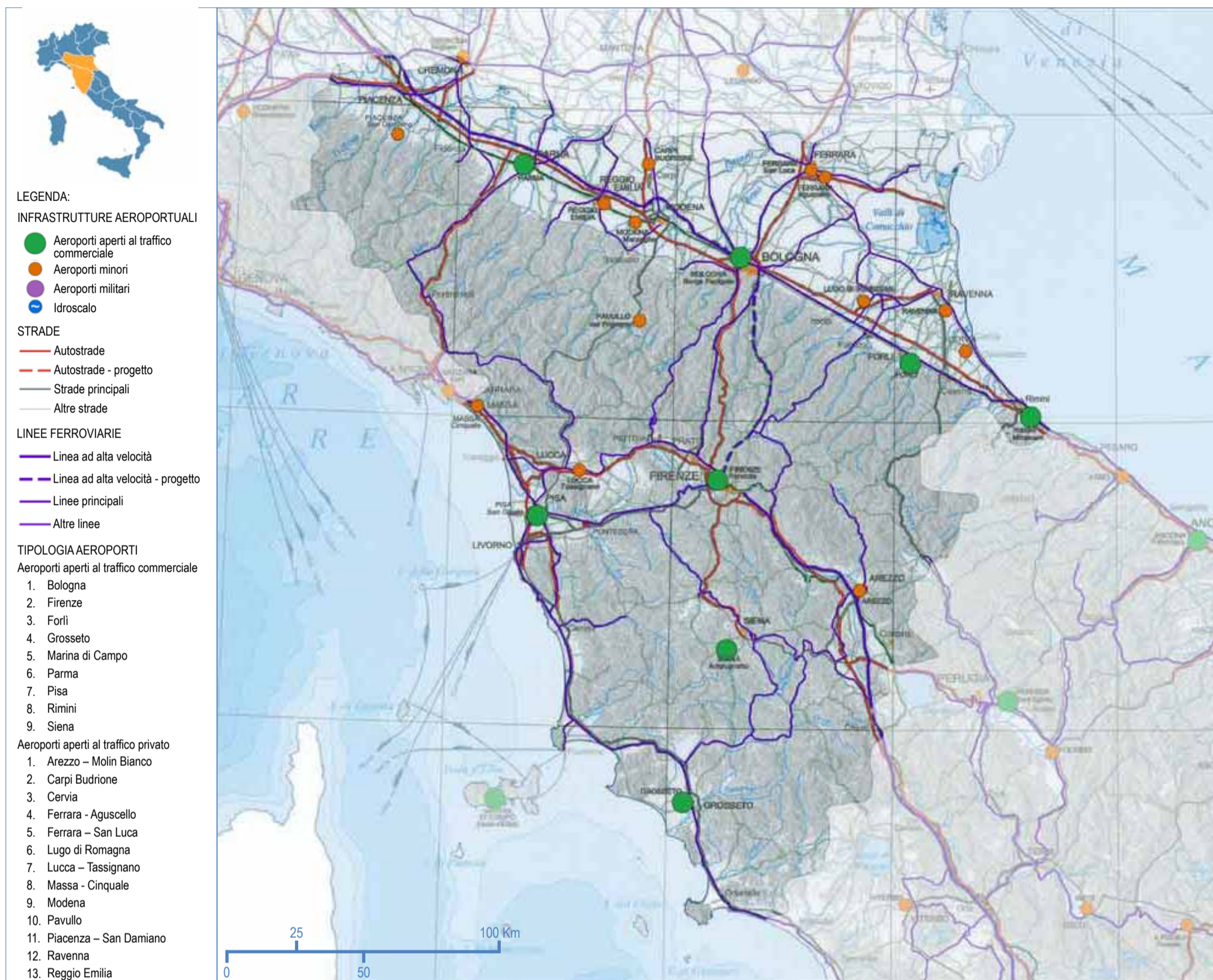


6. CENTRO NORD

6.1 Quadro di riferimento



L'area del Centro Nord comprende le Regioni Emilia Romagna e Toscana e vi ricadono gli aeroporti di Bologna, Rimini, Forlì, Parma, Firenze, Pisa, Siena, Grosseto e Marina di Campo, nell'Isola d'Elba.

Gli aeroporti dell'area del Centro Nord hanno registrato nel 2008 un traffico di quasi 11,5 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nei tre scali di Bologna, Pisa e Firenze, registrando una crescita nel periodo 2000-2008 pari al 7%. In particolare Bologna e Firenze hanno registrato crescita più modeste (2,2% e 3,8%), mentre lo scalo di Pisa, con quasi 4 milioni di passeggeri nel 2008, ha avuto una crescita nel periodo tra le più rilevanti a livello nazionale, con un CAGR del +15,8%. Lo scalo è servito prevalentemente da compagnie low cost, dedicate al traffico internazionale. Nel 2009 complessivamente il traffico dell'area ha registrato una crescita dell'1,5% contro una diminuzione media nazionale del 2,3%. Da segnalare però la disomogeneità dell'andamento di traffico 2009 nei principali scali: a Bologna è cresciuto del 13,2% per l'arrivo della Ryanair con due nuovi

aerei basati; a Pisa l'aumento registrato è del 1,4%, mentre lo scalo di Firenze ha visto diminuire il suo traffico del 12,5%.

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

Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Centro Nord ha movimentato circa 45mila tonnellate di merci e ha registrato un CAGR del +3% dal 2000 al 2008. Lo scalo più impegnato in questo settore è stato quello di Bologna con 26mila tonnellate movimentate.

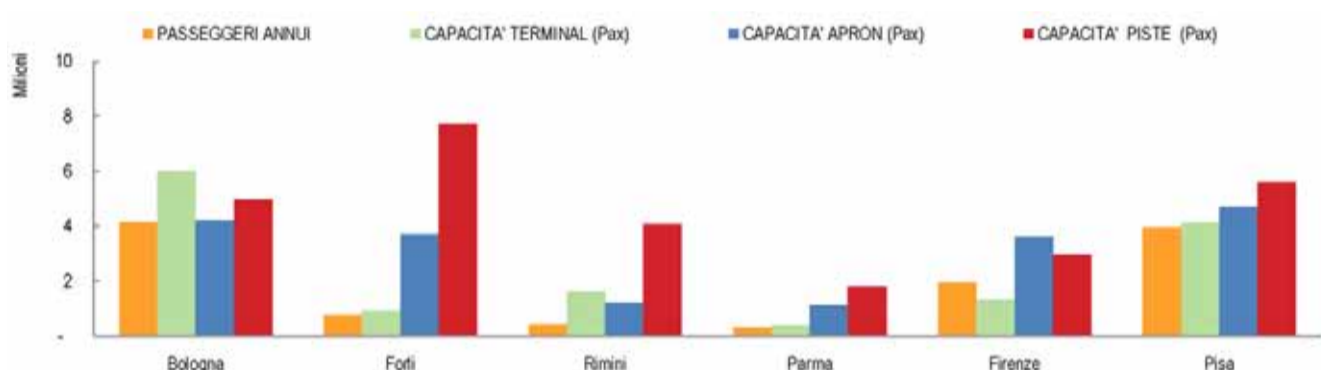
L'area del Centro Nord occupa una superficie pari al 16,6% del territorio nazionale e vi si concentra il 14,8% della popolazione totale; l'area ha registrato complessivamente nel 2008 un traffico passeggeri pari all'8,9% del

totale del traffico italiano. Il PIL procapite, pari a circa 29.500 €/ab, risulta ben al di sopra della media nazionale. Nell'area risiede il 20,6% degli stranieri residenti in Italia, circa 7 ogni 100 abitanti. Nel Centro Nord è localizzato il 16,8% delle imprese italiane, con una densità imprenditoriale pari a 9,9 imprese ogni 100 abitanti e con 13,7 passeggeri aerei per impresa. Gli arrivi turistici nell'area rappresentano il 22,3% degli arrivi totali del Paese, di cui gli arrivi stranieri incidono solo per il 19,2% sugli arrivi stranieri nazionali. Il tasso di disoccupazione è contenuto (3,5%) e associato ad un'alta propensione all'esportazione (32,6% contro il 24,8% della media italiana), con un tasso di apertura ai mercati esteri superiore alla media nazionale ma inferiore di qualche punto a quello delle aree Nord Est e Nord Ovest. I consumi finali interni rappresentano il 17,1% dei consumi totali italiani e i depositi bancari il 17,3%.

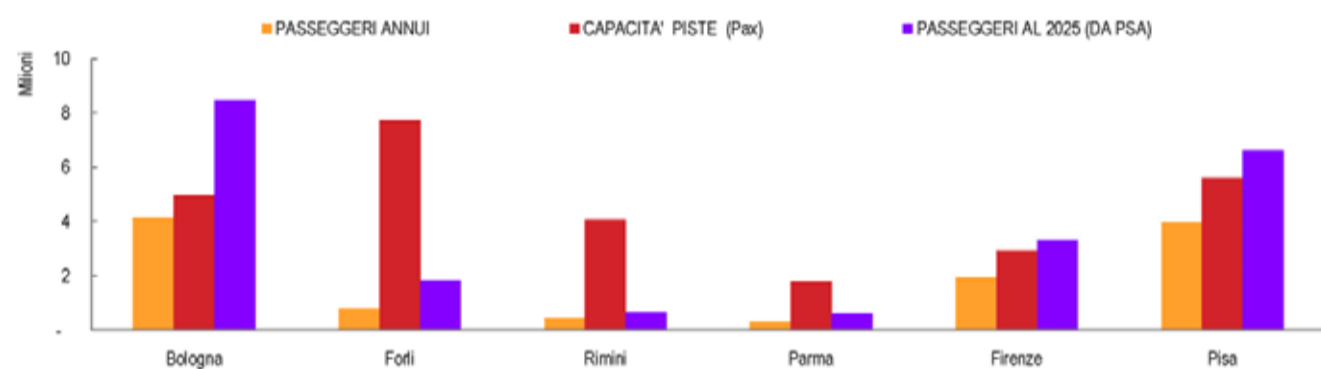
Gli indicatori socioeconomici dimostrano come le potenzialità dell'area, in termini di sviluppo economico e attrattività turistica, non siano pienamente sfruttate dal trasporto aereo,

AEROPORTI	TRAFFICO 2008	PREVISIONI DA PSA		
		2015	2020	2025
BOLOGNA	4.132.978	6.450.000	7.500.000	8.500.000
FORLI	772.078	1.355.000	1.616.000	1.829.000
RIMINI	422.421	545.000	600.000	650.000
PARMA	288.114	400.000	500.000	600.000
FIRENZE	1.927.892	2.300.000	3.000.000	3.300.000
PISA	3.949.239	4.900.000	5.750.000	6.600.000
ELBA	15.268	18.400	22.000	26.700
GROSSETO	6.478	7.500	8.000	8.500
SIENA	5.217	69.030	100.000	130.970
TOTALE	11.519.685	16.044.930	19.096.000	21.645.170
PREVISIONI STUDIO				19.000.000

Previsioni di traffico



Capacità attuali dei principali aeroporti del Centro Nord



Capacità attuale e traffico previsto al 2025 dei principali aeroporti del Centro Nord

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

Gli interventi infrastrutturali che interessano l'area del Centro Nord riguardano prevalentemente il potenziamento di collegamenti autostradali fondamentali sulla direttrice Nord-Sud, quali l'Autostrada del Sole (A1), l'Autostrada Adriatica (A14) e l'asse

Civitavecchia-Cecina. Tali opere, avviate ormai da alcuni anni, hanno l'obiettivo di decongestionare e ammodernare alcune delle tratte più trafficate della Penisola in modo da garantire, nel breve periodo, un adeguato livello di capacità e di servizio e diminuire i tempi di percorrenza e l'incidentalità. Per quanto riguarda la rete ferroviaria, la recente apertura della linea AV/AC Bologna-Firenze, che ha completato la linea Milano-Roma permettendo di coprire in sole tre ore la distanza fra il capoluogo lombardo e la capitale sta contribuendo a modificare le dinamiche degli spostamenti fra Nord e Sud.

Nel breve periodo (entro il 2014) è prevista l'entrata in funzione delle principali opere attualmente cantierate che influenzano la parte centrale della macroarea di riferimento e insistono sulle città capoluogo, Bologna e Firenze. Tra queste: il completamento della Variante di Valico (2012), l'ampliamento della A1 nella tratta Barberino-Incisa (2011). Lungo il versante adriatico si segnala il progressivo ampliamento, iniziato ormai da alcuni anni, da due a tre corsie dell'autostrada A14 nel tratto

Rimini-Porto S. Elpidio (2014). Tra gli interventi che impattano sul sistema dei trasporti a livello locale, si evidenzia che, entro il 2012, è prevista a Bologna la realizzazione del People Mover, sistema di collegamento rapido tra la Stazione Centrale e l'Aeroporto Marconi.

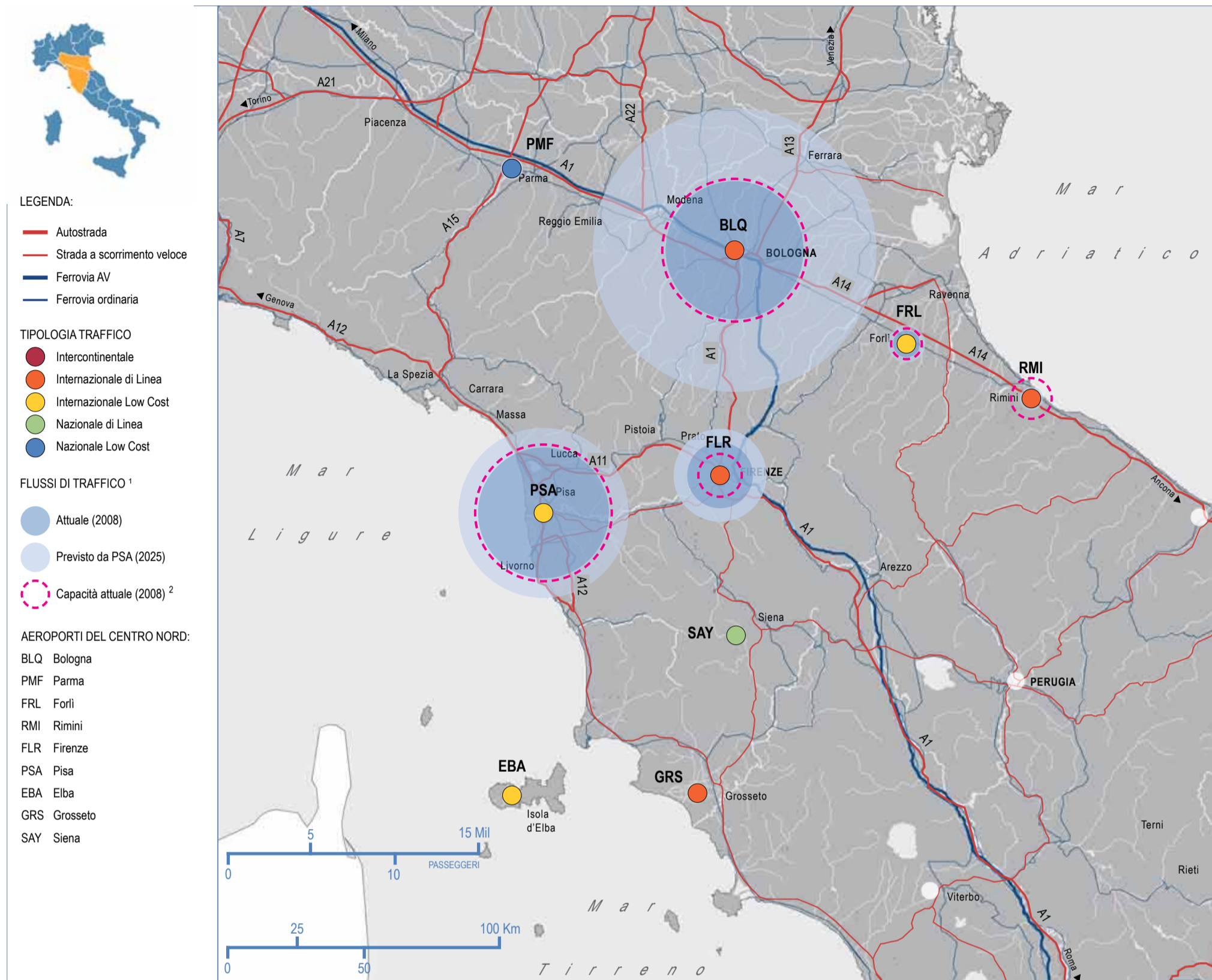
Scenari di sviluppo del traffico

Per il 2030 si prevede che il traffico degli aeroporti dell'area del Centro Nord raggiunga più di 21 milioni di passeggeri, rispetto agli 11,5 milioni attuali. Confrontando le previsioni di crescita contenute nei Piani di Sviluppo di ciascun aeroporto al 2025 con quelle dello studio alla stessa data, emergono alcune differenze di stime di traffico totale, che secondo i PSA raggiungeranno nel 2025 circa 21,6 milioni di pax, contro i 19 stimati dal presente studio. Secondo le stime dei PSA la quota maggiore di crescita di traffico è prevista per lo scalo di Bologna, per il quale è previsto un aumento di circa 4,3 milioni di passeggeri nei prossimi quindici anni, seguita da Pisa, che potrebbe crescere di ulteriori 2,6 milioni di pax e da Firenze, con 1,2 Milioni di passeggeri in più. Meno rilevanti le previsioni di crescita degli scali più piccoli.

Capacità degli aeroporti

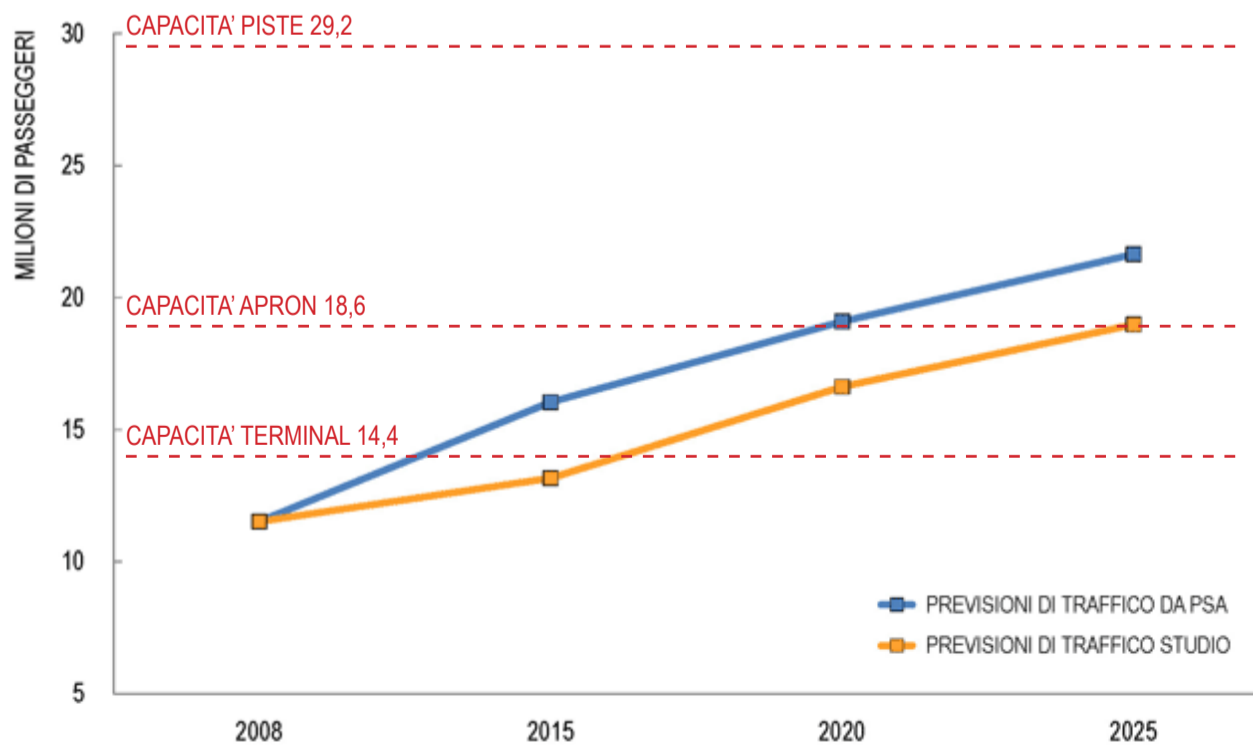
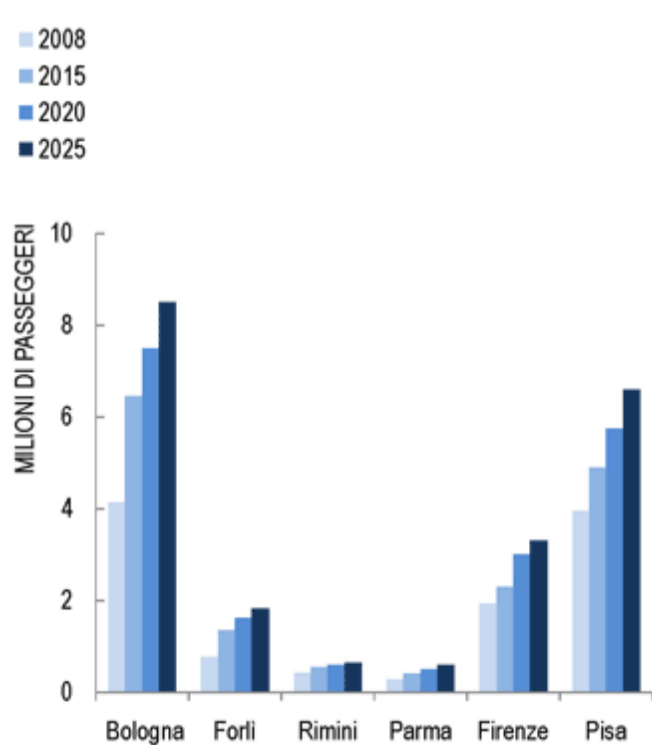
A fronte dei 21,5 milioni di passeggeri previsti nel 2030, la capacità complessiva attuale degli aeroporti del Centro Nord si dimostra apparentemente adeguata. In realtà esaminando i tre principali aeroporti emerge che sia le infrastrutture di volo che i terminal non possono garantire la capacità necessaria per trattare il traffico atteso, a meno di interventi di rilievo. Particolarmente preoccupante appare la limitata capacità del sistema delle piste che attualmente, per i tre aeroporti, è in grado di sopportare un traffico massimo di 13,5 milioni di passeggeri, contro i circa 19 stimati al 2030. Nel caso di Bologna, la pista, che già oggi risulta utilizzata al 90% nelle ore di picco, ha una capacità di 6 milioni di passeggeri, contro gli 8,4 previsti nel 2030. Nel caso di Firenze invece, la capacità della pista, pari a circa 3Mil di passeggeri, è da ritenersi teorica a causa delle criticità operative in caso di particolari condizioni meteorologiche.

Gli aeroporti del Centro Nord



¹ La quantità di flusso di traffico attuale, previsto e la capacità sono rappresentati dal raggio del cerchio corrispondente ad ogni singolo aeroporto.

² Il valore della capacità attuale è riferita alle infrastrutture aeroportuali con maggiori criticità in termini di saturazione.










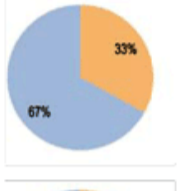







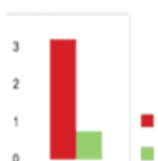




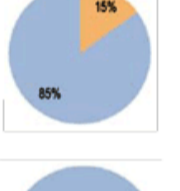

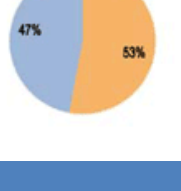


PREVISIONE PSA	11,5	16,0	19,1	21,6
PREVISIONE STUDIO	11,5	13,2	16,6	19,0

Previsioni di traffico da PSA

Previsioni di traffico e capacità aeroportuale al 2025

AEROPORTI DEL CENTRO NORD

Aeroporto	Tipologia traffico	Sedime Superficie ha	Piste num	Terminal Superficie mq	Traffico Merchi 2008 ton	Low Cost Pax 2008 Milioni	Internazionalità Ripartizione Pax 2008 %
BLQ	Internazionale	 271	 1	 44.000	26.470		
PMF	Nazionale - Low Cost	 93	 1	 3.730	--		
FRL	Internazionale - Low Cost	 206	 1	 6.250	4		
RMI	Internazionale - Charter	 365	 1	 15.500	1.880		
FLR	Internazionale	 120	 1	 7.550	85		
PSA	Internazionale - Low Cost	 378	 2	 48.940	9.820		
EBA	Internazionale - Low Cost	 21	 1	 475	--	--	
GRS	Internazionale	 317	 1	 1.400	--	--	
SAY	Nazionale - charter	 190	 1	 450	--	--	

TRAFFICO E CAPACITA' DELLE INFRASTRUTTURE

DATI		Bologna	Forli	Rimini	Parma	Firenze	Pisa	Elba	Grosseto	Siena	TOTALE	MEDIA
PASSEGGERI ANNUI	<i>pax/y</i>	4.132.978	772.078	422.421	288.114	1.927.892	3.949.239	15.268	6.478	5.217	11.519.685	
PASSEGGERI ORA DI PICCO	<i>pax/h</i>	1.447	386	211	144	675	1.382	23	10	8	4.285	
PASSEGGERI PER AEROMOBILE	<i>pax/mov</i>	67	130	78	68	53	94	21	40	12	-	62
MOVIMENTI ANNUI	<i>mov/y</i>	62.041	9.135	8.355	10.995	36.678	42.034	4.045	1.441	3.963	178.687	
MOVIMENTI ORARI (MEDIA)	<i>mov/h</i>	10	1	1	2	6	7	1	0	1	29	
MOVIMENTI ORA DI PICCO	<i>mov/h</i>	22	3	3	2	13	15	1	0	1	7	
STAND	<i>n.</i>	26	17	9	9	28	21	2	2	3	117	13
STAND/MOVIMENTO ORARIO	<i>stand/mov</i>	1,2	5,7	3,3	4,2	2,2	1,4	1,8	8,2	4,6		4
MOVIMENTI ANNUALI /STAND	<i>mov/stand</i>	2.386	537	928	1.222	1.310	2.002	2.023	721	1.321		1.383
DIMENSIONE TERMINAL	<i>mq</i>	40.000	6.250	15.500	3.735	7.550	21.000	475	1.400	450	96.360	
CAPACITA' TERMINAL (Mov/h)	<i>mov/h</i>	31	3	10	3	8	15	1	2	2	75	
CAPACITA' APRON (Mov/h)	<i>mov/h</i>	22	14	8	8	23	18	2	2	3	98	
CAPACITA' PISTE (Mov/h)	<i>mov/h</i>	20	16	14	7	15	16	2	10	10	110	
CAPACITA' TERMINAL (Pax)	<i>pax/y</i>	6.000.000	900.000	1.600.000	400.000	1.300.000	4.100.000	16.000	47.000	15.000	14.378.000	
CAPACITA' APRON (Pax)	<i>pax/y</i>	4.200.000	3.700.000	1.200.000	1.100.000	3.600.000	4.700.000	24.000	45.000	20.000	18.589.000	
CAPACITA' PISTE (Pax)	<i>pax/y</i>	4.960.293	7.743.840	4.065.516	1.772.148	2.935.360	5.596.619	156.366	1.489.200	446.760	29.166.102	
UTILIZZO TERMINAL	%	69%	86%	26%	72%	148%	96%	95%	14%	35%		71%
UTILIZZO MEDIO PISTA	%	50%	9%	10%	25%	39%	42%	33%	2%	6%		24%
UTILIZZO PISTA ORA DI PICCO	%	109%	19%	19%	30%	86%	92%	55%	2%	7%		46%
PASSEGGERI AL 2025 (DA PSA)	<i>pax/y</i>	8.500.000	1.829.000	650.000	600.000	3.300.000	6.600.000	26.700	8.500	130.970	21.645.170	

6.3 Le infrastrutture di collegamento programmate

Assi stradali e autostradali

Il territorio del Centro Nord è attraversato da due importanti infrastrutture: l'autostrada A1, asse meridiano principale della rete autostradale italiana, e l'autostrada Adriatica A14, secondo asse meridiano della penisola. I principali interventi di potenziamento della rete autostradale quindi riguardano e hanno riguardato, in anni recenti, l'ammodernamento e il consolidamento di tali assi, tra i più trafficati d'Italia.

Rientrano in questo progetto:

- il potenziamento dei 62,5 Km della A1 tra Sasso Marconi e Barberino, con la realizzazione della Variante di Valico, intervento prioritario per il miglioramento della viabilità tra Bologna e Firenze, dove si registrano picchi di traffico di circa 89.000 veicoli al giorno (con punte di circa 25.000 camion e pullman); la costruzione di tale opera - i cui primi cantieri sono stati aperti nel marzo del 2004 - è di elevata difficoltà tecnica ed ha visto il completamento nel 2006 di una prima tratta (Sasso Marconi-La Quercia), mentre è prevista la conclusione dei restanti 43 km nel 2012;
- l'ampliamento da 2 a 3 corsie per senso di marcia dell'autostrada A1 nel tratto Barberino-Incisa, i cui lavori risultano in parte in corso (con conclusione nel 2011) e in parte sottoposti ad esame della Conferenza dei Servizi a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- il potenziamento da 2 a 3 corsie di marcia (per uno sviluppo complessivo di 155 Km) dell'Autostrada Adriatica A14 tra Rimini Nord e Porto S. Elpidio (con la realizzazione di un nuovo svincolo); il tratto interessato dai lavori svolge, come l'intera dorsale adriatica, una funzione fondamentale di collegamento tra un territorio di recente ma dinamica industrializzazione e i mercati del centro e del nord Europa ed è caratterizzato da tassi di crescita annuali del traffico superiori alla media nazionale; al traffico merci si somma una forte domanda stagionale, data la valenza turistica di tutta la costiera romagnola e marchigiana.

Connesso al sistema autostradale suddetto vi è anche il Passante Autostradale di Bologna, tratta autostradale a doppia carreggiata composta da tre corsie più corsia di emergenza per senso di marcia, che dovrebbe collegare l'Autostrada A1 all'Autostrada A13 ed all'Autostrada A14, consentendo di oltrepassare il nodo di Bologna. Tale opera, fondamentale per risolvere la congestione del nodo bolognese è da anni in discussione, ma risulta ancora alla fase di studio di fattibilità. Lungo il versante tirrenico si segnala, invece, la cantierizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia. La realizzazione dei lavori di tale segmento chiave del Corridoio Tirrenico consentirà di realizzare una concreta

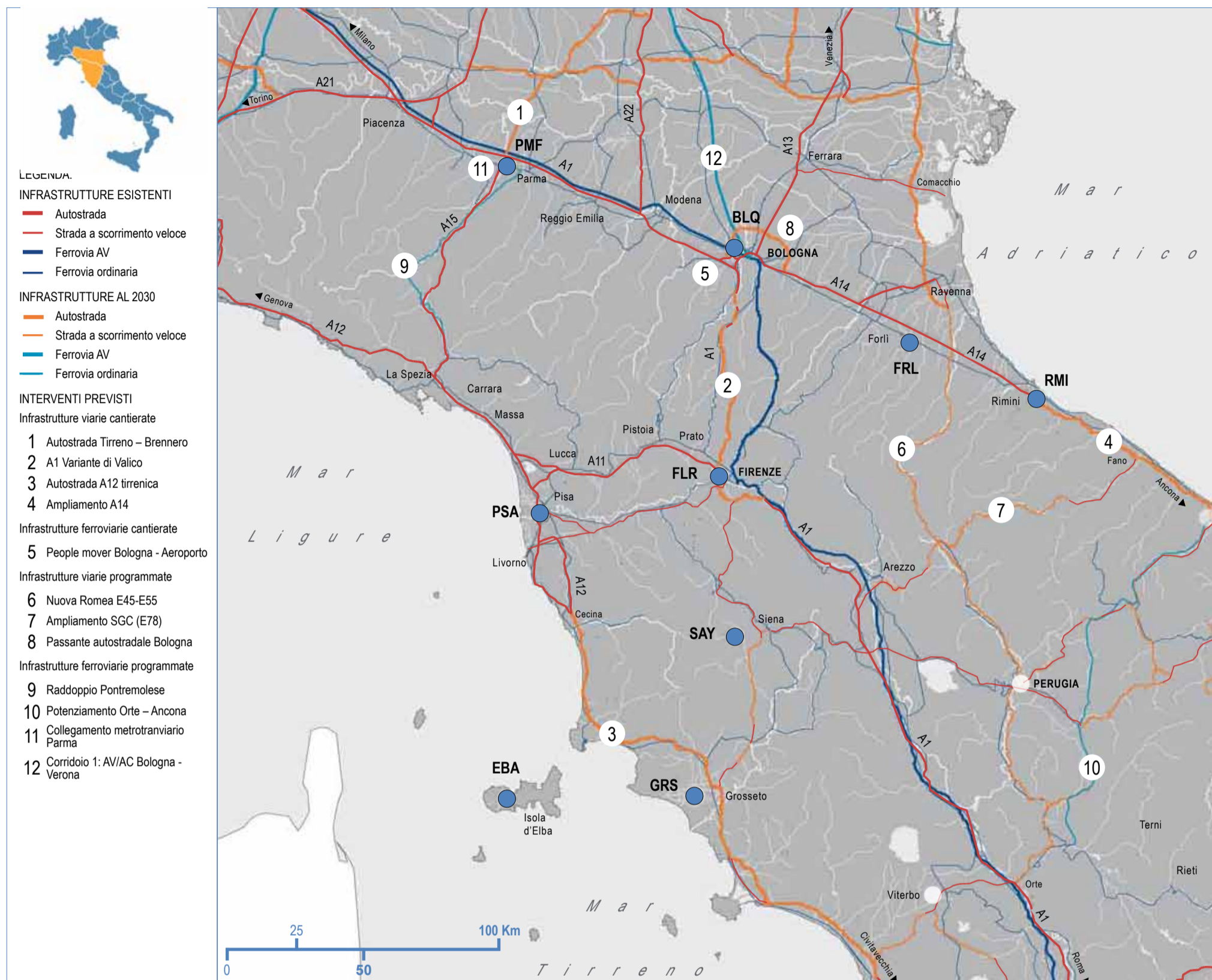
alternativa all'Autostrada A1, su cui transita ormai quasi il 70% dell'intero volume di traffico, nelle relazioni stradali Nord-Sud-Nord.

Il completamento del Corridoio Tirrenico nella parte centro-settentrionale consentirà inoltre di dare vera funzionalità ed interazione con la retroportualità ai porti di Civitavecchia, Livorno, Piombino e La Spezia.

Infine si può considerare avviato da un punto di vista programmatico l'asse viario Fano-Grosseto, per quanto concerne la tratta toscana, in quanto caratterizzato da un'assegnazione di disponibilità superiore al 90% del costo deliberato dal Cipe.

Assi ferroviari

Nel DPEF 2010-2013, recentemente pubblicato, viene data molta enfasi allo sblocco, dopo due anni di stasi, delle opere della Legge Obiettivo tra le quali si assegnano 234 milioni di euro per una prima tratta dell'asse ferroviario Pontremolese (tratta Parma - Fornovo di Taro), facente parte del Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero. Ciò permette di dare avvio concreto, dopo oltre dieci anni di stasi, ai lavori su un asse fondamentale per le interazioni tra la portualità ligure ed il sistema centrale europeo.



INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI - Scheda del Centro Nord

N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
1	Autostrada Tirreno - Brennero	Nuova autostrada Parma - Verona	Internazionale	cantierato	2006	2016	1.833	100%	Parma
2	A1 Variante di Valico	Bologna - Barberino - Incisa Valdarno	Internazionale	cantierato	2004	2012	3.434	100%	Bologna / Firenze
3	Autostrada A12 tirrenica	Nuova autostrada Cecina - Civitavecchia	Nazionale	cantierato	-	-	3.788	100%	Firenze / Pisa / Grosseto
4	Ampliamento A14	Rimini - Porto Sant'Elpidio	Nazionale	cantierato	2009	2014	2.515	100%	Rimini / Forlì
6	Nuova Romea E45-E55	Cesena - Mestre / Orte - Cesena	Nazionale	proposta / programmazione	2013	-	7.500	75%	Rimini / Forlì
7	Ampliamento SGC (E78)	Grosseto - Fano	Nazionale	progetto definitivo	-	-	2.601	10%	Firenze / Siena
8	Passante autostradale Bologna	Nuovo passante - Bologna	Nazionale	proposta / programmazione	-	-	1.317	-	Bologna

Interventi programmati - Assi Autostradali

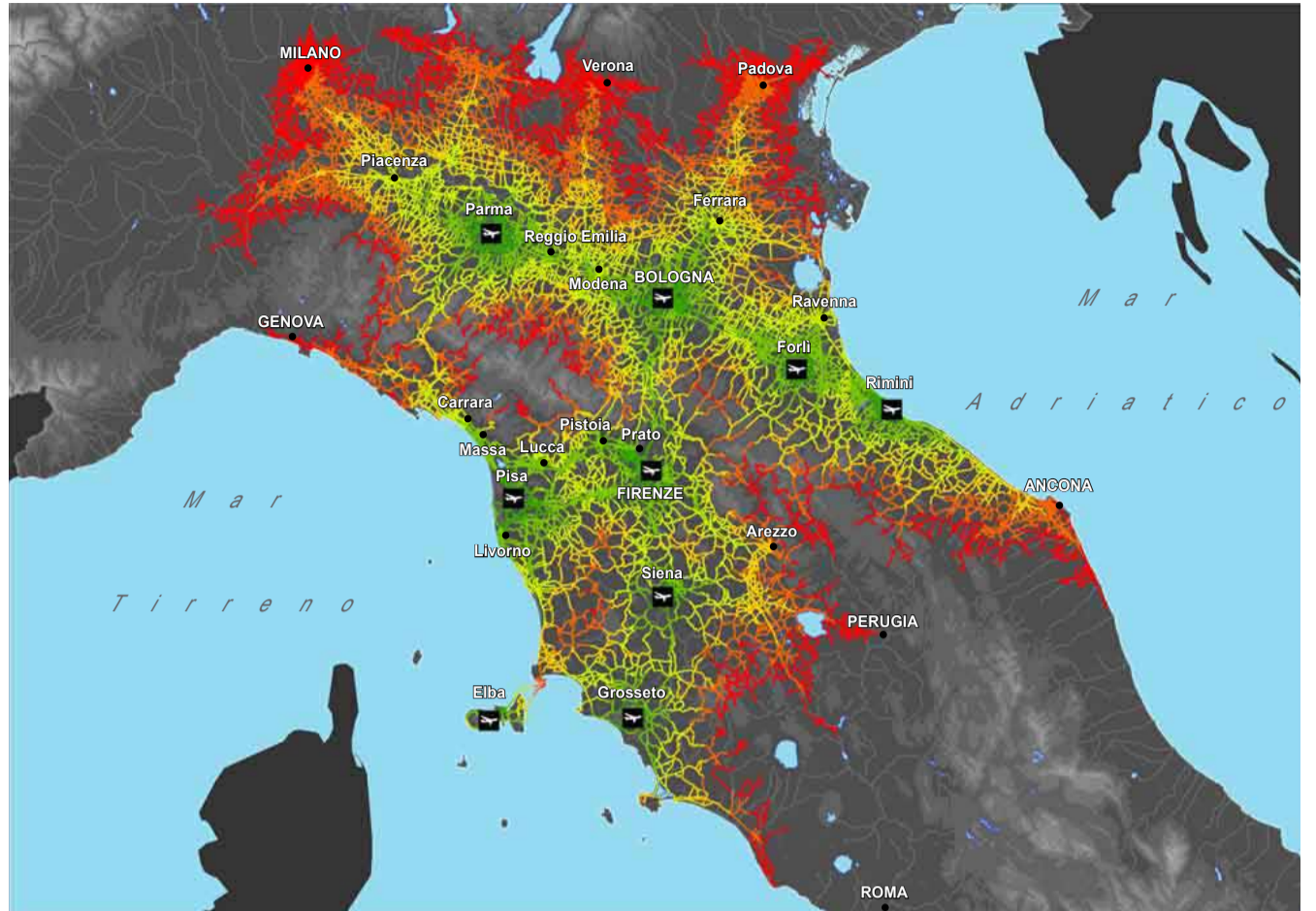
N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
5	People mover Bologna - Aeroporto	Bologna Stazione AV - Aeroporto	Locale	appalto	2010	2013	-	-	Bologna
9	Raddoppio Pontremolese	Parma - Fornovo di Taro	Internazionale	progetto preliminare	-	-	2.305	10%	Parma
10	Potenziamento Orte - Ancona	Raddoppio e potenziamento Orte - Ancona	Nazionale	proposta / programmazione	-	-	1.063	-	Ancona
11	Collegamento metrotranviario Parma	Nuovo collegamento Parma Stazione FS - Aeroporto	Locale	in corso	-	-	307	12%	Parma
12	Corridoio 1	Asse Ferroviario Bologna - Verona - Brennero	Internazionale	-	-	-	4.840	12%	Bologna

Interventi programmati - Assi Ferroviari

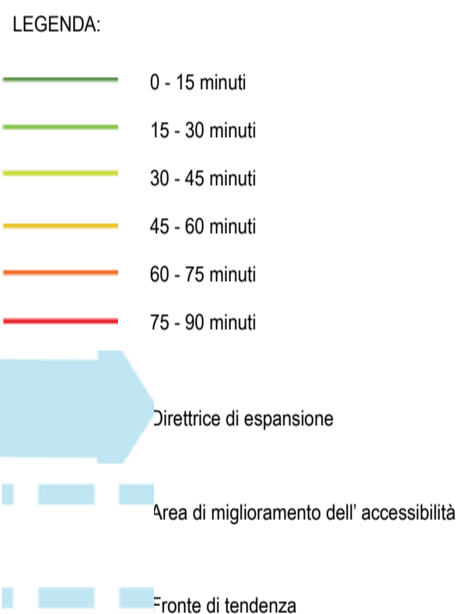
6.4 Bacini di traffico attuali e previsti

Isocrone su gomma

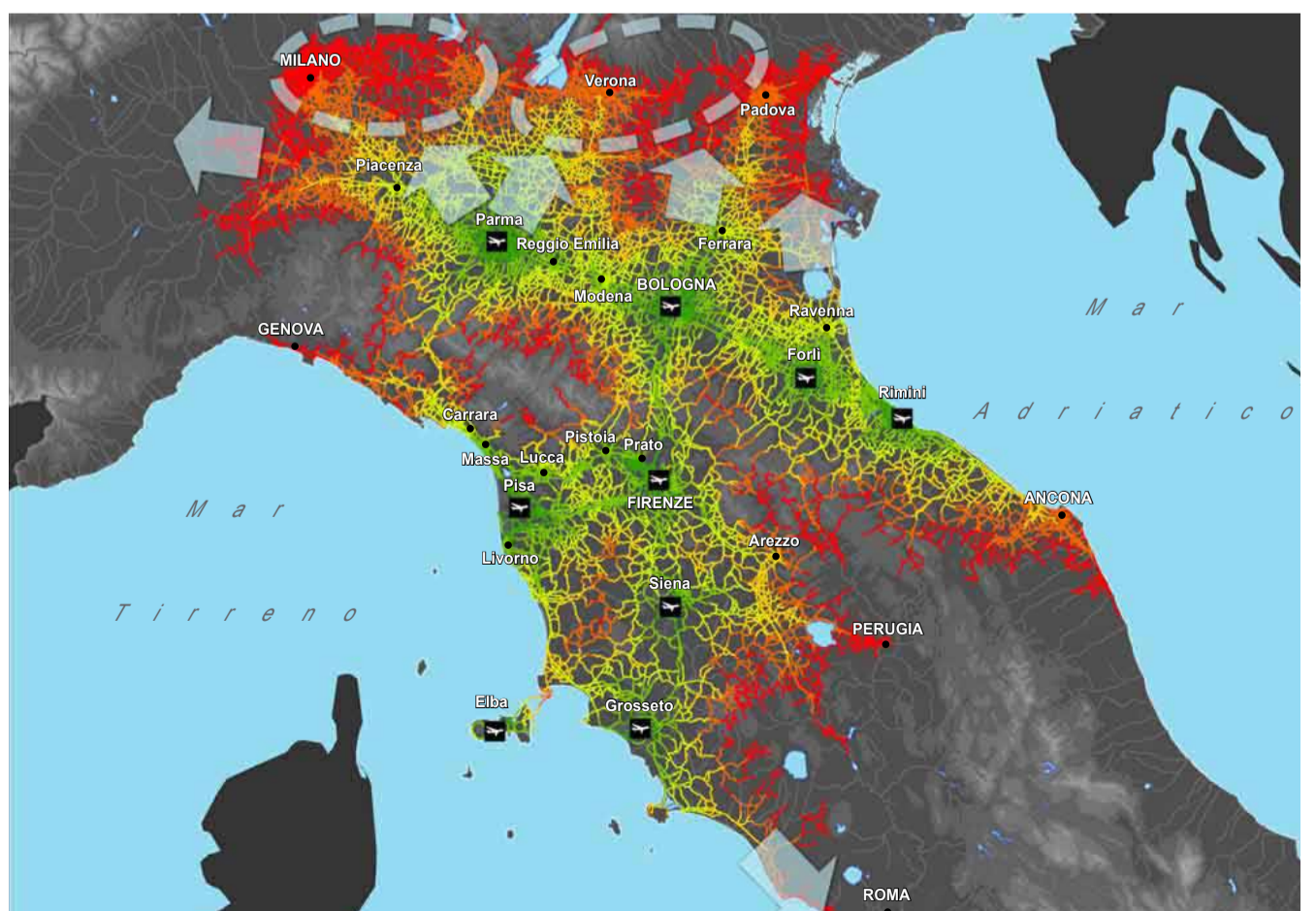
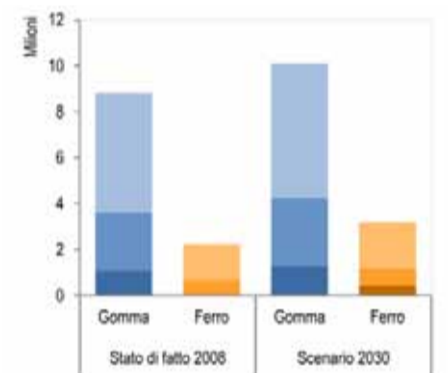
L'aumento di accessibilità degli aeroporti localizzati nel macrobacino Centro Nord è dovuto alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, localizzati lungo le direttrici costiere o di attraversamento della dorsale appenninica. In particolare, sul versante tirrenico il completamento dell'autostrada A12 Civitavecchia – Cecina permette l'allungamento verso nord ovest delle isocrone originate dall'aeroporto di Grosseto, mentre lungo la sponda adriatica la realizzazione della Nuova Romea (Venezia – Cesena) genera un allungamento dell'accessibilità degli aeroporti di Bologna e Forlì in direzione nord est. Per quanto riguarda l'entroterra, il completamento della Strada di Grande Comunicazione Grosseto – Fano genera un modesto aumento di accessibilità verso Perugia e Orvieto, ed il complesso di infrastrutture collegate al Quadrilatero Marche Umbria incrementano l'accessibilità dell'entroterra delle due Regioni. Più a nord, la realizzazione della Variante di Valico e della Variante Autostradale di Bologna, unita alle infrastrutture aventi orientamento est – ovest e localizzate nel macrobacino nord (Nogara – Mare e Cremona – Mantova), determinano l'espansione della catchment area di bacino su gran parte della Pianura Padana.



Isocrone su gomma - 2009



BOLOGNA



Isocrone su gomma - 2030



Isocrone su ferro - 2009

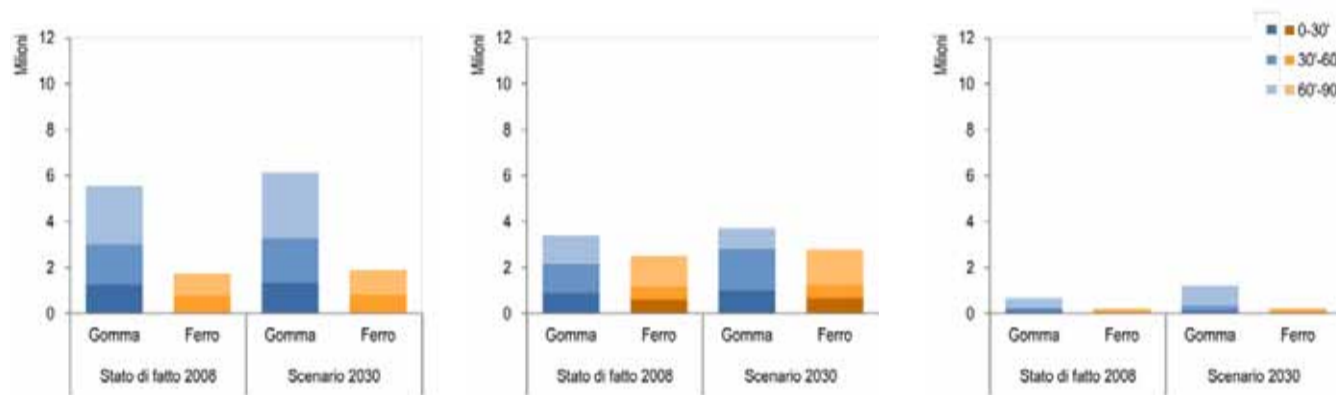
Isocrone su ferro

L'introduzione di un sistema di trasporto locale tramite people mover di connessione degli aeroporti di Parma e Bologna alle rispettive stazioni ferroviarie, determina un aumento dell'accessibilità ferroviaria sulla rete regionale nel comparto dell'Emilia settentrionale. Il completamento del corridoio trans europeo I Berlino - Palermo (tratta Bologna - Verona - Brennero) determina inoltre un considerevole aumento della catchment area di Bologna, che arriva ad interessare la città di Verona entro i 90 minuti.

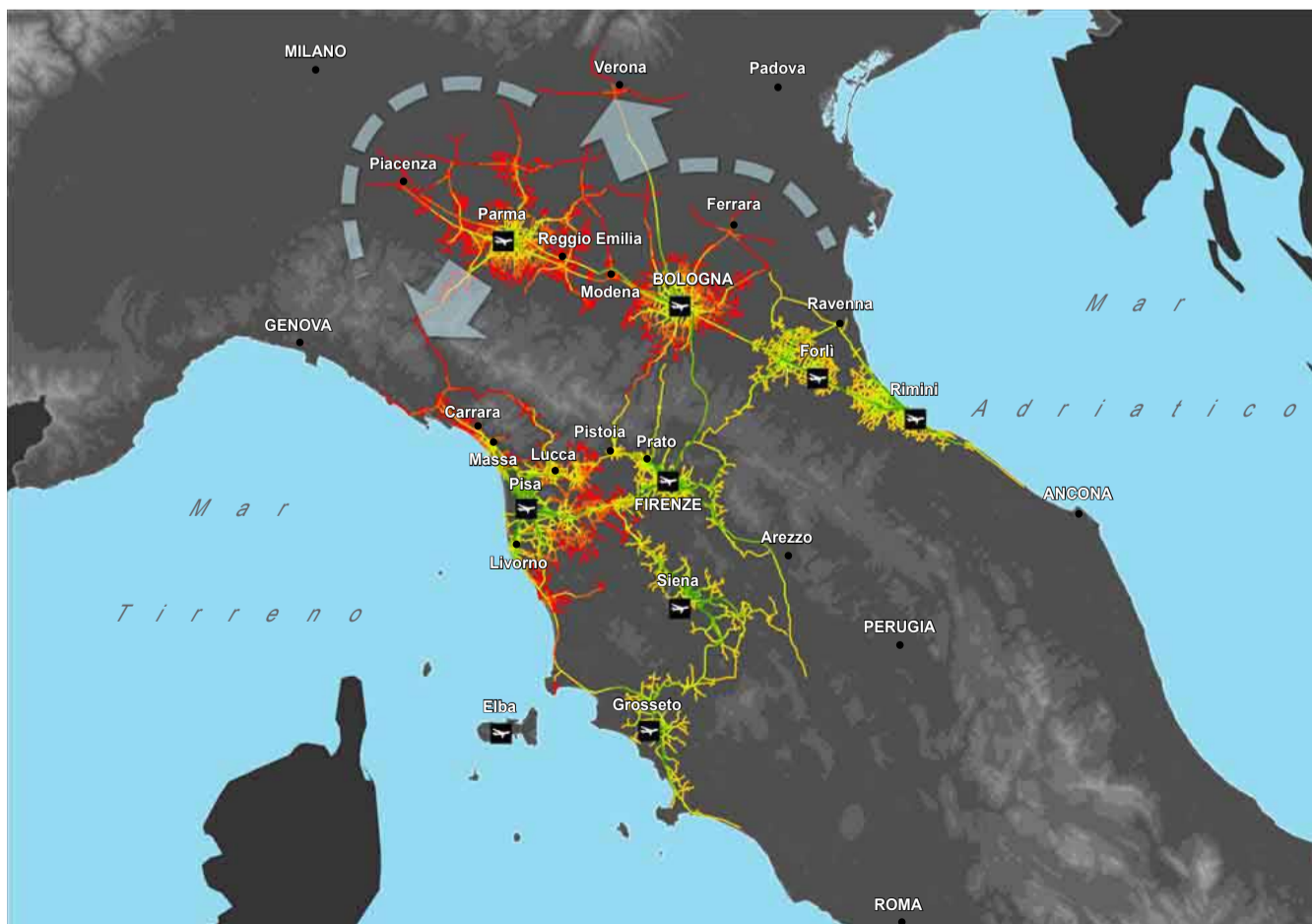
FIRENZE

PISA

GROSSETO



Popolazione raggiunta per tempi di accessibilità 2009 - 2030



Isocrone su ferro - 2030

BOLOGNA

Il traffico passeggeri dello scalo bolognese ha evidenziato nel periodo 2000-2008 un moderato tasso di crescita (Cagr +2,2%) dovuto anche ai lavori di prolungamento della pista nel 2004 che hanno richiesto la chiusura dell'aeroporto per due mesi e un declassamento del sistema di atterraggio strumentale dello scalo per altri sette mesi. Nel 2008 si è registrata una riduzione del traffico nazionale, causata dalla cancellazione di voli Alitalia e di vettori low cost, compensata dalla crescita del 13,3 % del 2009, grazie all'avvio dell'attività del vettore low cost Ryanair. Negli ultimi anni si è consolidata la prevalenza di collegamenti internazionali, sia low cost (11%) che IATA, che hanno interessato il 70% del traffico totale, con una rilevante quota del traffico charter (16%) legata ai collegamenti dei tour operator con il Nord Africa. L'aeroporto, con 63 destinazioni offerte, si colloca al 4° posto nella graduatoria degli aeroporti italiani per numero di rotte, dopo Fiumicino, Malpensa e Venezia.

Lo scalo è posizionato in area che rappresenta il crocevia delle principali direttrici ferroviarie ed autostradali, con un bacino di traffico di 7 milioni di utenti potenziali, con autonomia geografica che si estende verso Parma, la bassa Lombardia e l'Alta Toscana, raggiungendo 10 milioni di utenti potenziali. La vicinanza alla città di Bologna e la buona accessibilità dalla tangenziale, rappresentano inoltre fattori strategici per sviluppare il sistema di relazioni europee ed internazionali con il sistema economico locale, candidando lo scalo al ruolo di city airport, in cui sviluppare anche attività complementari non aviation quali quelle logistiche, congressuali, direzionali, espositive, ricettive, retail, necessarie per elevare di rango le strutture attualmente esistenti.

Tale condizione ha consentito allo scalo di consolidare un ruolo nei collegamenti point to point di rilievo, con un network nazionale ed europeo sostenuto da una pluralità di compagnie. Tale ruolo potrà efficacemente integrarsi con i vantaggi che l'Alta Velocità ferroviaria potrà portare al Nodo Bolognese, tenendo conto anche della realizzazione della connessione rapida aeroporto-stazione FS che sarà disponibile con l'attivazione del People Mover previsto nel 2012.

A fronte delle potenzialità illustrate, la capacità attuale dell'aeroporto, in relazione agli sviluppi del traffico previsti, presenta però delle forti criticità, per il ridotto numero di movimenti/ora della pista, a causa della configurazione delle bretelle di collegamento tra pista e rullaggio che non consentono di liberare rapidamente la pista di volo ed a rendere fluido il traffico sulle aree di manovra; il ridotto numero di piazzole di sosta; la ridotta dimensione del terminal,

con impossibilità di ampliamento nella giacitura attuale. Ne risulta che già attualmente, nelle ore di picco, si verificano congestionamenti del terminal e del piazzale ed un utilizzo della pista quasi al massimo della capacità.

Alla limitazione della capacità del sistema si aggiungono le criticità ambientali che rendono difficoltoso lo sviluppo dello scalo e vincolano l'espansione del sedime, inserito in un contesto urbanizzato, in prossimità di una base dell'aeronautica militare, in un territorio vulnerabile dal punto di vista idrogeologico. Si aggiunge infine la criticità rappresentata dall'unico accesso dalla tangenziale, che nello scenario di traffico previsto potrebbe risultare insufficiente.

Il superamento di tali criticità rappresenta l'obiettivo primario del Piano di Sviluppo della società di gestione, il cui iter approvativo è stato avviato nel 2008, illustrato a seguire.

Interventi di sviluppo programmati

Il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022), nel rispetto delle norme di compatibilità ambientale, prevede una riorganizzazione complessiva dello scalo, attraverso un corpo rilevante di interventi infrastrutturali che innalzeranno la capacità "finale" dello scalo fino a 10 milioni di passeggeri, da considerare la soglia di saturazione dello scalo.

In particolare lo sviluppo delle attività aeroportuali prevede:

- riconfigurazione delle bretelle della pista, con il raggiungimento di una capacità della pista di circa 32 mov/h;
- ampliamento piazzali di sosta;
- realizzazione di una nuova aerostazione, in posizione baricentrica rispetto alla pista, servita da un sistema di parcheggi multipiano, attività ricettive e direzionali di servizio (Enti di Stato e uffici SAB), con conseguente spostamento delle attività di core business in direzione ovest in posizione centrale rispetto all'area di volo;
- nuova configurazione della viabilità di accesso e potenziamento con le reti infrastrutturali esistenti;
- la razionalizzazione delle funzioni logistiche attraverso l'individuazione di un'area dedicata alla movimentazione delle merci in adiacenza alla linea ferroviaria Bologna-Verona;
- la delocalizzazione, nelle aree poste a nord della pista, delle attività di supporto (Vigili del Fuoco, Enti di Stato, hangar militare);
- la eventuale rifunzionalizzazione della attuale aerostazione e delle aree limitrofe per funzioni complementari al Polo Funzionale.

E' da rilevare che il piano non sembra cogliere a pieno le forti potenzialità di sviluppo

offerte dalla intermodalità ferroviaria e dalla connessione con l'alta velocità, e più in generale dal posizionamento dello scalo. Infatti il piano:

- prevede la stazione di testa del people mover vicino alla stazione attuale, ma a circa 1000 metri dal futuro terminal, la cui realizzazione è prevista nel 2020, ad una distanza pertanto inadeguata per garantire livelli di servizio nelle connessioni intermodali; è pertanto necessario che i futuri progetti del nuovo terminal e relativi collegamenti con l'area passeggeri attuale tengano conto delle nuove esigenze di funzionalità con soluzioni che risolvano i problemi localizzativi specifici, anche riconsiderando gli ostacoli all'origine della pianificazione (aree militari in particolare);
- a fronte di una previsione di raddoppio del traffico nei prossimi 10 anni, il PSA non prevede alcun intervento di potenziamento della viabilità di accesso, che conta su un unico svincolo dalla tangenziale.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), emerge il ruolo di Bologna come "**aeroporto strategico**", nella rete aeroportuale nazionale.

FORLÌ

L'aeroporto di Forlì ha avuto una crescita autonoma legata agli accordi commerciali con vettori low cost, che hanno portato il traffico passeggeri dalle 70mila unità del 2001 fino alle 770mila del 2008 con un tasso medio annuo del 40,7%.

Al 2008 il traffico si configurava per il 67% internazionale, operato prevalentemente da Ryanair e per 33% domestico, con destinazione principali verso la Sicilia, operato da un vettore low cost nazionale.

Il trasferimento dei collegamenti del vettore Ryanair da Forlì a Bologna avvenuto a fine 2008 ha determinato un consistente calo del traffico di circa il 30%, a conferma della forte dipendenza dello scalo dal vettore.

Sempre nel 2009 la principale compagnia low cost italiana, "Wind jet", ha attivato nello scalo di Forlì, a partire dal marzo 2009, la sua terza base operativa italiana e il gestore ha stretto accordi con altri vettori che hanno portato a stimare al 2015 il superamento del milione di passeggeri.

Lo scalo dispone di un sedime molto esteso che, rapportato all'attuale utilizzo, lascia ancora ampi margini di ampliamento delle infrastrutture.

Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale l'aeroporto di Forlì non presenta criticità di rilievo. Critico invece rappresenta il grado di accessibilità e livello di concorrenza

con i vicini aeroporti di Bologna, per il segmento low cost, e di Rimini, per il segmento charter.

Un fattore fondamentale per lo sviluppo dello scalo è invece rappresentato dalla presenza in aeroporto del Polo Tecnologico Aeronautico, costituito dall'Istituto Tecnico Aeronautico, dalla facoltà di Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Bologna, dalla scuola di formazione dell'ENAV e da tre scuole di volo, che complessivamente ospitano circa 1700 allievi.

Interventi di sviluppo programmati

Il piano degli interventi allegati alla concessione trentennale prevede nel medio periodo (2010) i seguenti interventi:

- Riconfigurazione ed Ampliamento Piazzali di Sosta aeromobili;
- Realizzazione nuova via di Rullaggio e di raccordi di uscita veloci;
- Ampliamento dei due terminal arrivi e partenze e dello smistamento bagagli;
- Nuovo Parcheggio land side;
- Trasferimento Deposito Carburanti;
- Riubicazione caserma dei Vigili del Fuoco.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Forlì come **"scalo complementare"**, nella rete aeroportuale nazionale.

RIMINI

L'aeroporto di Rimini ha registrato un traffico di 422 mila passeggeri nel 2008 di cui il 90% sulle rotte internazionali, operato soprattutto con voli charter. Il settore cargo invece ha movimentato nel 2008 circa 1800 ton/annue, registrando un calo del 18%, rispetto all'anno precedente.

Rimini e il suo territorio, che dal punto di vista turistico rappresentano uno dei più importanti distretti della vacanza a livello europeo, si trovano in posizione strategica rispetto alle località d'arte e d'affari dell'Emilia Romagna e delle vicine regioni di Marche, Toscana e Umbria, fattore che può rappresentare un'opportunità di sviluppo dello scalo per il traffico leisure. Non a caso l'aeroporto si caratterizza per lo sviluppo del traffico charter incoming e low cost, in concorrenza con l'aeroporto di Forlì.

Per le sue caratteristiche tecniche, lo scalo non presenta limitazioni alle operazioni di volo attuali e potenziali, ed è in grado di assorbire notevoli incrementi di traffico passeggeri e merci (ulteriormente incrementabili, nel caso delle merci, dall'acquisizione degli spazi in uso alle autorità militari). La pista principale infatti, che si estende per oltre 3 km, è la più lunga dell'Emilia Romagna e può quindi puntare a consolidare anche il ruolo di scalo di riferimento per i vettori che gestiscono i grandi

flussi, in particolare dall'est Europa, attraverso il perseguimento di una forte integrazione con le altre principali modalità di trasporto, ferroviaria e stradale, oggi carente.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Rimini come **"scalo complementare"**, nella rete aeroportuale nazionale.

PARMA

L'aeroporto di Parma negli ultimi anni ha avuto difficoltà a svilupparsi essenzialmente a causa delle scarse risorse finanziarie messe a disposizione dagli Enti locali azionisti. Per supportare il percorso di crescita è quindi stata avviata e si è conclusa con successo nel 2008 una procedura finalizzata all'individuazione di un partner privato disponibile ad investire in un progetto di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale.

Lo scalo presenta ottime potenzialità di sviluppo per la sua particolare localizzazione geografica, all'incrocio di direttrici di valenza nazionale, al centro di una rete di città di medie dimensioni. Punto di forza del contesto in cui si trova l'aeroporto è la sede dell'Authority europea sulla sicurezza alimentare (EFSA) che rende Parma capitale della "Food Valley" padana.

In tale contesto lo scalo è un asset per il territorio di riferimento che è costituito da una catchment area di 1,2 milioni di abitanti nelle immediate vicinanze, non serviti da altri aeroporti. Da rilevare inoltre che nella fascia di accessibilità allo scalo dei 90 minuti risiedono 11 milioni di residenti, a conferma di una ottima accessibilità dello scalo.

Nonostante le difficoltà il traffico è comunque cresciuto dal 2005 ad oggi fino a raggiungere circa 280 mila passeggeri annui. Il traffico è composto da circa il 69% da rotte nazionali e il 31% da rotte internazionali. Il 73% del traffico è gestito da compagnie low cost.

L'aeroporto è collegato direttamente con la tangenziale e sarà in futuro collegato alla nuova metropolitana cittadina, i cui lavori sono stati recentemente appaltati. Il tracciato non prevede però il collegamento diretto con la stazione ferroviaria cittadina. È inoltre prevista la realizzazione di un area commerciale nelle immediate vicinanze dell'Aeroporto.

Dal punto di vista aeronautico l'area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo. Gli unici limiti sono dovuti a fabbricati esistenti all'interno del sedime che hanno imposto provvedimenti di limitazione temporanea, in attesa dei necessari interventi di rimozione degli stessi.

Potenziali aree di sviluppo dell'aeroporto

sono riconducibili a quelle attualmente nella disponibilità del Demanio Aeronautico Militare.

Interventi di sviluppo programmati

Il piano quadriennale degli interventi dell'aeroporto di Parma prevede nel breve periodo (2015): l'ampliamento del terminal (300 mq); un nuovo parcheggio auto (500 posti); l'ampliamento piazzale aeromobili (1 stand); l'adeguamento delle infrastrutture di volo al regolamento ENAC.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Parma come **"scalo complementare"**, nella rete aeroportuale nazionale.

FIRENZE

L'aeroporto di Firenze ha registrato nel 2008 più di 1,9 milioni di passeggeri annui, con un incremento medio annuo dal 2000 pari al 3,6%. Nel 2009 ha però registrato una rilevante diminuzione dei passeggeri (-12,5%) molto al di sotto della media nazionale. Il traffico è operato quasi esclusivamente con voli di linea, caratterizzato da una forte internazionalità (73%), con collegamento verso 15 città europee. Le tratte internazionali sono molto differenziate, mentre quelle nazionali sono maggiormente concentrate sui collegamenti con Malpensa (29%), Fiumicino (26%) e Catania (17%), che insieme rappresentano il 72% del totale nazionale.

Lo scalo presenta una buona accessibilità, essendo raggiungibile nell'arco di 60 minuti da 3 milioni di utenti potenziali su gomma.

A fronte di buone potenzialità dal punto di vista della domanda di traffico che il territorio esprime, soprattutto di natura business, lo scalo attualmente presenta una capacità limitata ed una molteplicità di problematiche, legate al suo inserimento nella conurbazione periferica di Firenze che, fra aree urbanizzate e infrastrutture stradali, riduce sensibilmente la possibilità di espansione. A ciò si aggiungono le ridotte dimensioni nonché l'obsolescenza e la scarsa funzionalità del terminal passeggeri. Negli ultimi anni sono stati effettuati alcuni significativi interventi di adeguamento dello scalo, come il totale rifacimento della pista per aumentarne la portanza e la ristrutturazione per fasi successive dell'aerostazione, per migliorarne la funzionalità e la capacità. Nonostante ciò l'aeroporto presenta ancora criticità importanti.

Le criticità maggiori sono legate alle infrastrutture di volo: la presenza di importanti ostacoli di natura orografica verso nord penalizzano l'operatività della pista, rendendola unidirezionale e inadeguata all'atterraggio di aerei di categoria D; le caratteristiche

geometriche limitanti della pista, la mancanza di un pista di rullaggio, le condizioni meteorologiche avverse (vento e foschia) che determinano frequenti dirottamenti degli aerei su altri scali, scoraggiano i vettori nello sviluppo di rotte di interesse commerciale. Non ultimo risulta problematico l'impatto acustico sugli insediamenti residenziali limitrofi.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), emerge che lo scalo di Firenze può essere considerato come **"aeroporto strategico"** solo a condizione che concentri nei prossimi anni tutti gli sforzi nella pianificazione, progettazione e realizzazione della nuova pista e la conseguente riconfigurazione dello scalo, che consenta di supportare significative prospettive di crescita e di garantire livelli di servizio adeguati. La mancata realizzazione della nuova pista potrebbe far uscire lo scalo dalla lista degli aeroporti strategici.

PISA

L'Aeroporto di Pisa ha costruito nell'ultimo decennio il proprio ruolo di porta principale d'accesso alla Regione Toscana, capace di servire un network che comprende anche una destinazione intercontinentale e connessioni di superficie in un'ottica di sviluppo intermodale. Il traffico passeggeri ha avuto un incremento notevole dal 2000 al 2008, passando da 1,2 a quasi 4 milioni; lo scalo è servito da 18 compagnie aeree di linea e collegato a 61 destinazioni (52 internazionali e 9 nazionali) a conferma della forte vocazione internazionale dello scalo (76% del totale).

La forte crescita del traffico passeggeri che l'aeroporto ha registrato nell'ultimo decennio, dovuta all'avvento delle compagnie aeree Low Cost, ha richiesto significativi potenziamenti di infrastrutture e servizi, che hanno consentito al gestore di consolidare il ruolo di scalo principale nel bacino di traffico.

Lo scalo vanta un collegamento ferroviario diretto con la stazione centrale di Pisa e con la città di Firenze, per il quale sono in corso di studio progetti di sostituzione con un servizio di People Mover più adeguato alla rapida connessione con la stazione FS.

Le criticità riguardanti lo sviluppo futuro dello scalo nell'ottica di mantenere il ruolo consolidato nel bacino di traffico sono:

- l'accessibilità e lo scambio intermodale per assicurare migliori connessioni con la Toscana;
- il rapporto tra infrastrutture e tessuto urbano limitrofo che deve trovare un armonico coordinamento;
- la limitazione del numero di movimenti orari sulla pista dovuta al sorvolo di aree urbane,

risolvibile con l'auspicata realizzazione di una nuova pista con diverso orientamento;

- La condivisione delle infrastrutture di volo con l'Aeronautica Militare. L'Aeroporto di Pisa infatti è uno scalo militare, aperto al traffico civile, destinato al ruolo di *"Main Operating Base-MOB"* (vedi Decreto del Ministero della Difesa del 25/01/2008 *"Atto di indirizzo relativo agli aeroporti militari a doppio uso militare-civile"*). Ciò significa che quello di Pisa è un aeroporto militare nel quale l'apertura al traffico civile è espansibile a condizione che dall'espansione non derivino limitazioni allo svolgimento dei compiti istituzionali delle Forze armate e nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio del Ministero della Difesa.

Interventi di sviluppo programmati

Le questioni chiave che il Piano di Sviluppo in corso affronta, riguardano la necessità di espansione del sedime aeroportuale in area land side, per far fronte allo sviluppo dei servizi di supporto alle attività aeroportuali, quali in particolare l'accessibilità e la sosta, l'impatto sul tessuto urbanizzato e sull'ambiente, le relazioni con le infrastrutture ferroviarie e viabilistiche esistenti, oltre alla possibilità di realizzazione di edifici per servizi di supporto alle attività aeroportuali, in particolare per il settore della logistica in crescita e per altre funzioni non-aviation, di tipo congressuale e alberghiero. Tra i principali interventi previsti:

- realizzazione People Mover;
- ampliamento terminal;
- ampliamento piazzale;
- raccordo testata pista;
- ampliamento terminal cargo;
- nuova viabilità di accesso;
- delocalizzazione abitazioni incompatibili.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), risulta che lo scalo di Pisa si posiziona come **"scalo strategico"**, nella rete aeroportuale nazionale.

GROSSETO

L'aeroporto di Grosseto, come quello di Pisa, è uno scalo militare aperto al traffico civile, destinato dal Ministero della Difesa al ruolo di *"Main Operating Base-MOB"*. Ha registrato 6.500 passeggeri nel 2008 e si configura come uno scalo di interesse locale.

Attualmente non esistono collegamenti di linea o voli charter regolari sull'aeroporto di Grosseto, ma è presente esclusivamente traffico di Aviazione Generale e voli charter occasionali.

La pista di volo è dotata delle tipiche infrastrutture di assistenza militare bliss back (cavi d'arresto militari a scomparsa), ma non

di ILS. Ciò condiziona fortemente la presenza di compagnie aeree che nei loro standard operativi spesso hanno l'obbligo dell'assistenza di precisione in fase di atterraggio. Non appaiono invece limiti particolari all'estensione dell'area di sedime.

La maggiore criticità dello scalo derivano da un bacino di traffico limitato, dalla carenza delle strutture turistiche disponibili ad attirare un traffico incoming e dalla vicinanza da Roma e da Pisa che monopolizzano sostanzialmente il traffico turistico. Nonostante le difficoltà di un consolidamento del traffico, la società di gestione è riuscita ad adottare un modello organizzativo tale da permetterle di chiudere i suoi ultimi bilanci in attivo.

Possibili sviluppi delle infrastrutture volo dovranno tener conto della presenza in pista di dispositivi militari non del tutto compatibili con gli utilizzi civili.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Grosseto come **"scalo complementare"**, con traffico di linea assente o incostante e che pertanto attualmente non contribuisce all'offerta di trasporto aereo nella rete aeroportuale nazionale.

ELBA

L'Aeroporto situato nel Comune di Marina di Campo, sull'Isola d'Elba, è uno scalo privato aperto al traffico commerciale, di interesse regionale e nazionale, che ha registrato nel 2008 un traffico di circa 15.000 passeggeri, prevalentemente su rotte internazionali. E' sempre stato un aeroporto prettamente a vocazione stagionale ma le esigenze del territorio hanno spinto il Governo centrale e la Regione Toscana ad intraprendere il cammino per assicurare l'imposizione di oneri di servizio pubblico su alcune tratte da e per l'aeroporto, considerate essenziali per lo sviluppo economico del territorio.

Lo sviluppo dell'aeroporto è stato penalizzato dalle condizioni orografiche (la pista è limitata dal mare e dalla montagna) e dalla carenza di adeguate infrastrutture tecnico operative e logistiche che hanno limitato l'avvio di relazioni commerciali con operatori e vettori potenzialmente interessati allo sviluppo di voli collegati alla destinazione.

I principali limiti di espansione dell'attuale sedime sono costituiti dalla Strada Statale che corre sul prolungamento della testa 16 e dal fosso pensile presente lungo tutto il confine est del sedime.

Difficile risulta anche l'allungamento della pista di volo, per la mancanza di spazi idonei e per la particolare orografia che interferisce con la superficie ostacoli.

Interventi di sviluppo programmati

Nel Piano Industriale dell'Aeroporto, a sostegno del piano di sviluppo, sono stati ipotizzati i seguenti investimenti sull'Aeroporto dell'Elba: interventi di ristrutturazione e potenziamento della pista, riqualificazione ed adeguamento della pavimentazione e delle infrastrutture di volo ai fini di consentire l'operatività di aeromobili con circa 50 passeggeri; realizzazione di un nuovo impianto per voli notturni; riqualificazione della aerostazione secondo gli attuali standard progettuali che prevedono una maggiore estensione di servizi commerciali dedicati ai passeggeri; realizzazione di un nuovo parcheggio per circa 200 posti auto.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), emerge per lo scalo dell'Elba, in ragione del servizio essenziale che svolge per i collegamenti con la terraferma, il ruolo di **"aeroporto complementare"**, nella rete aeroportuale nazionale.

SIENA

Lo scalo di Siena si configura come scalo di interesse locale, come porta di accesso privilegiato per un territorio con scarsa accessibilità ferroviaria e viaria, con vocazione turistica charter. Infatti la sua catchment area è racchiusa nel raggio di 100 km o 2 ore di auto e raggiunge poco più di 500.000 utenti potenziali. Interessanti potenzialità, oltre che dal settore turistico, possono essere innescate dallo sviluppo di particolari attività terziarie che fungono da catalizzatore per l'economia senese, come l'esistenza di un importante centro bancario internazionale e di un importante polo universitario.

Attualmente il traffico è composto da Aviazione Generale e da voli dovuti a politiche di promozione dell'aeroporto attraverso manifestazioni ed eventi particolari in genere di natura pubblicitaria.

Il traffico 2008 si è attestato su 5.271 passeggeri equamente distribuiti tra nazionale ed internazionale.

Lo Sviluppo dell'aeroporto è però condizionato fortemente dal territorio circostante e da una parte della popolazione locale che da anni ha intrapreso azioni per limitarne lo sviluppo.

La società di gestione sta predisponendo un piano di sviluppo che rispetti le esigenze del territorio e delle istituzioni locali e nazionali, prevedendo una serie di interventi nel pieno rispetto dell'impatto ambientale.

La maggiore criticità per lo sviluppo dello scalo è dovuta all'orografia del terreno circostante che presenta alcuni ostacoli naturali e dalla lunghezza della pista che limita l'operatività ad aerei di ridotte dimensioni.

Interventi di sviluppo programmati

Gli interventi contenuti nel piano quadriennale degli interventi, in corso di approvazione, sono:

- Interventi di adeguamento normativo;
- Ristrutturazione del terminal;
- Ampliamento parcheggio auto;
- Adeguamento piazzale aeromobili.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), emerge per lo scalo di Siena, in relazione alle carenze di collegamenti della zona, il ruolo di **"aeroporto complementare"** nella rete aeroportuale nazionale, a servizio del settore produttivo locale, con particolare riferimento al turismo.

6.6 Indirizzi strategici

1. Il posizionamento e il ruolo dell'aeroporto di **Bologna**, baricentrico rispetto alla macroarea, saranno fattori determinanti, insieme alla disponibilità e flessibilità delle infrastrutture, per potenziare lo scalo come aeroporto strategico di rilievo nella rete nazionale. La connessione con l'Alta Velocità ed i relativi tempi ridotti di collegamento dalla stazione ferroviaria di Bologna con il centro di Milano (1 ora) e di Firenze (37 min), renderanno competitivo, soprattutto per il traffico europeo ed internazionale, lo scalo di Bologna rispetto all'aeroporto di Malpensa, di Bergamo e di Firenze Peretola, aggiornando con maggiore rilievo il ruolo dell'aeroporto nelle reti aeroportuale europea. L'aeroporto potrà rispondere a tale ruolo soltanto attraverso la realizzazione di rilevanti opere di ampliamento delle infrastrutture esistenti con migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e relazione con il bacino di traffico. Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Bologna, dovrà pertanto essere presidiato e supportato ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nella rete nazionale, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di accessibilità su gomma e su ferro.

Per lo scalo di Bologna è stimata una capacità massima delle infrastrutture aeroportuali pari a 10 milioni di passeggeri. Si evidenzia quindi che, oltre il 2030, sarà necessario gestire i flussi di traffico aggiuntivi su un altro scalo da identificare tempestivamente quale riserva di capacità per predisporre adeguate infrastrutture di accessibilità e connessione intermodale. Il raggiungimento della soglia dei 10 milioni di passeggeri potrebbe collocarsi in un orizzonte temporale di lungo periodo (circa 20 anni) o, viceversa, in un orizzonte temporale più breve anche in relazione ai tassi di crescita che l'aeroporto sta registrando nei primi mesi del 2010 grazie alla presenza della cosiddetta "base" Ryanair. In quest'ottica, il tema della riserva di capacità potrebbe assumere priorità a breve e, in questo senso, le valutazioni dovrebbero essere avviate in relazione alle infrastrutture candidabili a questo ruolo anche in relazione ai criteri normalmente utilizzati dal mercato e dai vettori.

2. L'aeroporto di **Parma** si configura come aeroporto complementare che potrebbe svolgere nel lungo periodo (oltre il 2030), per le potenzialità espresse, sia in termini di capacità che di accessibilità, il ruolo di riserva di capacità a servizio di aeroporti della Lombardia e dell'Emilia, limitatamente a determinati segmenti di traffico (a titolo esemplificativo e non esaustivo, traffico charter, traffico Aviazione Generale a scopo turistico, ecc.).

3. L'aeroporto di **Forlì** si configura come un aeroporto complementare, che può assumere il ruolo di polo per la formazione aeronautica e per attività di supporto (manutenzione e rimessaggio aeromobili).

4. L'aeroporto di **Rimini** si conferma come scalo complementare, d'interesse locale

dedicato al traffico turistico diretto sulla coste adriatiche.

5. Il ruolo dell'aeroporto di **Firenze** risulta fortemente compromesso dalle criticità infrastrutturali ed operative esistenti e dal forte ritardo della pianificazione degli interventi di adeguamento e di sviluppo. Fino a che tali interventi non saranno definiti in uno specifico Master Plan, condivisi con ENAC e con gli Enti locali e verificati dal punto di vista della loro compatibilità ambientale, lo sviluppo dello scalo appare fortemente limitato; il Vespucci potrà svolgere il ruolo di city airport, dedicato al settore business, ma non sarà in grado di assorbire quote consistenti di traffico aggiuntivo che il territorio di riferimento esprimerà nei prossimi decenni. Peraltro, l'utilizzo dell'aeroporto attualmente limitato di fatto ad aeromobili della categoria STOL rende le prospettive di sviluppo dell'aeroporto di Firenze fortemente incerte in relazione alla registrata progressiva dismissione di questa tipologia di aeromobili dalle flotte delle compagnie aeree: in questo senso, l'eventuale realizzazione di una nuova pista utilizzabile da aeromobili della categoria B737, A320, ecc., sembra rappresentare una condizione necessaria per supportare significative prospettive di crescita. Con la realizzazione di una nuova infrastruttura di volo e la conseguente riconfigurazione del complesso aeroportuale, lo scalo potrà mantenere e rafforzare il ruolo di scalo strategico. Al contrario, in caso di non realizzazione della nuova pista, lo scalo non potrà più essere considerato strategico nella rete nazionale, in considerazione della limitata capacità infrastrutturale.

6. In attesa della definizione dello sviluppo dello scalo fiorentino è auspicabile che gli aeroporti di **Firenze** e **Pisa** trovino forme di collaborazione ed integrazione per continuare a rispondere efficacemente alla domanda di traffico espressa dal bacino regionale sia come origine ma soprattutto come destinazione dall'estero, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture. Nonostante la crescita in parallelo dei due scali e la caratterizzazione molto diversificata dei rispettivi flussi, la competizione tra i due scali, in chiave di concorrenza, non ha consentito di innescare sinergie costruttive tra due importanti realtà infrastrutturali della Regione. Sinergie tanto più necessarie nello scenario attuale in cui il bacino di riferimento potrebbe risentire della concorrenza da parte dell'aeroporto di Bologna a seguito dell'attivazione dell'Alta Velocità che consente il collegamento fra le stazioni ferroviarie di Bologna e di Firenze in circa 37 minuti. Riguardo le prospettive dei due scali, non dovranno essere sottovalutati gli impatti che la nuova configurazione dell'aeroporto di Firenze con una nuova pista di volo potrebbe avere nel tempo sull'articolazione del traffico fra i due scali toscani. Rispetto a tali possibili impatti è raccomandato il coordinamento del

sistema aeroportuale regionale, nell'ottica di ottimizzazione degli investimenti e di garanzia del migliore servizio al territorio. Infatti, l'opportunità di riflessioni di carattere sistemico fra l'aeroporto di Pisa e quello di Firenze emerge anche in relazione alla sostenibilità e alla giustificazione delle previsioni di crescita delle due infrastrutture. La realizzazione di una nuova pista all'aeroporto di Firenze potrebbe determinare, in assenza di coordinamento fra i due scali toscani, una competizione di natura commerciale, finalizzata a mantenere e/o spostare un vettore da un aeroporto all'altro, i cui effetti potrebbero determinare un indebolimento della quota di mercato di almeno una delle due infrastrutture oltre a possibili impatti economici negativi. In assenza di coordinamento, pertanto, la capacità delle due infrastrutture di cogliere nuove quote di mercato, coerentemente con le previsioni di crescita della traffico nella Regione Toscana, potrebbe risultare inferiore alle previsioni prospettate.

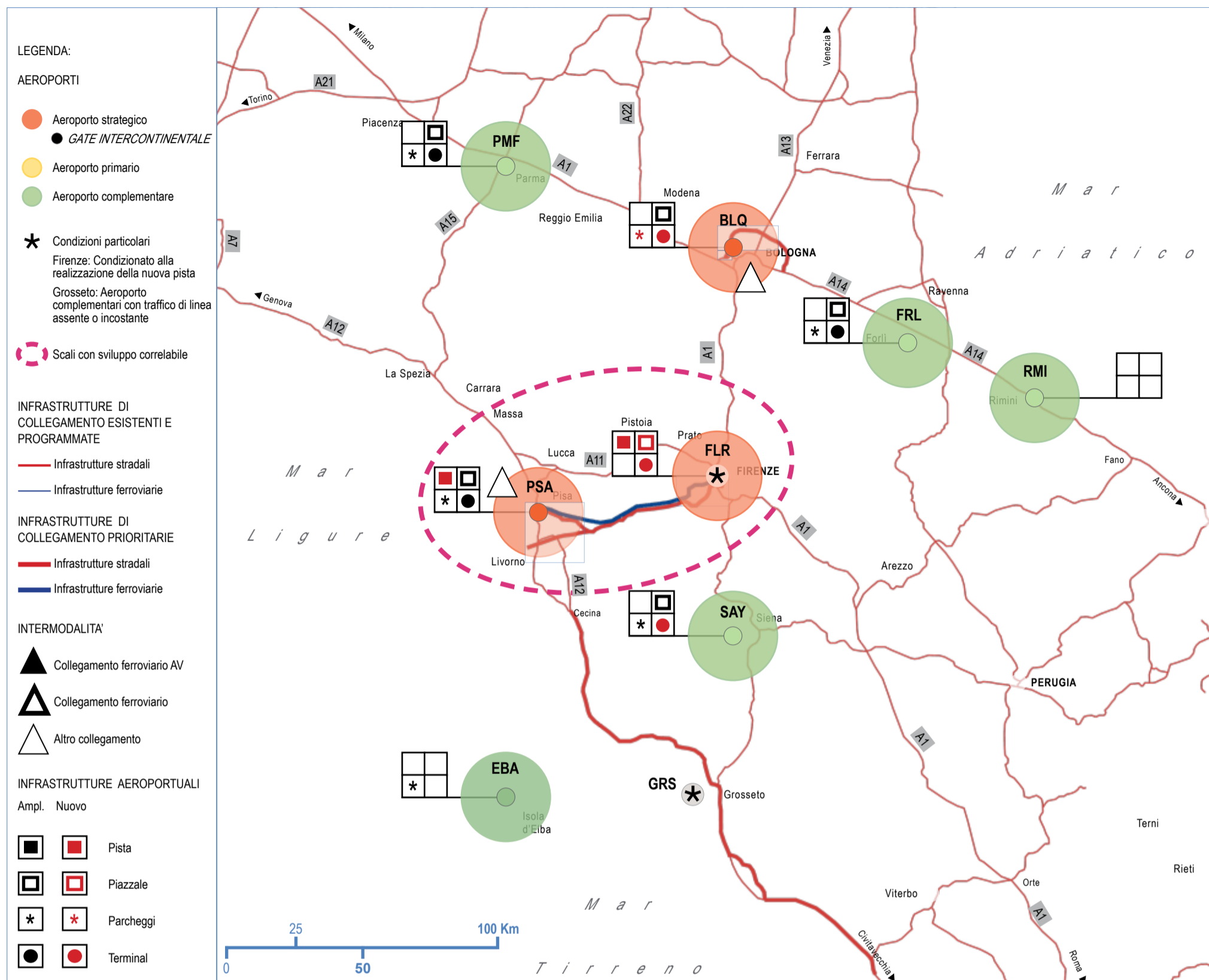
7. In tale contesto si conferma il ruolo dell'aeroporto di **Pisa** come aeroporto strategico per la Regione, per il quale è necessario intervenire sul potenziamento e migliore qualità delle connessioni ferroviarie, sul rapporto con la città e le aree residenziali al contorno, fermo restando la compatibilità dello sviluppo con le attività dell'Aeronautica Militare. Tenendo conto delle criticità e delle incertezze sullo sviluppo dello scalo di Firenze, per rispondere alla consistente crescita del traffico prevista per la regione Toscana si raccomanda per l'aeroporto di Pisa di avviare la predisposizione sul territorio delle condizioni per realizzare una nuova pista, che garantisca l'aumento della capacità dello scalo, attualmente limitata a circa 7 milioni di passeggeri.

8. L'aeroporto di **Siena** si conferma come scalo complementare, in zona scarsamente raggiungibile con altri modi di trasporto, d'interesse locale e dedicato prevalentemente al traffico turistico.

9. Per lo scalo di **Grosseto**, il limitato bacino di traffico, la vicinanza di scali concorrenti, e la limitata attrattività turistica della zona, non evidenziano particolari possibilità di sviluppo del traffico commerciale, ma suggeriscono lo sviluppo di attività alternative.

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

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
BOLOGNA	8,0	9,0	10,0
FORLÌ	1,0	1,0	2,0
RIMINI	0,5	1,0	1,2
PARMA	1,0	1,5	2,0
FIRENZE	3,0	3,5	4,0
PISA	6,0	7,0	8,0
TOTALE	19,5	23,0	27,2

















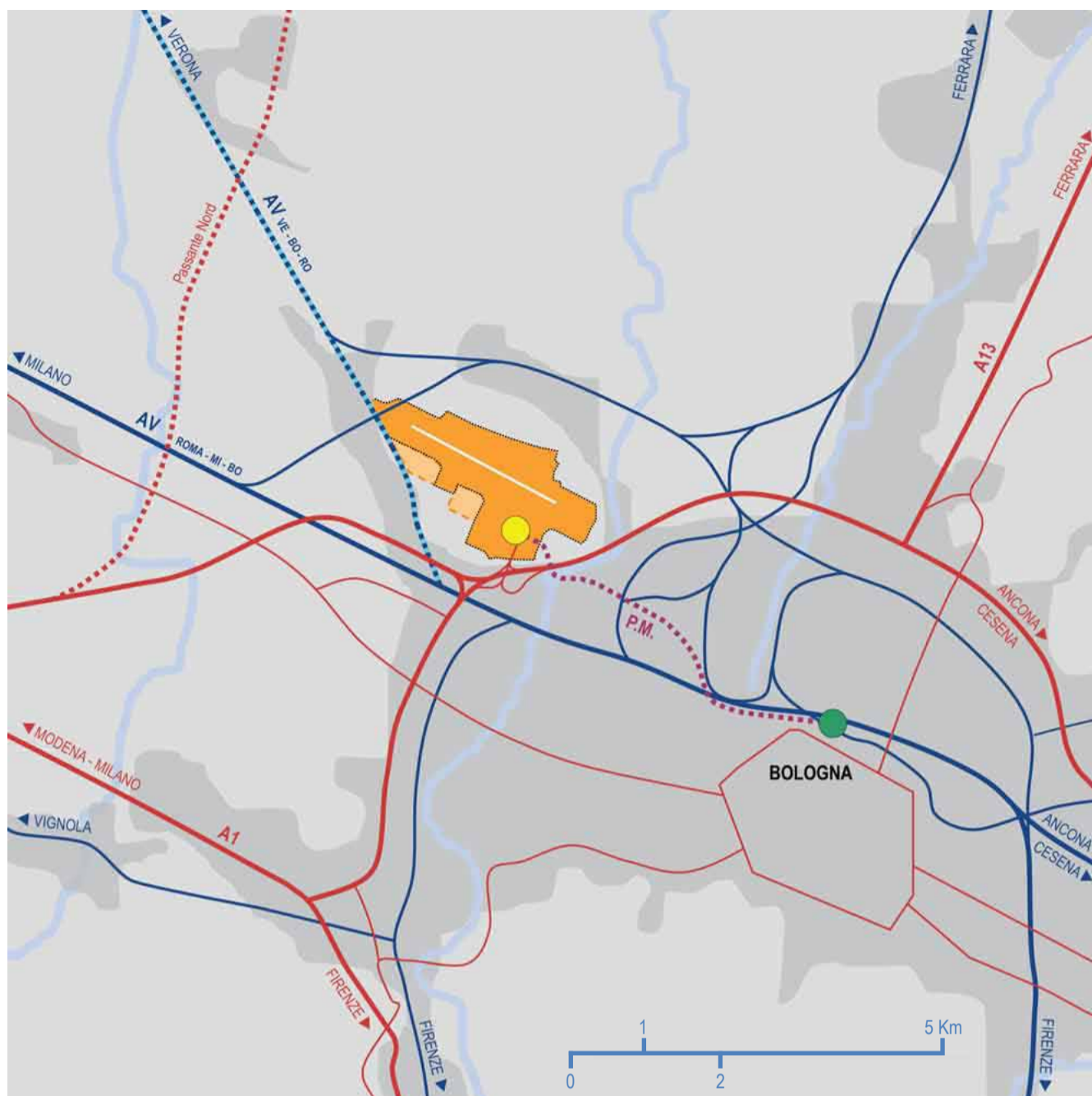
Interventi prioritari

ACCESSIBILITA' SU GOMMA	ACCESSIBILITA' SU FERRO	INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI
<p>BOLOGNA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passante di Bologna - Potenziamento dell'uscita attuale della Tangenziale, secondo soluzioni già definite e che devono essere stralciate e anticipate rispetto al più complesso programma di potenziamento del sistema autostradale - tangenziale bolognese. <p>PISA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autostrada Civitavecchia-Cecina; - Miglioramento accessibilità dalla città a dalla Firenze-Pisa-Livorno. 	<p>BOLOGNA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - People mover di collegamento con la stazione centrale. <p>PISA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - People mover di collegamento con la stazione centrale. <p>FIRENZE - PISA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento tratta ferroviaria Firenze - Pisa, con riduzione dei tempi di percorrenza. 	<p>BOLOGNA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione bretelle di collegamento pista-rullaggio; - Ampliamento piazzali; - Nuovo terminal; - Nuovo parcheggio multipiano. <p>PISA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Raccordo testata pista; - Nuova pista (lungo termine); - Ampliamento piazzali; - Ampliamento terminal; - Ampliamento parcheggi. <p>FIRENZE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuova pista; - Nuovo piazzale; - Nuovo terminal.

6.7 Interventi prioritari negli aeroporti strategici

LEGENDA:

AUTOSTRADA		esistente
		progetto
		potenziamento
LINEA FERROVIARIA		esistente
		progetto
		potenziamento
		Alta Velocità
		Regionale
CONNESSIONE DIRETTA CITTA'		esistente
		progetto
NODI DI INTERSCAMBIO		Aeroporto
		Città
SEDIME AEROPORTO		esistente
		progetto



AEROPORTO DI BOLOGNA

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

- Realizzazione del people mover di collegamento dell'aeroporto con la stazione centrale di Bologna e quindi con la rete dell'Alta Velocità Milano-Napoli e con la futura linea A. V. Venezia-Roma;
- Realizzazione in aeroporto della stazione del people mover e relativo collegamento pedonale con l'aerostazione esistente; tale stazione dovrà essere rilocalizzata, rispetto al progetto attuale, in maniera da risultare funzionale alla nuova aerostazione, la cui realizzazione è prevista nel medio periodo dal PSA.
- Espansione del sedime aeroportuale per la realizzazione dell'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali e complementari;
- Potenziamento della viabilità di accesso all'aeroporto dalla tangenziale di Bologna.