          |
|-------------|---|--|
| Regno Unito | 18  | di cui 4 collegati con AV (di cui 3 con AV dedicata) |
| Germania    | 17  | di cui 3 collegati con AV                            |
| Francia     | 5   | di cui 2 collegati con AV                            |
| Spagna      | 4   |  |
| Austria     | 1   |  |
| Danimarca   | 1   |  |
| Norvegia    | 1   |  |
| Paesi Bassi | 1   |  |
| Svezia      | 1   |  |

Figura 4.4 - Benchmarking: aeroporti europei accessibili via ferro (AV, rete ferroviaria o metropolitana)

| Paese              | Aeroporto  | Accessibilità ferroviaria   |
|--------------------|--|---|
| <b>REGNO UNITO</b> | Belfast City Airport (BHD) – Belfast             | Collegato con linea ferroviaria locale                                  |
|                    | Birmingham Airport (BHX) – Birmingham            | Collegato con linea ferroviaria AV, regionale e locale                  |
|                    | Squires Gate Airport (BLK) - Blackpool           | Collegato con linea ferroviaria regionale e metropolitana di superficie |
|                    | Cardiff Wales Airport (CWL) – Cardiff            | Collegato con linea ferroviaria locale                                  |
|                    | Ronaldsway, Iom (IOM) - Douglas, Iom             | Collegato con linea ferroviaria regionale                               |
|                    | Glasgow International Airport (GLA) – Glasgow    | Collegamento bus alla stazione gestito da compagnia ferroviaria         |
|                    | Prestwick Airport (PIK) – Glasgow                | Collegato con linea ferroviaria locale                                  |
|                    | Leeds/Bradford (LBA) - Leeds                     | Collegato con linea ferroviaria regionale                               |
|                    | London City Airport (LCY) - London               | Collegato con linea metropolitana e metropolitana di superficie         |
|                    | Luton Airport (LTN) - London                     | Collegato con linea ferroviaria regionale e locale                      |
|                    | Gatwick Airport (LGW) – London                   | Collegato con linea ferroviaria AV dedicata, regionale e locale         |
|                    | Heathrow Airport (LHR) – London                  | Collegato con linea ferroviaria AV dedicata, locale e metropolitana     |
|                    | Stansted Airport (STN) - London                  | Collegato con linea ferroviaria AV dedicata e regionale                 |
|                    | Manchester (MAN) – Manchester                    | Collegato con linea ferroviaria regionale                               |
|                    | Durham Tees Valley (MME) - Middlesbrough         | Collegato con linea ferroviaria regionale                               |
|                    | Newcastle Airport (NCL) - Newcastle              | Collegato con linea metropolitana                                       |
|                    | East Midlands Airport Nottingham Leicester Derby | Collegamento bus alla stazione gestito da compagnia ferroviaria         |
|                    | Southampton (SOU) – Southampton                  | Collegato con linea ferroviaria regionale                               |

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| <b>GERMANIA</b>    | Tegel Airport (TXL) – Berlino                       | Collegato con linea metropolitana (BVG)                                |
|                    | Schönefeld Airport (SXF) – Berlino                  | Collegato con linea ferroviaria regionale                              |
|                    | Frankfurt Airport (FRA) – Frankfurt                 | Collegato con linea ferroviaria AV, regionale e locale                 |
|                    | Bremen Airport (BRE) – Bremen                       | Collegato con linea metropolitana di superficie                        |
|                    | Dresden Airport (DRS) – Dresden                     | Collegato con linea ferroviaria locale                                 |
|                    | Düsseldorf International Airport (DUS) – Düsseldorf | Collegato con linea ferroviaria AV, regionale e locale                 |
|                    | Erfurt (ERF) – Erfurt                               | Collegato con linea metropolitana di superficie                        |
|                    | Friedrichshafen Airport (FDH) - Friedrichshafen     | Collegato con linea ferroviaria regionale                              |
|                    | Hamburg Fuhlsbüttel Airport (HAM) – Hamburg         | Collegato con linea ferroviaria locale                                 |
|                    | Langenhagen Airport (HAJ) – Hannover                | Collegato con linea ferroviaria locale                                 |
|                    | Köln/Bonn (CGN) - Köln                              | Collegato con linea ferroviaria AV, regionale e locale                 |
|                    | Leipzig/Halle (LEJ) – Leipzig                       | Collegato con linea ferroviaria regionale e locale                     |
|                    | Lubeck (LBC) – Lubeck                               | Collegato con linea ferroviaria locale                                 |
|                    | Franz Joseph Strauß Airport (MUC) - München         | Collegato con linea ferroviaria locale                                 |
|                    | Nürnberg (NUE) – Nürnberg                           | Collegato con linea metropolitana                                      |
|                    | Stuttgart (STR) - Stuttgart                         | Collegato con linea ferroviaria locale                                 |
| <b>FRANCIA</b>     | Charles De Gaulle Airport (CDG) – Parigi            | Collegato con linea ferroviaria AV e con linea ferroviaria locale      |
|                    | Saint Exupéry Airport (LYS) – Lione                 | Collegato con linea ferroviaria AV                                     |
|                    | Strasbourg (SXB) - Strasbourg                       | Collegato con linea ferroviaria regionale                              |
|                    | Orly Airport (ORY) – Parigi                         | Collegato con linea metropolitana                                      |
|                    | Nice Côte D'Azur (NCE) – Nizza                      | Collegato con linea ferroviaria regionale                              |
| <b>SPAGNA</b>      | El Prat (BCN) - Barcelona                           | Collegato con linea ferroviaria locale                                 |
|                    | Barajas Airport (MAD) – Madrid                      | Collegato con linea metropolitana alla stazione centrale con AVE       |
|                    | Malaga (AGP) – Malaga                               | Collegato con linea ferroviaria regionale                              |
|                    | Valencia (VLC) – Valencia                           | Collegato con due linee di metropolitana                               |
| <b>AUSTRIA</b>     | Schwechat (WIE) - Vienna                            | Collegato con AV dedicata e con linea ferroviaria locale               |
| <b>DANIMARCA</b>   | Kastrup Airport (CPH) – Copenhagen                  | Collegato con AV, linea ferroviaria regionale, locale e metropolitana. |
| <b>NORVEGIA</b>    | Gardemoen Airport (OSL) – Oslo                      | Collegato con AV dedicata e con linea ferroviaria regionale            |
| <b>PAESI BASSI</b> | Schipol Airport (AMS) - Amsterdam                   | Collegato con AV con linea ferroviaria regionale e locale.             |
| <b>SVEZIA</b>      | Arlanda Airport (ARN) – Stockholm                   | Collegato con AV dedicata e con linea ferroviaria locale               |

Figura 4.5 - Benchmarking: aeroporti europei accessibili via ferro (AV, rete ferroviaria o metropolitana), 2009 - Dettaglio

|  | 1997         | 1998         | 1999         | 2000         | 2001         | 2002 | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007 | 2008         | TOT           |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|--------------|---------------|
| <b>BELGIUM</b>   |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              |               |
| Zaventem Access Study  | 0,500        |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 0,500         |
| Zaventem Railway Station Study   |              |              |              |              |              |      | 1,000        |              |              |              |      |              | 1,000         |
| <b>DENMARK</b>   |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              |               |
| Copenhagen link airport to urban public transport system - study         |              |              | 0,500        |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 0,500         |
| Rail connection between Malmoe-Sturup and Copenhagen airport             |              |              |              | 0,500        |              |      |              |              |              |              |      |              | 0,500         |
| <b>GERMANY</b>   |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              |               |
| Berlin-Brandenburg, Studies for road and rail connection                 |              |              |              |              | 2,000        |      |              |              |              |              |      |              | 2,000         |
| Berlin-Brandenburg, Pax terminal planning approval procedure             |              |              |              |              |              |      |              |              |              | 2,000        |      |              | 2,000         |
| Köln/Bonn HST Connection Phase 1   | 2,000        |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 2,000         |
| Köln/Bonn HST Connection Phase 2   |              |              | 2,000        |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 2,000         |
| Köln/Bonn Better Linking of Rail to Air                                  |              |              |              |              |              |      | 3,000        |              |              |              |      |              | 3,000         |
| Leipzig-Halle Rail Station Project                                       |              | 3,000        |              | 2,000        |              |      |              |              |              |              |      |              | 5,000         |
| Frankfurt People Mover Study   |              |              |              |              |              |      | 2,050        |              |              |              |      |              | 2,050         |
| Muenchen Airport :Rail Connection Works                                  |              |              | 1,900        |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 1,900         |
| Duesseldorf Airport : Rail Station Check-in Facilities                   |              |              | 1,900        |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 1,900         |
| Stuttgart: Rail access to airport (S-bahn, Regional Rail, HST in future) |              |              |              | 1,600        |              |      |              |              |              |              |      |              | 1,600         |
| <b>ITALY</b>   |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              |               |
| Fiumicino People Mover Study   |              |              |              |              |              |      |              | 1,000        |              |              |      |              | 1,000         |
| Fiumicino Multimodal Accessibility Planning                              |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      | 3,136        | 3,136         |
| Marco Polo Venice International Airport Intermodality Node               |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      | 2,672        | 2,672         |
| <b>SWEDEN</b>  |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              |               |
| Stockholm-Arlanda: Connection to underground Rail station                |              |              |              |              | 1,000        |      |              |              |              |              |      |              | 1,000         |
| <b>UK</b>  |              |              |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              |               |
| Luton Peoplemover Studies  |              | 0,600        | 0,714        |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 1,314         |
| Cardiff-Wales Access Road Study  |              | 1,300        |              |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 1,300         |
| London City Airport : Docklands Light Railway Extension Studies          |              |              | 0,400        |              |              |      |              |              |              |              |      |              |               |
| Birmingham Multi-modal Interchange Ph1 : Air/Rail People-Mover           |              |              | 1,393        |              |              |      |              |              |              |              |      |              | 1,393         |
| Edinburgh Railway Link   |              |              |              |              |              |      |              |              | 2,000        |              |      |              | 2,000         |
| Glasgow Railway Link   |              |              |              |              |              |      |              |              |              | 1,700        |      |              |               |
| <b>TOTAL</b>   | <b>2,500</b> | <b>4,900</b> | <b>8,807</b> | <b>4,100</b> | <b>3,000</b> |      | <b>6,050</b> | <b>1,000</b> | <b>2,000</b> | <b>3,700</b> |      | <b>3,136</b> | <b>41,865</b> |

Figura 4.6 - Finanziamenti TEN-T per intermodalità su aeroporti UE (in milioni di euro)

### 4.3 LA RETE TEN-T: I PROGETTI INFRASTRUTTURALI CHE IMPATTANO SUGLI AEROPORTI ITALIANI

Focalizzando l'attenzione sul territorio italiano, si segnala che, con l'approvazione del bilancio comunitario, l'Europa ha assegnato all'Italia 25,6 miliardi di euro a valere sui fondi strutturali 2007-2013 e oltre il 16% dei 6,8 miliardi di euro del budget complessivo dedicato alla rete TEN-T. Tali fondi per l'Italia riguardano per lo più i valichi alpini Torino-Lione, Brennero, Trieste-Divaccia.<sup>83</sup>

In particolare, con riferimento allo sviluppo delle infrastrutture prioritarie, i Progetti che interessano l'Italia sono i seguenti:

- Progetto Prioritario n. 1 "Berlino - Palermo";
- Progetto Prioritario n. 6 "Lione - Torino" (Corridoio 5)
- Progetto Prioritario n. 24 "Terzo Valico Genova - Rotterdam".

Il costo complessivo delle opere ferroviarie, stradali e puntuali dei Corridoi 1 (Berlino – Palermo), 5 (Lisbona - Torino – Trieste - Kiev) e 24 (Rotterdam - Genova) ammonta a circa 104 miliardi di euro. Ad oggi (2009), sono già stati deliberati dal CIPE progetti per circa 75 miliardi di euro e cantierate opere per circa 45,2 miliardi di euro.

| Asse Prioritario  | Stati membri coinvolti | Fine lavori confermata dagli Stati membri | Costi totali      | Invest. totali prima del 2008 | Totale invest. stimati nel 2008 | Totale invest. previsti | Investimenti previsti rimanenti dopo il 2013 |
|---|------------------------|---|-------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------|--|
| PP1 - Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo                         | AT, IT, DE             | 2022                                      | 47.987,00         | 23.926,69                     | 2.392,89                        | 12.110,25               | 9.557,17                                     |
| <i>quota % su tot TEN-T</i>   |                        |   | 11,57%            | 16,30%                        | 16,73%                          | 11,25%                  | 6,54%  |
| PP6 - Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaccia/Capodistria/Divaccia-Lubiana-Budapest-confine ucraino | FR, HU, IT, SL         | 2025                                      | 59.263,78         | 9.010,06                      | 641,82                          | 5.184,76                | 44.427,15                                    |
| <i>quota % su tot TEN-T</i>   |                        |   | 14,28%            | 6,14%                         | 4,49%                           | 4,82%                   | 30,40%                                       |
| PP24 - Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa                             | BE, DE, FR, IT, NL     | 2020                                      | 20.571,49         | 2.270,36                      | 162,06                          | 2.981,73                | 15.157,34                                    |
| <i>quota % su tot TEN-T</i>   |                        |   | 4,96%             | 1,55%                         | 1,13%                           | 2,77%                   | 10,37%                                       |
| <b>Totale TEN-T</b>   |                        |   | <b>414.922,82</b> | <b>146.799,25</b>             | <b>14.303,06</b>                | <b>107.658,37</b>       | <b>146.162,14</b>                            |

\*La tabella si basa su informazioni ricevute in aprile 2009 dagli Stati membri in preparazione del Consiglio dei Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia (TTE) del giugno 2009. I costi e gli investimenti sono riferiti alle sezioni prioritarie dei Progetti Prioritari.

**Figura 4.7 - Attuazione dei Progetti Prioritari\* TEN-T che interessano l'Italia: costi e investimenti in milioni di euro**

Fonte: DG TREN, TEN-T EA, "TEN-T-Implementation of the Priority Projects, Progress Report 2009" - 30 Sept. 2009

In particolare, la Commissione Europea ha ritenuto di incentivare, nella misura massima consentita dal regolamento finanziario, i progetti di effettiva valenza europea, riconoscendo ai progetti transfrontalieri della Torino - Lione e del Brennero un ruolo di assoluto rilievo nel completamento della rete europea di trasporto ferroviario. In considerazione di ciò:

<sup>83</sup> Fonte: DPEF 2010-2013

- la percentuale di finanziamento di tali opere è stata portata al 27% del costo complessivo, rispetto ad una media del 25% per i contributi attribuiti ad altre tratte transfrontaliere;
- per il completamento verso est del Progetto Prioritario N. 6 (c.d. Corridoio 5), la richiesta di contributo comunitario avanzata a sostegno dei costi di progettazione della sezione italo-slovena Trieste-Divaccia è stata accolta nella misura del 100%, con un'assegnazione di 22 milioni di euro.<sup>84</sup>

In sintesi: le assegnazioni di finanziamenti comunitari all'Italia ammontano a **1.107,69 milioni di euro**<sup>85</sup> a cui vanno aggiunte le richieste avanzate di **963,36 milioni di euro per il budget 2009**<sup>86</sup>.

Si vedano di seguito, tra le altre, le schede-dettaglio dei 3 Progetti Prioritari.

### 4.3.1 I progetti TEN-T che impattano sugli aeroporti italiani

I progetti prioritari sopra elencati non sono gli unici che riguardano l'Italia nel vasto quadro della programmazione infrastrutturale comunitaria.

Nel complesso sono infatti 11 i progetti che interessano direttamente lo sviluppo degli aeroporti italiani, in termini di maggiore accessibilità stradale o ferroviaria e di ampliamento della *catchment area*.

Di seguito si riporta l'elenco dei progetti prioritari e non, corredati di schede-dettaglio con le indicazioni dell'inizio e fine lavori e dei finanziamenti previsti.

| Anno | Progetto  | Fine lavori | Inserito nel Progetto Prioritario |
|------|---|-------------|-----------------------------------|
| 2007 | Progetto Prioritario TEN n. 1 – Galleria di base del Brennero - Lavori<br>Progetto Prioritario TEN n. 1 – Galleria di base del Brennero - Studi       | 2013        | PP1                               |
| 2007 | Nuova Rete Ferroviaria Torino-Lione: parte comune Italo-Francese della Sezione Internazionale Franco-Italiana (Studi e Lavori)                        |             | PP6                               |
| 2007 | Accesso Sud della linea del Brennero  | 2013        | PP1                               |
| 2007 | Sezione Ronchi Sud Trieste: Progetto Prioritario 6 – sezione Nazionale  | 2012        | PP6                               |
| 2007 | Nodo ferroviario di Genova – Studio per il potenziamento della tratta Genova Voltri-Genova Brignole   | 2008        | PP24                              |
| 2007 | Sviluppo della Città Merce (Malpensa) – Tunnel ferroviario  | 2011        | -                                 |
| 2008 | Completamento del design finale della sezione Treviglio-Brescia, sulla linea ad alta velocità/capacità Milano-Verona                                  | 2010        | PP6                               |
| 2008 | Studio di fattibilità per il nodo intermodale dell'aeroporto internazionale Marco Polo di Venezia   | 2011        | -                                 |
| 2008 | Studio di fattibilità e disegno preliminare di un sistema multimodale di trasporti integrati  | 2011        | -                                 |
| 2009 | Raccordo Anulare di Roma – sezione nordovest – incremento a tre corsie in entrambe le direzioni dal km 11+250 al km 12+650 – completamento dei lavori | 2010        | -                                 |
| 2009 | Hub di Torino, sezione Susa Stura, rimozione del collo di bottiglia   | 2011        | PP6                               |

**Figura 4.8 - TEN-T: progetti comunitari che interessano l'Italia (prioritari e non)**

Fonte: Agenzia Esecutiva per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T EA), ultimo aggiornamento disponibile: 30/09/2009

<sup>84</sup> Fonte: DPEF 2010-2013

<sup>85</sup> Al giugno 2009.

<sup>86</sup> Fonte: DPEF 2010-2013.

I progetti in dettaglio:

|                          |   |                 |
|--------------------------|---|-----------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Galleria di base del Brennero<br/>PP1</b>  |                 |
|                          | <b>LAVORI</b>   |                 |
| ID:                      | 2007-EU-01180-P   |                 |
| Descrizione:             | La galleria di base del Brennero è il progetto più importante del Progetto Prioritario 1, asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Napoli-Messina-Palermo.<br>La galleria transfrontaliera attraverso le Alpi di 56 km eliminerà l'ingorgo nel transito passeggeri e merci tra Austria ed Italia. |                 |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:  | gennaio 2010    |
|                          | Data di completamento:  | dicembre 2013   |
| Organismo di esecuzione: | BBT SE - Galleria di Base del Brennero / Brenner Basistunnel  |                 |
| Budget:                  | Budget nazionale – Austria:   | € 801.175.000   |
|                          | Budget nazionale – Italia:  | € 801.175.000   |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:  | € 2.195.000.000 |
|                          | Contributo UE:  | € 592.650.000   |
|                          | Percentuale del contributo UE:  | Lavori: 27%     |
|                          | <b>STUDI</b>  |                 |
| ID:                      | 2007-EU-01190-S   |                 |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:  | dicembre 2008   |
|                          | Data di completamento:  | dicembre 2013   |
| Organismo di esecuzione: | BBT SE - Galleria di Base del Brennero / Brenner Basistunnel  |                 |
| Budget:                  | Budget nazionale – Austria:   | € 96.675.000    |
|                          | Budget nazionale – Italia:  | € 96.675.000    |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:  | € 386.700.000   |
|                          | Contributo UE:  | € 193.350.000   |
|                          | Percentuale del contributo UE:  | Studi: 50%      |

|                          |  |                           |
|--------------------------|--|---------------------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Nuova Rete Ferroviaria Torino-Lione-parte comune Italo-Francese della Sezione Internazionale Franco-Italiana (Studi e Lavori)<br/>PP6</b>   |                           |
| ID:                      | 2007-EU-06010-P  |                           |
| Descrizione:             | La nuova linea di trasporto ferroviario passeggeri e merci tra Lione e Torino (Progetto Prioritario 6) servirà da punto nodale tra l'Europa settentrionale e meridionale (Londra/Amsterdam/Parigi-Milano) e tra l'Europa occidentale ed orientale (Lisbona-Budapest).<br>Ridurrà considerevolmente i tempi di percorrenza per il traffico alta velocità per i passeggeri e nel rispetto dell'ambiente fornirà una risposta alla crescente domanda di trasporto merci attraverso le Alpi. |                           |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:   | gennaio 2007              |
|                          | Data di completamento:   | dicembre 2013             |
| Organismo di esecuzione: | Lyon Turin Ferroviaire SAS   |                           |
| Budget:                  | Budget nazionale   | € 1.419.392.000           |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:   | € 2.091.192.000           |
|                          | Contributo UE:   | € 671.800.000             |
|                          | Percentuale del contributo UE:   | Studi: 50%<br>Lavori: 25% |

|                          |  |                          |
|--------------------------|--|--------------------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Accesso Sud della linea del Brennero<br/>PP1</b>  |                          |
| ID:                      | 2007-IT-01030-P  |                          |
| Descrizione:             | <p>Il tunnel di base del Brennero è il nodo cruciale del progetto prioritario 1, l'Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo.</p> <p>Questo progetto riguarda l'accesso sud, che è il link per completare il corridoio del Brennero in Italia. Si estende da Verona a Fortezza, ed è stato diviso in diverse sezioni.</p> <p>In tale progetto sono finanziati tanto gli studi che lavori per le seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sezione 1: Fortezza-Ponte Gardena</li> <li>- Sezione 2: bypass di Bolzano</li> <li>- Sezione 3: bypass di Trento</li> <li>- Sezione 4: accesso a Verona</li> </ul> |                          |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:   | novembre 2008            |
|                          | Data di completamento:   | dicembre 2013            |
| Organismo di esecuzione: | Rete Ferroviaria Italiana Sp.A.  |                          |
| Budget:                  | Budget nazionale:  | € 363.470.000            |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:   | € 422.280.000            |
|                          | Contributo UE:   | € 58.810.000             |
|                          | Percentuale del contributo UE:   | Studi: 50%<br>Lavori: 5% |

|                          |   |                |
|--------------------------|---|----------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Sezione Ronchi Sud-Trieste: Progetto Prioritario 6 – sezione Nazionale<br/>PP6</b>   |                |
| ID                       | 2007-IT-06020-S   |                |
| Descrizione:             | <p>Il progetto mira a concludere gli studi per il corridoio del Progetto Prioritario 6 (asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest confine ucraino) tra Ronchi Sud e Trieste, parte della linea ferroviaria Venezia-Trieste.</p> <p>Questa sezione connette la nuova stazione ferroviaria <b>all'aeroporto di Ronchi</b> e continua per 32 km verso Trieste attraverso una serie di tunnel profondi intervallati da zone aperte.</p> |                |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:  | ottobre 2007   |
|                          | Data di completamento:  | settembre 2012 |
| Organismo di esecuzione: | Rete Ferroviaria Italiana Sp.A.   |                |
| Budget:                  | Budget nazionale:   | € 24.000.000   |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:  | € 48.000.000   |
|                          | Contributo UE:  | € 24.000.000   |
|                          | Percentuale del contributo UE:  | Studi: 50%     |



|                          |   |              |
|--------------------------|---|--------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Nodo ferroviario di Genova – Studio per il potenziamento della tratta Genova Voltri-Genova Brignole PP24</b>   |              |
| ID:                      | 2007-IT-24010-S   |              |
| Descrizione:             | Questo progetto ferroviario, parte del progetto prioritario 24 asse ferroviario Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen, intende finanziare studi per il potenziamento del nodo ferroviario di Genova. L'obiettivo è di eliminare gli attuali punti di ingorgo e gli effetti negativi dell'interazione tra la lunga (passeggeri/merci) e breve (urbana/regionale) percorrenza. Gli studi si concentrano sul potenziamento di queste stazioni e il funzionamento dei sei binari tra le stazioni di Genova Brignole and Genova Principe. |              |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:  | giugno 2007  |
|                          | Data di completamento:  | ottobre 2008 |
| Organismo di esecuzione: | Rete Ferroviaria Italiana Sp.A.   |              |
| Budget:                  | Budget nazionale:   | € 5.050.000  |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:  | € 10.100.000 |
|                          | Contributo UE:  | € 5.050.000  |
|                          | Percentuale del contributo UE:  | Studi: 50%   |

|                          |   |               |
|--------------------------|---|---------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Sviluppo della città merci – Tunnel ferroviario Milano Malpensa</b>  |               |
| ID:                      | 2007-IT-91502-P   |               |
| Descrizione:             | L'obiettivo principale dell'azione è di fornire all'aeroporto di Milano-Malpensa un parco logistico multimodale che possa integrare il traffico merci e fornire benefici all'intera regione. Il progetto consentirà un aumento della capacità merci di Malpensa fino a livelli paragonabili agli altri scali europei. Malpensa ha come obiettivo di attirare il traffico merci su strada per via della sua prossimità a varie linee di comunicazione nord-sud e necessita quindi di infrastrutture adeguate. Il progetto globale per lo sviluppo della Città Merci raggruppa i seguenti progetti individuali: un nuovo tunnel ferroviario, nuove piazzole per gli aeromobili merci, nuovi magazzini di prima e seconda linea e l'urbanizzazione delle aree merci. Il progetto riguarda lo sviluppo di un tunnel ferroviario e sarà eseguito prima degli altri lavori. La superficie sovrastante il tunnel sarà utilizzata per il movimento degli aeromobili e di altri veicoli. |               |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:  | dicembre 2008 |
|                          | Data di completamento:  | ottobre 2011  |
| Organismo di esecuzione: | Aeroporti di Milano, SEA  |               |
| Budget:                  | Budget nazionale:   | € 11.940.000  |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:  | € 21.500.000  |
|                          | Contributo UE:  | € 1.710.000   |
|                          | Percentuale del contributo UE:  | Lavori: 7,95% |

|                          |  |              |
|--------------------------|--|--------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Completamento del design finale della sezione Treviglio-Brescia, sulla linea ad alta velocità/capacità Milano-Verona PP6</b>  |              |
| ID:                      | 2008-IT-91403-S  |              |
| Descrizione:             | <p>Il progetto, parte del Progetto Prioritario 6 (asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-confine Ucraino) concerne studi volti a completare il design finale della sezione Treviglio-Brescia, sulla linea ad AV/AC Milano-Verona.</p> <p>L'intero progetto copre 56 km ed è diviso in tre sezioni: un nuovo allineamento di 38 km, una interconnessione con la linea esistente di 14 km e un accesso di 4 km alla città di Brescia da ovest. La linea sarà equipaggiata con ERTMS ed il design consentirà velocità massime di 250-300 km/h.</p> |              |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:   | giugno 2008  |
|                          | Data di completamento:   | giugno 2010  |
| Organismo di esecuzione: | Rete Ferroviaria Italiana Sp.A.  |              |
| Budget:                  | Budget nazionale:  | € 6.050.000  |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:   | € 12.100.000 |
|                          | Contributo UE:   | € 6.050.000  |
|                          | Percentuale del contributo UE:   | Studi: 50%   |

|                          |  |             |
|--------------------------|--|-------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Studio di fattibilità per il nodo intermodale dell'aeroporto internazionale Marco Polo di Venezia</b>   |             |
| ID:                      | 2008-IT91408-S   |             |
| Descrizione:             | <p>Il progetto concerne lo studio di fattibilità per la creazione di un nodo intermodale all'aeroporto internazionale Marco Polo di Venezia.</p> <p>Lo studio analizza le questioni collegate all'espansione del terminale e alle connessioni ferroviarie sotterranee con la rete regionale e la rete ad alta velocità verso Milano e Trieste.</p> <p>Lo studio tocca anche altre infrastrutture, come la linea di metropolitana tra l'aeroporto e la città, parcheggi, accesso pedonale e per autoveicoli all'aeroporto ed ai parcheggi, terminal per autobus, accesso pedonale al terminal marino, un nuovo terminal per traghetti, aree di cambio mezzi di trasporto, costruzioni di servizio, ristoranti e negozi. Lo studio sarà poi utilizzato nella seguente fase dell'implementazione.</p> |             |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:   | giugno 2008 |
|                          | Data di completamento:   | giugno 2011 |
| Organismo di esecuzione: | Aeroporto di Venezia SAVE S.p.A.   |             |
| Budget:                  | Budget nazionale:  | € 2.672.000 |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:   | € 5.344.000 |
|                          | Contributo UE:   | € 2.672.000 |
|                          | Percentuale del contributo UE:   | Studi: 50%  |

|                          |   |               |
|--------------------------|---|---------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Studio di fattibilità e disegno preliminare di un sistema multimodale di trasporti integrati</b>   |               |
| ID:                      | 2008-IT-91409-S   |               |
| Descrizione:             | <p>Il progetto riguarda uno studio di fattibilità e disegno preliminare di un sistema multimodale di trasporti integrati per migliorare l'accesso all'aeroporto di Roma Fiumicino.</p> <p>I maggiori operatori di trasporti della zona: ADR (trasporto aereo), RFI (trasporto ferroviario), ANAS (trasporto stradale) e ATAC (azienda di trasporto pubblico) hanno firmato un Memorandum di Intesa per eseguire lo studio e per definire il disegno preliminare per il sistema di trasporto multimodale.</p> <p>Gli obiettivi principali dello studio sono di valutare la sostenibilità e fattibilità del nuovo sistema di trasporto multimodale e identificare le azioni prioritarie per le varie modalità di trasporto, in aggiunta ad un design che consenta l'integrazione con la rete TEN-T.</p> |               |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:  | gennaio 2009  |
|                          | Data di completamento:  | dicembre 2011 |
| Organismo di esecuzione: | ANAS S.p.A.   |               |
| Budget:                  | Promotori dell'azione:  | € 3.136.000   |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:  | € 6.272.000   |
|                          | Contributo UE:  | € 3.136.000   |
|                          | Percentuale del contributo UE:  | Studi: 50%    |

|                          |  |              |
|--------------------------|--|--------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Raccordo Anulare di Roma – sezione nordovest – incremento a tre corsie in entrambe le direzioni dal km 11+250 al km 12+650 – completamento dei lavori</b>   |              |
| ID:                      | 2009-IT-00012-E  |              |
| Descrizione:             | <p>Questa azione mira a completare una porzione del Grande Raccordo Anulare (GRA) di Roma tra il km 11+250 e il km 12+650 tramite la costruzione del nuovo tunnel della Cassia e il miglioramento degli accessi all'interscambio della Cassia.</p> <p>Il GRA è la struttura stradale più importante di Roma e connette tutte le strade nazionali intorno alla capitale. Quando il tunnel e l'interscambio della Cassia saranno completati, le corsie del GRA saranno aumentate a tre in entrambe le direzioni. Si stima che sarà allora possibile percorrere i 68 km del raccordo in 41 minuti ad una velocità di 100 km/h, mentre la percorrenza attuale è di 60 minuti.</p> <p>L'opera impatterà anche sul tempo di raggiungimento <b>dell'aeroporto di Fiumicino</b>.</p> |              |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:   | maggio 2009  |
|                          | Data di completamento:   | luglio 2010  |
| Organismo di esecuzione: | ANAS S.p.A.  |              |
| Budget:                  | Budget nazionale:  | € 26.829.000 |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:   | € 29.810.000 |
|                          | Contributo UE:   | € 2.981.000  |
|                          | Percentuale del contributo UE:   | Lavori: 10%  |

|                          |  |               |
|--------------------------|--|---------------|
| <b>Progetto:</b>         | <b>Hub di Torino, sezione Susa-Stura, rimozione del collo di bottiglia PP6</b>   |               |
| ID:                      | 2009-IT-06047-E  |               |
| Descrizione:             | <p>Il progetto globale, parte del Progetto Prioritario 6 (Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaccia-Ljubljana-Budapest-confine ucraino), consiste nella costruzione di due nuove connessioni sotterranee tra le stazioni di Porta Susa e Stura per rimpiazzare l'attuale linea di superficie.</p> <p>Gli obiettivi dell'investimento sono di adattare la linea al traffico ad alta velocità e migliorare i servizi ferroviari nell'area metropolitana di Torino tramite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la separazione del traffico regionale da quello a percorrenza media/lunga;</li> <li>- l'eliminazione delle interferenze tra traffico veloce e lento (rimozione del collo di bottiglia)</li> </ul> <p>L'attività più importante finanziata dal programma TEN-T consiste nel completare due tunnel tra le nuove stazioni di Porta Susa, Rebaudengo e Stura.</p> |               |
| Piano di lavoro:         | Data d'inizio:   | maggio 2009   |
|                          | Data di completamento:   | dicembre 2011 |
| Organismo di esecuzione: | Rete Ferroviaria Italiana Sp.A.  |               |
| Budget:                  | Budget nazionale:  | € 181.790.498 |
|                          | Budget locale:   | € 29.169.502  |
|                          | Totale dei costi del progetto coperti dalla Decisione:   | € 263.740.000 |
|                          | Contributo UE:   | € 52.740.000  |
|                          | Percentuale del contributo UE:   | Lavori: 20%   |

## 4.4 I progetti TEN-T specifici per il settore aereo: Italia

Con riferimento ai progetti TEN-T che riguardano nello specifico il settore aereo e aeroportuale, si fa notare come l'Italia sia interessata solo da 4 progetti:

- Sistema di Navigazione Satellitare Trans-Europea (Galileo): Sviluppo e fase di convalida;
- SESAR (Single European Sky ATM Research) – Fase di sviluppo;
- Airborne Datalink Equipment;
- Italy Integration of Communication and Surveillance IP1.

Di seguito i dettagli.

| Progetto:        | Sistema di Navigazione Satellitare Trans-Europea (Galileo): Sviluppo e fase di convalida  |                  |
|------------------|---|------------------|
| ID:              | 2007-EU-15010-S   |                  |
| Descrizione:     | <p>Il progetto intende completare la fase di Sviluppo e di Convalida del sistema Galileo attraverso la convalida dei segmenti di spazio, suolo e di utenza finale con test approfonditi su terra e in orbita. Questa fase IOV (Convalida in Orbita, In Orbit Validation) è un prerequisito per la successiva fase di messa in orbita della costellazione di satelliti.</p> <p>Si rende inoltre necessario lanciare il segmento di terra del progetto: Sistema di Navigazione Satellitare Transeuropea (Galileo).</p> <p>La Fase IOV è gestita al momento dall'Agenzia Spaziale Europea (ESA), conformemente alla dichiarazione GalileoSat. La dichiarazione GalileoSat fornisce una divisione equa dei fondi della fase IOV tra l'ESA e la Comunità. Il contributo finanziario previsto per l'Azione è stato fornito attraverso (i) sovvenzione diretta all'ESA (ii) sovvenzioni al Galileo Joint Undertaking (che con l'ESA diventerà il nuovo beneficiario alla fine del 2006) volte al trasferimento all'ESA del contributo finanziario comunitario per il GalileoSat.</p> |                  |
| Piano di lavoro: | Data d'inizio:  | gennaio 2007     |
|                  | Data di completamento:  | dicembre 2010    |
| Budget:          | TEN-T budget:   | € 1.013.400.000; |
|                  | ESA budget:   | € 1.484.600.000; |
|                  | Altre fonti ((EC) 683/2008):  | € 3.076.000.000. |

| Progetto:        | SESAR (Single European Sky ATM Research) – Fase di sviluppo  |               |
|------------------|--|---------------|
| ID:              | 2007-EU-40010-SSESAR   |               |
| Descrizione:     | <p>L'obiettivo di SESAR è quello di sviluppare la nuova generazione europea del sistema ATM (Management del Traffico Aereo), in linea con la legislazione di Cielo Unico Europeo (SES). Si tratta di un programma di ammodernamento che combina aspetti tecnologici ed operativi e attribuirà delle risorse per lo sviluppo dei miglioramenti richiesti in tutta Europa, sia nei sistemi aerei che in quelli di terra.</p> <p>Questa azione sostiene la fase di sviluppo del progetto SESAR (2007-2013), che svilupperà la nuova generazione di sistemi tecnologici, componenti e procedure operative definite nel piano di modernizzazione ATM, risultato della precedente fase di definizione (2006-2008). Tale azione sarà seguita da una fase di dispiegamento (2014-2020) per la produzione su larga scala e l'attuazione della nuova infrastruttura ATM.</p> |               |
| Piano di lavoro: | Data d'inizio:   | marzo 2007    |
|                  | Data di completamento:   | dicembre 2016 |
| Budget:          | EU (SESAR JU):   | € 350.000.000 |

|                  |   |               |
|------------------|---|---------------|
| <b>Progetto:</b> | <b>Airborne Datalink Equipment</b>  |               |
| ID:              | 2009-EU-40068-E   |               |
| Descrizione:     | <p>L'intero progetto si inserisce nel contesto del Piano Europeo per l'Air Traffic Management (ATM) e mira ad introdurre servizi di collegamento dati per integrare le comunicazioni vocali tra piloti e controllori di volo nella fase in rotta. Questo equipaggiamento consente una più efficiente gestione della comunicazione aria-terra, al fine di accrescere sicurezza ed efficienza nella rete ATM.</p> <p>Il progetto è basato sul regolamento (CE) n. 219/2007<sup>87</sup> relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR JU).</p> <p>L'obiettivo specifico del progetto "Airborne Datalink Equipment" è equipaggiare un minimo di 535 aereomobili, con una media di costi per l'equipaggiamento stimata in 180.000 euro.</p> |               |
| Piano di lavoro: | Data d'inizio:  | maggio 2009   |
|                  | Data di completamento:  | dicembre 2010 |
| Budget:          | Budget nazionale:   | €96,520,000   |

|                  |   |              |
|------------------|---|--------------|
| <b>Progetto:</b> | <b>Italy Integration of Communication and Surveillance IP1</b>  |              |
| ID:              | 2009-IT-40022-E   |              |
| Descrizione:     | <p>Il progetto ambisce a migliorare significativamente l'infrastruttura del controllo aereo italiano in termini di tenuta e sicurezza per assicurare la massimizzazione dell'efficienza in volo ed il mantenimento del concetto di operazione, basato soprattutto sull'amministrazione dello spazio aereo. L'azione, che sarà implementata dall'ENAV S.p.A., concerne l'implementazione infrastrutturale che garantirà l'efficienza del sistema di controllo aereo ENAV.</p> <p>Questo consentirà di introdurre una nuova generazione di radar per il controllo aereo e la loro integrazione nella rete di sorveglianza. (Piano di implementazione nazionale ADS-B)</p> <p>L'azione fa parte di un progetto transeuropeo per aiutare l'introduzione anticipata di miglioramenti nei sistemi di controllo aereo e gli investimenti nelle infrastrutture terra-aria in linea con il Master Plan SESAR (Single European Sky ATM Research).</p> |              |
| Piano di lavoro: | Data d'inizio:  | maggio 2009  |
|                  | Data di completamento:  | maggio 2011  |
| Budget:          | Budget nazionale:   | € 20.240.000 |

<sup>87</sup> REGOLAMENTO (CE) N. 29/2009 DELLA COMMISSIONE del 16 gennaio 2009 che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo.

## 4.5 LA RETI TEN-T: PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E AEROPORTI

In considerazione di quanto fin qui illustrato, si aggiunge che larga parte della programmazione nazionale prioritaria riguarda infrastrutture viarie, ferroviarie o plurimodali che insistono su Corridoi europei.

Di seguito si riporta, in dettaglio, per macroarea e per aeroporto, l'elenco delle opere finanziate su base nazionale che impattano sul bacino di utenza degli aeroporti. Le informazioni sono declinate per:

- aeroporto o gli aeroporti presenti in un raggio di 100 km dal tracciato dell'infrastruttura viaria o ferroviaria;
- Corridoio comunitario di cui fa parte l'opera prioritaria;
- stato di avanzamento dell'opera;
- costo dell'opera e quota ad oggi finanziata.

Alcune considerazioni di sintesi:

- La programmazione nazionale che riguarda i Corridoi europei (o corridoi prioritari che vi confluiscono) - si pensi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero- vale sul totale della programmazione nazionale 83,9 miliardi di euro; di questi il Corridoio 1 assorbe il 37%, il Corridoio dei Due Mari il 10%, il Corridoio 5 il 43%.
- Con riferimento allo stato di avanzamento lavori, le 27 opere selezionate sono così suddivise: 19% opera cantierata, 10% in fase di appalto, 18% finanziato da avviare, 6% progetto definitivo, 31% progetto preliminare e il 16% ancora in fase di proposta o di programmazione.
- Ben il 63% delle risorse (52,7 mld euro) è assorbito dalla modalità ferroviaria (AV/AC e tradizionale).

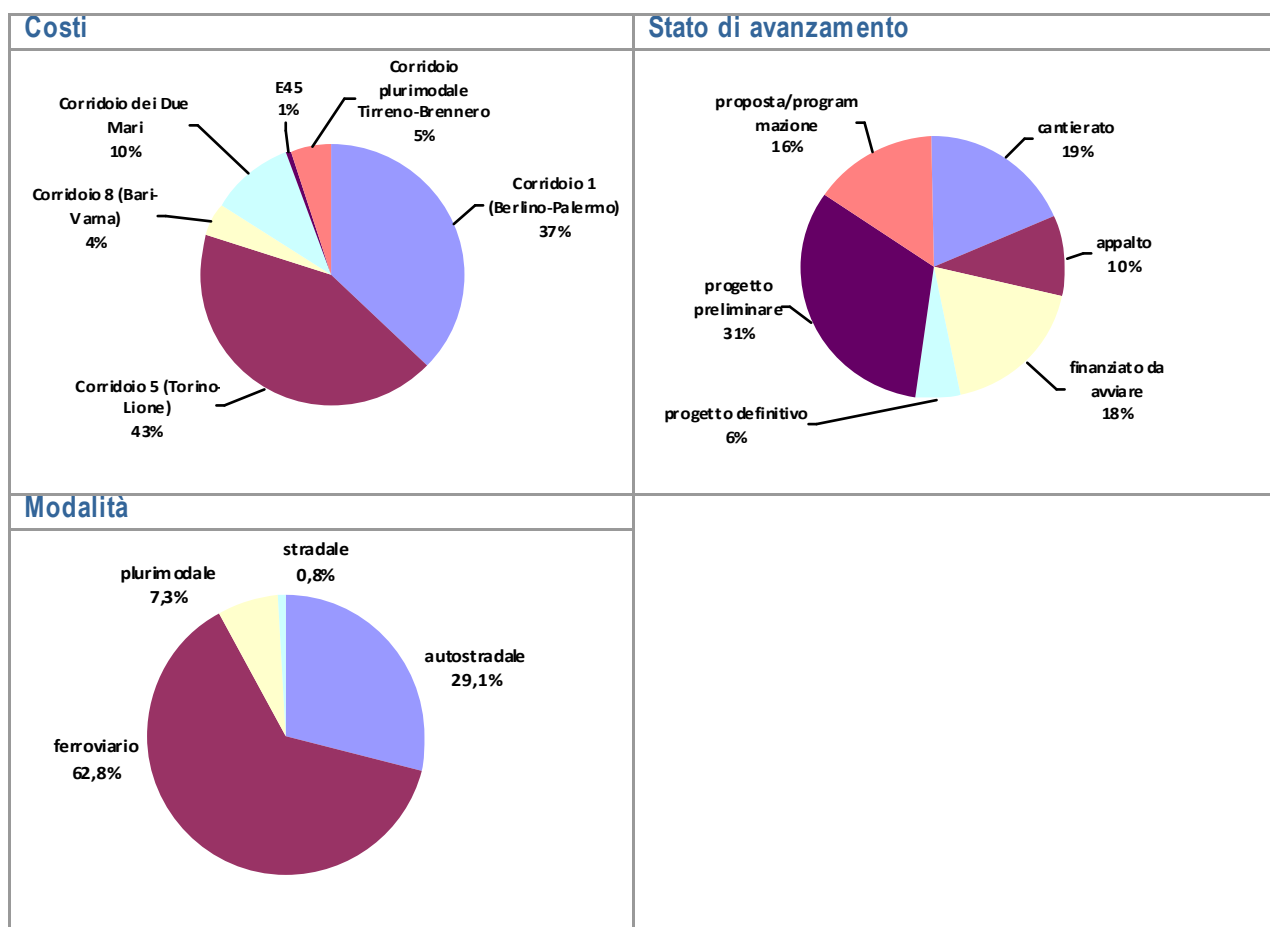


Figura 4.9 - Opere che insistono sui Corridoi prioritari inserite in programmazione nazionale

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati DPEF 2010-2013



## NORD OVEST

| Aeroporti presenti in un raggio di 100 km dal tracciato | Infrastruttura   | Asse         | Inserimenti in TEN-T | Stato avanzamento    | Inizio lavori | Fine lavori | Costo (Mil di euro) | Quota finanziata |
|---|--|--------------|----------------------|----------------------|---------------|-------------|---------------------|------------------|
| Brescia, Bergamo  | BreBeMi  | autostradale | 5                    | progetto definitivo  | da avviare    | 2012        | 1.611,0             | 100,0%           |
| Brescia, Milano/Linate                                  | AV Milano-Verona (tratta Treviglio-Brescia)            | ferroviario  | 5                    | progetto preliminare | entro il 2013 | nd          | 2.000,0             | 8,8%             |
| Brescia, Verona   | AV Milano-Verona (tratta Brescia-Verona)               | ferroviario  | 5                    | progetto preliminare | entro il 2013 | nd          | 2.738,0             | 0,0%             |
| Genova, Milano Malpensa                                 | Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)            | ferroviario  | dei Due Mari         | appalto              | da avviare    | nd          | 7.222,5             | 8,6%             |
| Genova, Milano/Malpensa; Milano/Linate                  | AV Milano-Genova: Terzo Valico (dei Giovi)             | ferroviario  | 24                   | progetto definitivo  | nd            | nd          | 1.394,1             | 0,0%             |
| Milano Malpensa, Milano Linate                          | Autostrada A4 Torino-Trieste (tratta Milano-Boffalora) | autostradale | 5                    | cantierato           | 2007          | 2013        | 361,0               | 100,0%           |
| Torino, Milano Malpensa                                 | AC/AV Torino-Milano                                    | ferroviario  | 5                    | cantierato           | 2002          | 2009        | 7.788,0             | 95,5%            |
| Torino  | Torino-Lione   | ferroviario  | 5                    | progetto preliminare | 2013          | 2023        | 13.085,0            | 5,1%             |

## NORD EST

| Aeroporti presenti in un raggio di 100 km | Infrastruttura  | Asse         | Corridoio Europeo | Stato avanzamento       | Inizio lavori | Fine lavori | Costo (Mil di euro) | Quota finanziata |
|---|---|--------------|-------------------|-------------------------|---------------|-------------|---------------------|------------------|
| Bolzano, Verona                           | Brennero, Verona, Parma, La Spezia                        | autostradale | Tirreno-Brennero  | cantierato              | 2006          | 2016        | 1.832,7             | 100,0%           |
|   | Autostrada Valdastico Nord (Trento, Piovene Rocchette)    | autostradale | 1                 | proposta/programmazione | nd            | nd          | 0,0                 | 0,0%             |
| Bolzano                                   | Asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria del Brennero     | ferroviario  | 1                 | finanziato da avviare   | 2011          | 2022        | 3.175,0             | 0,0%             |
| Venezia, Trieste                          | A4 Venezia-Trieste (adeguamento Quarto d'Altino-Villesse) | autostradale | 5                 | appalto                 | 2006          | 2022        | 1.193,0             | 99,0%            |
|   | AV Venezia-Trieste  | ferroviario  | 5                 | progetto preliminare    | entro il 2013 | nd          | 1.929,0             | 2,2%             |
| Verona                                    | AV/AC Verona, Padova                                      | ferroviario  | 5                 | finanziato da avviare   | entro il 2013 | nd          | 5.130,0             | 3,2%             |
|   | AV/AC Fortezza-Verona                                     | ferroviario  | 1                 | progetto preliminare    | entro il 2013 | nd          | 2.563,4             | 6,9%             |

## CENTRO NORD

| Aeroporti presenti in un raggio di 100 km | Infrastruttura                          | Asse         | Corridoio Europeo | Stato avanzamento    | Inizio lavori | Fine lavori | Costo (Mil di euro) | Quota finanziata |
|---|---|--------------|-------------------|----------------------|---------------|-------------|---------------------|------------------|
| Bologna, Firenze                          | AV/AC Bologna-Firenze                   | ferroviario  | 1                 | cantierato           | nd            | 2010        | 0,0                 | 100,0%           |
|   | A1 Variante di valico                   | autostradale | 1                 | cantierato           | 2004          | 2012        | 3.434,2             | 100,0%           |
|   | Autostrada A1 (tratta Barberino-Incisa) | autostradale | 1                 | cantierato           | 2007          | 2011        | 1.457,0             | 100,0%           |
| Parma                                     | Raddoppio Pontremolese                  | ferroviario  | Tirreno-Brennero  | progetto preliminare | nd            | nd          | 2.304               | 10,2%            |

## CENTRO

| Aeroporti presenti in un raggio di 100 km | Infrastruttura  | Asse         | Corridoio Europeo         | Stato avanzamento     | Inizio lavori            | Fine lavori | Costo (Mil di euro) | Quota finanziata |
|---|---|--------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------|---------------------|------------------|
| Perugia                                   | SS 685 delle Tre Valli Umbre: variante Spoleto-Acquasparta (tratta umbra) | stradale     | E45                       | finanziato da avviare | da avviare entro il 2013 | nd          | 630,5               | 2,3%             |
| Roma                                      | Pontina-A12-Appia: corridoio tirrenico meridionale                        | autostradale | 1 + tirrenico meridionale | progetto preliminare  | nd                       | nd          | 2.327,9             | 11,9%            |

## SUD

| Aeroporti presenti in un raggio di 100 km | Infrastruttura  | Asse         | Corridoio Europeo | Stato avanzamento     | Inizio lavori           | Fine lavori | Costo (Mil di euro) | Quota finanziata |
|---|---|--------------|-------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|---------------------|------------------|
| Napoli, Bari                              | AC Napoli-Bari: nuovo asse ferroviario                    | ferroviario  | 8<br>Bari-Varna   | proposta              | da finanz. dopo il 2011 | nd          | 3.377,0             | 0,0%             |
| Napoli, Reggio Calabria                   | A3 Salerno-Reggio Calabria –tratta lucana ammodernamento  | autostradale | 1                 | progetto definitivo   | nd                      | nd          | 1.827,0             | 0,0%             |
| Catania, Reggio Calabria                  | Ponte sullo Stretto                                       | plurimodale  | 1                 | finanziato da avviare | nd                      | nd          | 6.100,0             | 76,8%            |
| Catania                                   | Messina-Siracusa-Gela                                     | autostradale | 1                 | cantierato            | in corso                | nd          | 728,3               | 95,3%            |
| Napoli, Lamezia Terme                     | Linea Salerno-Reggio Calabria adeguamento tratta          | ferroviario  | 1                 | proposta              | nd                      | nd          | 0,0                 | 0,0%             |
| R. Calabria Lamezia Terme                 | A3 Salerno-Reggio Calabria- tratta calabra ammodernamento | autostradale | 1                 | proposta              | nd                      | 2011        | 9.665,0             | 71,2%            |

Figura 4.10 - Aeroporti: programmazione nazionale che insiste sui Corridoi comunitari e che impatta sul bacino di domanda

Fonte: elaborazioni Nomisma su documenti di programmazione nazionale e comunitaria.