

AEROPORTI DEL MEZZOGIORNO

2007





Ho trascorso quasi trent'anni della mia vita in Calabria e a Reggio Calabria in particolare. Sono stati anni che ho interamente dedicato allo studio e alla pianificazione del territorio, per cui ho ben presente l'importanza di un efficiente sistema di mobilità per l'Italia meridionale e insulare.

Le regioni dell'Italia del Sud sono attualmente dotate di un sistema aeroportuale moderno e quindi lo sforzo che bisogna compiere è in direzione della piena integrazione con le reti di trasporto europee, affinché il Mezzogiorno d'Italia diventi la vera testa di ponte continentale verso i paesi della riva sud ed est del Mediterraneo.

Un vasto piano di interventi infrastrutturali negli aeroporti dell'Italia meridionale è in corso di attuazione in esecuzione di Accordi di programma quadro per il trasporto aereo sottoscritti con le singole regioni. Sono il frutto di una efficace collaborazione istituzionale tra l'Unione Europea, che li ha finanziati con i fondi strutturali, le regioni, che hanno impegnato importanti contributi, e il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture impegnato a centrare l'obiettivo di rendere migliore servizio al cittadino-utente. Comunque è l'intero panorama del trasporto aereo dell'Italia meridionale che potrebbe uscire profondamente rinnovato grazie agli interventi del PON Trasporti.

Dal punto di vista territoriale la geografia articolata dell'Italia rende prioritarie le esigenze di consolidamento di un vasto network senza privilegiare solo le tratte più redditizie, e la continuità territoriale è prerequisito irrinunciabile perché l'Europa sia veramente unita e perché le barriere geografiche non si trasformino in ostacoli allo sviluppo economico. Eliminando gli effetti negativi della cosiddetta insularità interna, ossia quei fenomeni di isolamento dovuti a collegamenti interni viari e ferroviari insufficienti e spesso in grave stato di arretratezza.

È questo uno degli obiettivi del nuovo Piano generale della mobilità, le cui linee guida pensiamo di presentare al più presto. La parola d'ordine del Piano sarà integrazione: tra modi di comunicazione (strada, ferrovia, mare, cielo) e tra livelli di comunicazione (integrazione tra reti nazionali e internazionali e tra reti nazionali e locali).

Il futuro dovrà perciò trovare le regioni impegnate a sviluppare sistemi di trasporto intermodali, migliorando le condizioni di accessibilità alle infrastrutture già esistenti e i collegamenti fra di esse.

In campo aeroportuale l'Italia del Sud, come si diceva, sta rivelando dinamismo e concretezza imprenditoriali, per poter garantire un'alta qualità dei servizi in sicurezza e la più completa tutela dei passeggeri.

Le nuove aerostazioni di Cagliari, Olbia, Alghero, Bari, Catania e Crotone sono state realizzate con parametri architettonici e funzionali di alto pregio, mentre lavori di ampliamento stanno interessando Napoli, Lamezia Terme, Reggio Calabria e Palermo, adeguandone la capacità di aeromobili e di passeggeri a volumi di traffico destinati a raddoppiare nei prossimi venti anni.

Le numerose opere portate a termine implicano un rinnovo radicale delle condizioni di accesso al territorio e un deciso rilancio delle prospettive di sviluppo.

Le marcate tendenze di crescita nel campo dell'aviazione civile, l'ingresso di nuovi attori economici quali le società di gestione aeroportuale e le compagnie low-cost, l'importanza sempre maggiore assunta dallo sfruttamento commerciale degli aeroporti, sono tutti motivi di spinta dell'economia e fattori di traino per la crescita dell'occupazione che il Ministero dei Trasporti deve saper orientare scrivendo regole adeguate, fornendo indirizzi chiari e verificando l'attuazione dei programmi, anche a garanzia di un impegno istituzionale per la sicurezza, vero e proprio imperativo categorico, presupposto di ogni altra ulteriore attività.

*Alessandro Bianchi
Ministro dei Trasporti*



Da un esame complessivo del sistema aeroportuale dell'Italia meridionale emerge la considerevole crescita dell'offerta di infrastrutture e di servizi di cui l'aviazione civile dispone oggi in Sardegna, Campania, Puglia, Calabria e Sicilia.

La presente pubblicazione ha come obiettivo quello di rendere partecipi i cittadini delle nuove opportunità di mobilità che il trasporto aereo offre nelle regioni che hanno beneficiato dei finanziamenti del PON Trasporti 2000-2006. È, infatti, un atto dovuto informare su tempi, costi e stato di attuazione gli utenti finali degli importanti interventi infrastrutturali realizzati e in corso di realizzazione che interessano gli aeroporti del Sud Italia.

In particolare, si tratta di interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture di ricezione dei passeggeri sotto il profilo della sicurezza e della qualità dei servizi, adeguandoli alla normativa internazionale di riferimento, nel più ampio rispetto della compatibilità ambientale.

Vediamo oggi i frutti di un programma di investimento pari a 900 milioni di euro, previsto dagli Accordi di Programma Quadro stipulati tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Enac, l'Enav SpA e le regioni interessate, che ha portato alla realizzazione delle nuove aerostazioni di Bari, Cagliari, Catania e Olbia, nonché al rinnovamento delle aerostazioni di Alghero, Lamezia, Napoli e Palermo.

Grande attenzione è stata posta anche alle realtà geograficamente svantaggiate, ma non per questo "minori": Crotone dispone già di una nuova aerostazione e sono in fase di realizzazione quelle di Lampedusa e di Pantelleria.

Oggi il Sud Italia possiede un sistema aeroportuale in grado di dare una reale competitività funzionale ad un'area geografica sempre più strategica all'interno del bacino del Mediterraneo.

Tuttavia il bacino naturale d'utenza degli aeroporti del Sud Italia varca i confini del Mediterraneo: basta pensare che il corridoio n°1 collega Palermo a Berlino, proiettando in modo diretto l'Italia meridionale nel nord dell'Europa, e il corridoio 8 parte da Bari e arriva a Varna sul Mar Nero, attraversando l'Albania, la Macedonia

e la Bulgaria, tutte aree geografiche suscettibili di forte crescita.

In quest'ottica il Sud Italia da area ai margini dei processi di sviluppo diventa punto focale dei flussi di uomini e merci in Europa.

I nuovi aeroporti sono luoghi nei quali potranno maturare nuove professionalità per il rilancio dell'economia e dell'occupazione in modo che gli investimenti portino ricadute positive e durevoli sul territorio.

*Antonio Di Pietro
Ministro delle Infrastrutture*



I servizi di trasporto aereo in Italia presentano una condizione di arretratezza rispetto al contesto europeo: da analisi di confronto sui passeggeri e sulle merci in volo rapportati al PIL ed alla popolazione emerge per l'Italia un ritardo rispetto alla media UE-15 dell'ordine del 30-40% per i passeggeri e del 40-50% per le merci. In tale scenario di arretratezza del nostro Paese, il Mezzogiorno presenta un ulteriore gap rispetto alle altre aree del Paese soprattutto per ciò che riguarda la qualità dei servizi, aldilà del deficit infrastrutturale pur presente, anche se in maniera più contenuta rispetto alle altre aree modalità di trasporto. Ad esempio, infatti, in termini di movimenti, passeggeri e merci in volo rapportati al Pil ed alla popolazione, il sud continentale presenta valori notevolmente inferiori rispetto alla media italiana (senza considerare le regioni con aeroporti hub).

INDICATORI DI MOVIMENTI, PASSEGGERI E MERCI IN VOLO (INDICE ITALIA = 100)						
	Rapportati al PIL			Rapportati alla popolazione		
	Movimenti	Passeggeri	Merce (in peso)	Movimenti	Passeggeri	Merce (in peso)
CENTRO - NORD	88,7	76,9	109,6	110,7	96,0	136,8
SUD CONTINENTALE	70,3	77,6	44,8	52,1	57,5	44,8
ISOLE	230,3	279,5	172,1	174,8	212,2	172,1
MEZZOGIORNO (SUD + ISOLE)	119,2	139,3	83,7	89,1	104,1	83,7
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Confronto tra le diverse aree del Paese (con l'esclusione delle regioni Lazio e Lombardia nel centro-nord) dei movimenti, dei passeggeri e delle merci in volo rapportati al PIL e alla popolazione. Fonte: Elaborazione su dati Enac (2004)

Tale condizione di ritardo per il Mezzogiorno emerge con ancora più chiarezza se si analizza il quadro dei collegamenti aerei sud-sud e nord-nord da cui si evince come, nel Mezzogiorno, solo 3 relazioni (Palermo-Napoli, Catania-Napoli e Trapani-Bari) siano servite da collegamenti aerei ordinari contro le 7 del nord; inoltre il numero totale di voli ordinari settimanali sud-sud è pari a 84 contro i 198 nord-nord.

Altra grave lacuna è quella relativa ai collegamenti aerei tra il Mezzogiorno ed i

Paesi della sponda sud del Mediterraneo: solo una relazione (Palermo-Tunisi con 6 voli settimanali) è servita da collegamenti aerei ordinari. Il Mezzogiorno d'Italia, quindi, non è assolutamente ben collegato con i Paesi del Maghreb e del Mashrek: ad esempio per andare da Napoli, da Bari o da Reggio Calabria a Tripoli, a Tunisi o a Casablanca bisogna necessariamente spostarsi prima a Roma o a Milano.

Si tratta di punti di debolezza molto forti per le aree del Mezzogiorno che contribuiscono a rallentare lo sviluppo economico, e che le stesse regioni del sud hanno segnalato con molta chiarezza sia nel documento "Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Mezzogiorno" approvato nel febbraio 2006 dai Presidenti delle Regioni Meridionali, sia nel documento "Insieme per lo sviluppo - Le priorità per il Mezzogiorno" approvato nel luglio 2006 dai Presidenti delle Regioni Meridionali, dal Presidente di Confindustria e dai Segretari Generali di CGIL, CISL, UIL.

In entrambi i documenti, inoltre, le regioni del Mezzogiorno hanno segnalato la necessità di intervenire per colmare queste lacune, da un lato, completando lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti meridionali e, dall'altro, sostenendo l'avvio di nuovi collegamenti aerei per il Mezzogiorno.

Quest'ultimo rappresenta un tema particolarmente significativo per il rilancio e lo sviluppo del Mezzogiorno. Difatti le regioni del sud sottolineano, in particolare, l'opportunità di favorire, anche attraverso il cofinanziamento della fase di start-up, l'avvio di nuovi collegamenti aerei sud-sud (da scegliere ovviamente tra quelli più significativi in relazione alla potenziale domanda di traffico ed alle alternative di trasporto via terra) con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città in modo che il Mezzogiorno possa "parlare" di più con se stesso e divenire un mercato autonomo, ma anche di nuovi collegamenti aerei con i Paesi della sponda sud del Mediterraneo in modo da sostenere l'intensificazione e lo sviluppo delle relazioni e degli interscambi tra il Mezzogiorno e questi Paesi.

Ennio Cascetta
Coordinatore della Commissione Infrastrutture,
Mobilità e Territorio della Conferenza
delle Regioni e delle Province autonome



È oggi in fase di compimento un vasto piano di interventi infrastrutturali che l'Enac, Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione per l'aviazione civile, ha attuato negli aeroporti del Sud Italia, secondo quanto previsto da singoli Accordi di Programma Quadro sottoscritti con le Regioni.

I territori ed i sistemi produttivi e sociali del Mezzogiorno costituiscono un bacino di traffico capace di intercettare nel 2006 oltre 25 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita complessivo negli ultimi cinque anni che sfiora il 50%.

Alcune linee di tendenza si sono nettamente affermate. Proviamo a riassumerle in tre punti.

In primo luogo un numero crescente di italiani preferisce l'aereo per i suoi spostamenti. Nostro compito sarà riconoscere la sovranità del passeggero negli scenari futuri della mobilità aerea: un passeggero capace di scegliere collegamenti punto a punto, tariffe snelle, servizi di qualità nei quali la sicurezza resta l'elemento decisivo.

Inoltre, gli aeroporti civili si sono rapidamente trasformati anche in Italia da esercizi condotti con un'ottica di servizio pubblico sotto la tutela dello Stato, in vere e proprie attività gestite con criteri imprenditoriali. Una trasformazione che investe l'impresa-aeroporto nel suo complesso, dal profilo organizzativo a quello strategico e di sviluppo. I gestori sono diventati così a tutto tondo attori del sistema.

Di qui l'impulso dato all'attività di certificazione degli aeroporti e degli operatori condotta in modo pressoché esaustivo, al fine della concessione delle gestioni totali.

Infine, è mutata la concezione degli spazi aeroportuali: non semplici e anonimi collettori di mezzi e di passeggeri, ma luoghi accoglienti nei quali è stato dato un notevole impulso al settore commerciale. Tutto ciò si traduce in comfort supplementare per i passeggeri e in ricadute positive sul territorio, che ha una vetrina per promuovere le sue risorse naturali e culturali. L'aeroporto diventa quindi uno strumento di marketing del territorio che è bene impiegare al meglio.

Ci stanno a cuore aeroporti esteticamente apprezzabili e multifunzionali. Ma gli

aeroporti devono in primo luogo essere sicuri. Il presidio della sicurezza del trasporto aereo è compito fondamentale dell'Enac, insieme con il controllo dell'efficienza delle condizioni di esercizio degli aeroporti, in ossequio alle vigenti normative internazionali, per poter garantire un'alta qualità dei servizi e la più completa tutela dei passeggeri.

A tale scopo sono state tempestivamente avviate e concluse le procedure di certificazione degli aeroporti e delle società di gestione, in ossequio alla normativa ICAO sulla sicurezza e sui servizi aeroportuali.

Sono importantissimi atti amministrativi, ma sono molto di più: si tratta dei risultati tangibili di capacità imprenditoriali declinate con efficienza e di un'attenta attività da parte dell'Ente coronata dalla realizzazione delle infrastrutture nel rispetto dei tempi.

*Vito Riggio
Presidente dell'Ente Nazionale
per l'Aviazione Civile*



Enac, conformemente alla propria missione istituzionale, si è posta l'obiettivo di essere parte attiva dello sviluppo del trasporto aereo e dell'aviazione civile in senso lato.

Questa ambiziosa sfida, volta allo sviluppo dell'aviazione nel Paese, si è tradotta in linee strategiche, azioni programmatiche ed in atti di amministrazione i cui risultati sono presentati nelle pagine che seguono.

Realizzare cambiamenti ed interventi di miglioramento, soprattutto laddove la situazione di partenza è maggiormente critica, offre la misura concreta e chiaramente visibile di quanto si sia fatto per garantire il raggiungimento, omogeneamente su tutto il territorio nazionale, degli standard internazionali dal punto di vista strutturale ed operativo.

La realizzazione di efficienti infrastrutture di trasporto, possibile anche grazie al contributo dei fondi Comunitari, fornisce la possibilità di sviluppare interconnessioni fra aree economiche convergenti ed aiuta l'Italia ad allinearsi agli altri Paesi dell'Unione Europea.

Gli aeroporti del Sud e delle isole, maggiormente strutturati ed accoglienti, rappresentano un importante volano di sviluppo per il territorio meridionale la cui ricchezza ambientale e turistica, oltre ad essere apprezzata da tutta Europa, oggi può essere più accessibile e fruibile.

Questo lavoro fotografa i risultati complessivi fortemente perseguiti dall'Ente ed attuati anche grazie alla dedizione del suo personale.

*Silvano Manera
Direttore Generale dell'Ente Nazionale
per l'Aviazione Civile*

AEROPORTI DEL MEZZOGIORNO

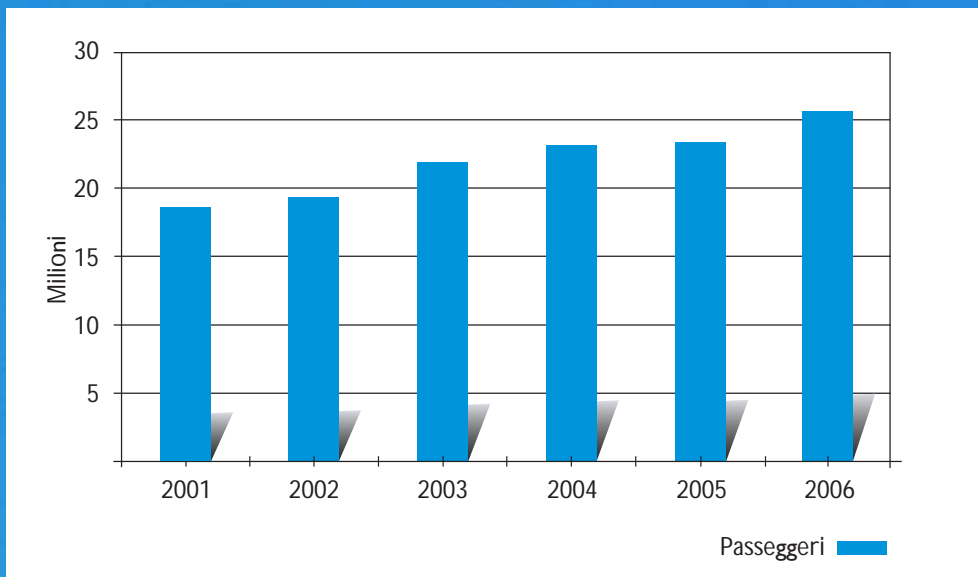
DATI DI TRAFFICO

Anno	Movimenti	Passeggeri	Movimenti Aviazione Generale
2001	241.926	18.552.753	48.725
2002	251.613	19.309.457	38.539
2003	260.610	21.929.839	42.656
2004	262.656	23.097.753	42.651
2005	269.305	23.358.359	51.090
2006 dati provvisori	278.457	25.442.014	50.282



AEROPORTI DEL MEZZOGIORNO

DATI DI TRAFFICO



L'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) è l'organismo regolatore delle attività del trasporto aereo in Italia, istituito il 25 luglio 1997 con Decreto Legislativo N° 250/97.

L'Enac si occupa di molteplici aspetti di regolamentazione del sistema del trasporto aereo, del controllo e presidio dell'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema stesso.

Nell'ambito delle attività istituzionali, l'Enac ha la competenza di vigilare, da un lato, sull'attuazione dei programmi di investimento e di realizzazione delle infrastrutture aeroportuali attuati dalle Società di Gestione aeroportuali e, dall'altro lato, ha la responsabilità dell'attuazione diretta dei programmi di investimento su alcuni aeroporti "in gestione diretta" (nel Sud si tratta degli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa), sia finanziati con fondi nazionali, che con fondi comunitari.

Con Decisione C(2001) 2162 del 14.09.2001, modificata con Decisione C(2004)5190 del 15.12.2004, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo "Trasporti" che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000-2006 è lo strumento di attuazione delle politiche sulle Infrastrutture e i Trasporti previste dal Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000-2006, operante nelle sei regioni Obiettivo 1 dell'Italia.



Per le infrastrutture aeroportuali, il PON Trasporti agisce attraverso la Misura III.2 "Potenziamento delle Infrastrutture aeroportuali Air side e Land side", gestita dall'Enac, che mette a disposizione per il finanziamento di interventi sulle infrastrutture aeroportuali nelle regioni Obiettivo 1 circa 374,674 milioni di Euro.

Le tipologie di intervento inserite nella Misura riguardano il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste, vie di rullaggio, piazzali di sosta aeromobili), nuove aerostazioni passeggeri, ampliamento e ristrutturazione aerostazioni e parcheggi esistenti, adeguamento strutture civili e impianti tecnologici ed informatici, realizzazione di sistemi di sicurezza, di controllo bagagli ed impatto ambientale (rumore).

Responsabile della Misura è il Direttore Generale dell'Enac, Com.te Silvano Manera.

La Direzione responsabile della gestione delle risorse finanziarie e degli interventi che fanno capo alla Misura e delle relative attività di monitoraggio è la Direzione Investimenti Infrastrutturali.

ENAC

Direzione Investimenti Infrastrutturali

Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Direttore: Marcella Maggiori

Tel + 39 06 44596380 - m.maggiori@enac.rupa.it

