

11. Indirizzi per lo sviluppo della rete aeroportuale

Ogni aeroporto della rete nazionale è stato sottoposto alla verifica circa il soddisfacimento di requisiti che rispondono ai fattori chiave individuati per lo sviluppo. E' stata quindi definita la rete degli scali prioritari in quanto scali strategici del sistema aeroportuale italiano, secondo l'articolazione che segue. Tale articolazione non deve essere intesa come classificazione degli aeroporti, bensì come ordine di priorità per la promozione di piani operativi specifici e il conseguente orientamento degli interventi e degli investimenti, sia pubblici che a carico del gestore per i complessi infrastrutturali in concessione.

Una delle principali linee d'indirizzo strategico definite dal presente Studio riguarda infatti la necessità che la spesa pubblica sia indirizzata, soprattutto in termini di investimenti sull'accessibilità e sulla multi-modalità, ma anche rispetto alla salvaguardia delle aree necessarie, essenzialmente nei confronti di quelle infrastrutture aeroportuali che rappresentano già oggi gli "scali strategici" del sistema aeroportuale italiano e richiederanno nuove opere di potenziamento, in ragione di plausibili incrementi di traffico.

Aeroporti strategici

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

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

Aeroporti primari

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, non risultano attualmente possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc.. Tali scali contribuiscono tuttavia a soddisfare la domanda di traffico dei loro bacini, in rapporto di sussidiarietà con gli scali strategici.

Aeroporti Complementari:

Sono gli scali che per la ridotta estensione

dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali, e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete. L'insieme comprende anche gli scali che svolgono un servizio essenziale in quanto assicurano i collegamenti con aree periferiche o con le isole, che hanno come altra alternativa di trasporto solo quello marittimo.

Tra gli aeroporti complementari ve ne sono alcuni che per il mantenimento del ruolo sono condizionati alla realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati al traffico atteso. Gli aeroporti complementari non presentano i requisiti rispondenti ai fattori di sviluppo ma possono svolgere nel medio-lungo periodo il ruolo di **riserve di capacità** di quote aggiuntive di traffico di uno o più scali strategici dell'area di riferimento.

Scali con sviluppo correlabile

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

Condizioni particolari

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

Sono considerati "**scali strategici**", e quindi infrastrutture soddisfacenti i requisiti rispondenti ai fattori per lo sviluppo o infrastrutture in deroga ai sensi di quanto sopra descritto, i seguenti 14 scali:

14 AEROPORTI STRATEGICI:

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

NON sono considerati "scali strategici", e quindi infrastrutture **NON** soddisfacenti i requisiti sottesi dai fattori per lo sviluppo, i seguenti scali:

10 SCALI PRIMARI:

Alghero
Brindisi
Genova
Olbia
Torino
Trapani
Treviso
Trieste
Verona
Viterbo

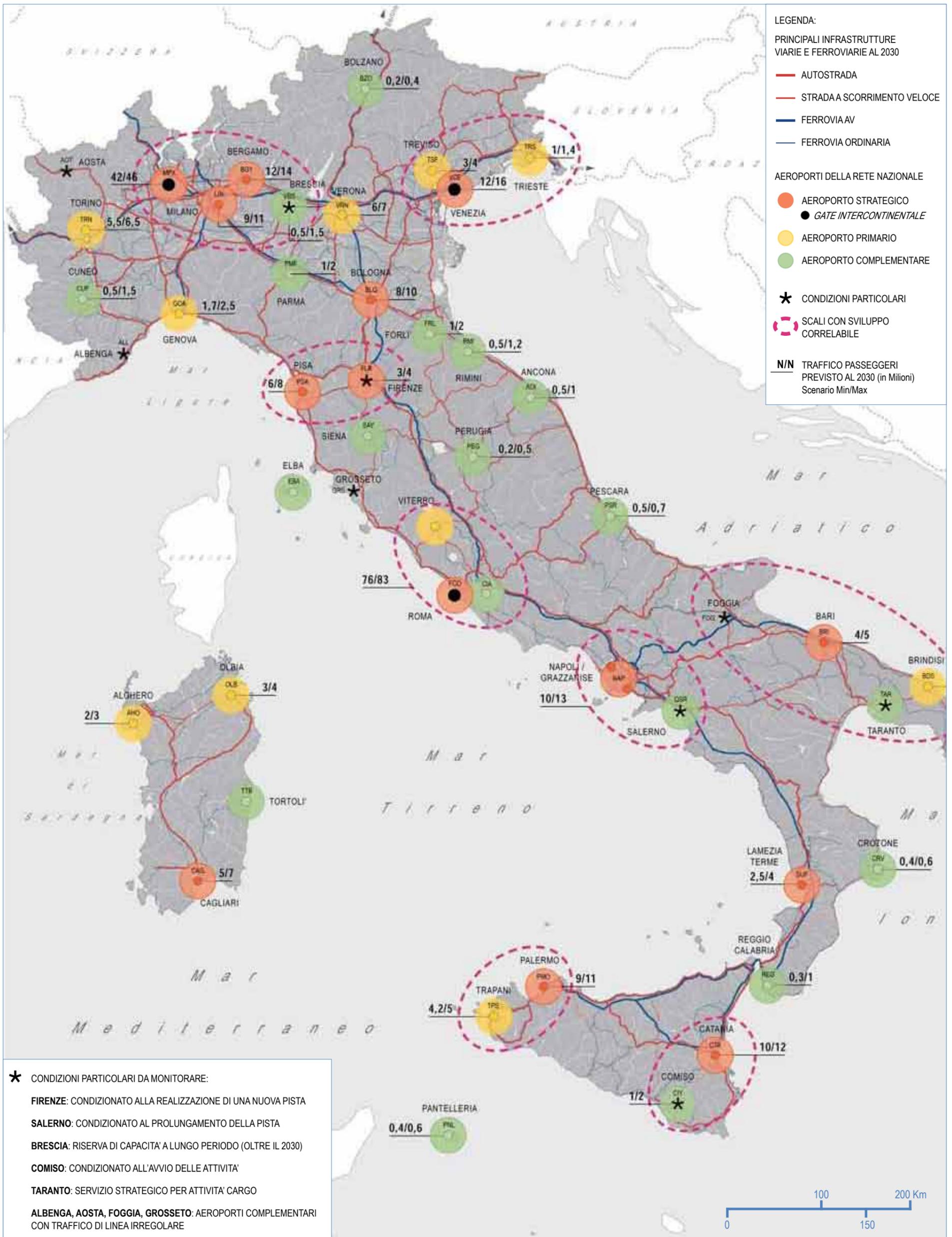
24 SCALI COMPLEMENTARI:

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

**Scali con traffico di linea irregolare.*

In relazione alla individuazione degli scali strategici è importante sottolineare ed evidenziare come l'andamento e lo sviluppo del mercato, inteso come decisioni e azioni messe in atto dai vettori aerei, possa esprimersi secondo scenari diversi e, ragionevolmente, anche più veloci di quanto ipotizzato dallo Studio.

In questo senso, la verifica circa la capacità di soddisfacimento della domanda di trasporto aereo da parte degli scali così come sopra elencati deve necessariamente essere riproposta su base triennale al fine di cogliere eventuali necessità emerse successivamente lasciando quindi, seppur oggi solo in linea teorica, lo spazio a nuove iniziative in grado di soddisfare una domanda emergente.



11.2 L'assetto della rete aeroportuale nazionale

La particolare conformazione geografica della penisola italiana, connessa alla ancora debole armatura infrastrutturale di collegamento, rende difficile la concentrazione del traffico aereo in pochi scali strategici, come avviene nella maggior parte dei principali paesi europei, e favorisce invece una distribuzione del traffico articolata in più scali in grado di garantire un'accessibilità al trasporto aereo in tempi accettabili.

La definizione dei ruoli e del posizionamento degli scali restituisce pertanto un disegno del sistema aeroportuale articolato secondo una rete, nella quale ciascuno scalo contribuisce, con ruoli, tipologie e volumi di traffico diversi, a rispondere alla domanda di trasporto aereo attuale e futuro.

Come illustrato l'assetto della rete ipotizzata è basata su 14 scali strategici di cui, **Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera**, rappresentano i "gate" di accesso intercontinentale al Paese al centro di ampi macrobacini di traffico unitari. Integrano la rete 10 aeroporti primari e 24 complementari. L'assetto della rete così definito restituisce un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale alla scala nazionale, così articolato, da Nord a Sud.

- **Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Brescia:** costituiscono il grande complesso aeroportuale dell'area del Nord Ovest. Milano Malpensa si configura come Gate Intercontinentale, caratterizzato come hub-multivettore; Bergamo si caratterizza come aeroporto strategico, base per il traffico low cost, con forte internazionalità; Linate può rafforzare il ruolo strategico come city airport, per traffico europeo rivolto ad una clientela business. Brescia invece può rafforzare il ruolo complementare di scalo cargo e rappresentare nel lungo periodo riserva di capacità dell'area Lombarda. L'area del Nord Ovest è integrata dagli scali primari di **Torino e Genova** e dai piccoli scali complementari di **Cuneo**, con vocazione al low cost e di **Aosta ed Albenga**, a vocazione turistica locale per i quali sono suggerite attività alternative al traffico commerciale di linea.
- **Venezia, Treviso e Trieste:** costituiscono il complesso aeroportuale del Nord Est, porta di accesso privilegiata dall'Europa orientale. Venezia si caratterizza come nodo intermodale strategico, Gate Intercontinentale; Treviso come scalo primario dedicato al traffico low cost, Trieste invece si configura invece come scalo primario di frontiera a servizio di un bacino che si estende ai paesi europei confinanti (Slovenia e Croazia). Integrano la rete del Nord Est lo scalo primario di **Verona**, con una spiccata componente di traffico charter e lo scalo complementare di **Bolzano**, a vocazione turistica locale.
- **Bologna**, rappresenta lo scalo strategico del Centro Nord, caratterizzato da una forte internazionalità, insieme al complesso rappresentato dagli scali strategici di **Pisa**, specializzato nel traffico low cost e **Firenze**, più dedicato al traffico business. Integrano la rete della zona del Centro Nord gli scali complementari di: **Parma**, che nel lungo periodo può costituire riserva di capacità di Bologna; **Forlì**, caratterizzato dalle attività formative del Polo Tecnologico Aeronautico; **Rimini**, orientato al traffico leisure di tipo charteristico; **Siena**, di interesse locale, a servizio di una zona con scarsa accessibilità; **Elba**, che garantisce i collegamenti dell'isola con la terraferma; **Grosseto** di interesse locale, per il quale sono suggerite attività alternative al traffico commerciale di linea.
- **Roma Fiumicino, Ciampino e Viterbo:** costituiscono il complesso aeroportuale del Centro Italia, nel quale Fiumicino si configura come Gate Intercontinentale, hub della compagnia di bandiera; Ciampino come city airport per traffico nazionale, rivolto ad una clientela business. Viterbo invece nel medio periodo è destinato a costituire la riserva di capacità del sistema Aeroportuale Laziale e pertanto assume il ruolo di scalo primario. Integrano la rete dell'area centrale gli scali complementari di interesse regionale di **Ancona, Perugia e Pescara**.
- **Napoli - Grazzanise e Salerno con Bari, Brindisi e Taranto:** costituiscono i due poli aeroportuali dell'area meridionale. Napoli Capodichino attualmente rappresenta lo scalo strategico dell'area meridionale tirrenica, che potrebbe essere supportato da Salerno con quote aggiuntive di traffico low cost, fino a quando non sarà sostituito, nel medio periodo, dal nuovo scalo di Grazzanise. Bari rappresenta invece lo scalo strategico della costa meridionale adriatica, dedicato al traffico di linea e merci in express delivery, supportato dallo scalo primario di Brindisi, dedicato al traffico low cost. Taranto si configura come uno scalo complementare dedicato al trasporto speciale legato all'industria aeronautica, con potenzialità cargo; **Foggia** invece costituisce uno scalo complementare di interesse turistico locale, per il quale sono suggerite attività alternative al traffico commerciale di linea.
- **Lamezia Terme** rappresenta lo scalo strategico della Calabria, caratterizzato da traffico internazionale di tipo low cost, supportato dagli scali complementari di **Crotone e Reggio Calabria**, di interesse locale.
- **Catania e Comiso e Palermo e Trapani** costituiscono i due poli aeroportuali Siciliani, in cui Catania rappresenta lo scalo strategico orientale, con Comiso come riserva di capacità, e Palermo lo scalo strategico della Sicilia occidentale, con Trapani come scalo primario di supporto, con alta caratterizzazione verso il traffico low cost. Integrano la rete gli scali complementari di **Lampedusa e Pantelleria**, che garantiscono i collegamenti delle isole.
- **Cagliari, Olbia, Alghero e Tortoli** costituiscono il complesso aeroportuale della Sardegna, in cui Cagliari assume il ruolo di scalo strategico, supportato dagli scali primari di Olbia e di Alghero e dallo scalo complementare di Tortoli, a carattere stagionale turistico.

Distribuzione del traffico al 2030

Le quote di traffico derivanti dalle previsioni al 2030, elaborate dal presente Studio per regione, sono state distribuite per ogni aeroporto secondo tre scenari di minima, media e massima crescita.

Tali scenari si basano sul ruolo assegnato all'aeroporto e sulle effettive capacità infrastrutturali dello scalo e tengono conto del verificarsi di particolari eventi che possono avere impatto negativo o positivo sulla crescita del traffico, come per esempio:

- la realizzazione o meno delle infrastrutture aeroportuali, di accessibilità e di intermodalità programmate;
- l'attivazione di particolari politiche di potenziamento dell'offerta;
- l'abbandono di uno scalo da parte del vettore principale;
- l'apposizione o l'eliminazione di particolari vincoli normativi o infrastrutturali che limitano l'operatività aeronautica.

Gli scenari di traffico ipotizzati al 2030 per ogni aeroporto sono rappresentati nella tabella a lato.

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

La pianificazione del sistema aeroportuale deve necessariamente essere integrata con le politiche di sviluppo delle altre modalità di trasporto ed essere assimilata anche nella programmazione degli investimenti e quindi nell'assegnazione delle risorse disponibili alle sole strutture ritenute strategiche per sviluppare sistemi di trasporto intermodali, migliorando le condizioni di accessibilità alle infrastrutture già esistenti e i collegamenti fra di esse.

A tal fine sarà di fondamentale importanza per lo sviluppo del sistema aeroportuale l'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati, indicati come prioritari, elencati a seguire, per macrobacino di riferimento. Tale armatura infrastrutturale, se attuata, consentirà di migliorare l'accessibilità, sia su ferro che su gomma, e di ampliare i bacini di traffico degli scali, come illustrato nelle immagini delle pagine successive.

NORD OVEST

Il Nord Ovest è particolarmente denso di iniziative programmatiche finalizzate a colmare le soluzioni di continuità disseminate nel sistema infrastrutturale dell'area. Nel corso del 2008 si sono conclusi i cantieri relativi a due opere prioritarie dall'amministrazione per la Lombardia: la superstrada Malpensa-Boffalora/A4 e il Passante ferroviario di Milano. Recentemente sono state sbloccate alcune priorità attese da tempo dai territori di riferimento: come per esempio la Bre. Be.Mi, i cui lavori sono iniziati nel luglio 2009, la Pedemontana Lombarda o l'asse AV/AC Milano-Verona-Venezia-Trieste, finanziato con il DPEF 2010-2013. Tra i progetti prioritari, su scala internazionale, completeranno l'infrastrutturazione futura il Terzo Valico dei Giovi (AV/AC Genova-Milano), anch'esso finanziato dal recente DPEF. Il territorio manifesta attese per l'avvio dell'iter per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano (Tem).

NORD EST

L'area è interessata dall'attraversamento di due importanti corridoi europei, il Corridoio 1 e 5 (progetto prioritario 1 e 6). Pertanto, se la programmazione seguirà il corso già avviato, l'intera area beneficerà di un assetto infrastrutturale di rango internazionale e di una rete autostradale capillare, anche in aree che risultano oggi decentrate. Da segnalare la recente realizzazione di una delle infrastrutture cruciali per il Paese, ovvero il passante di Mestre, che ha consentito la ridefinizione del sistema dei trasporti stradali ed un guadagno di competitività.

Nel breve periodo (entro il 2016) è prevista l'entrata in funzione di due progetti attualmente cantierati, entrambi interamente finanziati: il completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero (2016) e l'asse autostradale

Valdastico Sud (2011). Tra i progetti prossimi alla cantierizzazione vi è il raccordo autostradale Villesse-Gorizia sull'asse dell'A4.

CENTRO NORD

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.

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

CENTRO

Le infrastrutture programmate per i Centro riguardano soprattutto:

- collegamenti trasversali: la Trasversale dei Due Mari Grosseto-Fano, che connette l'Aurelia alla A14; l'asse autostradale Termoli-San Vittore, che connette la A1 alla A14 nel tratto molisano);
- i collegamenti tra l'entroterra e la costa (il Quadrilatero Marche-Umbria (Val di Chienti Perugia-Valfabbrica-Fabriano-Ancona) che connette la E45 al corridoio plurimodale adriatico; la Terni-Rieti, la Cassia Roma-Viterbo, i lavori di completamento della SGC 78);
- il potenziamento dei corridoi nord sud alternativi alla A1: adeguamento di tutto l'asse della E45 e il completamento del corridoio autostradale tirrenico, con variante della statale Aurelia a tipologia autostradale.

SUD

Gli interventi infrastrutturali che interessano la macroarea Sud riguardano prevalentemente il potenziamento dei collegamenti ferroviari trasversali, quali la linea Battipaglia-Metaponto e il nuovo asse ferroviario AC Napoli-Bari. Sull'area insistono inoltre altri due progetti ferroviari di estrema rilevanza per l'intero versante adriatico: il raddoppio della tratta molisana-pugliese della linea adriatica Bologna-Pescara-Bari e della linea Bari-Taranto.

Riguardo i collegamenti viari, l'area è caratterizzata dagli interventi programmati su

due assi fondamentali: la strada statale Jonica e l'asse autostradale Salerno-Potenza-Bari. La regione è inoltre interessata dalle due maggiori opere in corso del Mezzogiorno, da lungo tempo programmate e in fase di realizzazione: l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 106 Jonica.

In relazione allo stato di attuazione delle infrastrutture programmate, si rileva che sul versante tirrenico sono ferme al progetto preliminare o alla fase di programmazione infrastrutture ferroviarie come la Napoli-Bari, la Napoli-Reggio Calabria e la Battipaglia-Metaponto. Sono in fase di progettazione definitiva gli interventi di ammodernamento del tratto lucano della A3 Salerno-Reggio Calabria, mentre sono ancora allo stadio iniziale di proposta gli interventi che interessano la tratta calabrese. Sono incerte anche i tempi di lungo periodo, inerenti la realizzazione della direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo Stretto di Messina, opera finanziata e in attesa di essere avviata.

SICILIA

Tra le infrastrutture prioritarie programmate rilevanti si evidenziano il potenziamento dell'asse autostradale e della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania. Il territorio esprime inoltre grandi attese per l'ammodernamento e l'adeguamento del tratto Agrigento-Caltanissetta che verrà collegato con la A19 e che consentirà un collegamento di rango autostradale tra la parte settentrionale e la parte meridionale dell'isola.

Nel medio periodo è infatti atteso, con una tempistica già prevista, il completamento dell'asse ferroviario Salerno-Palermo/Catania (per la tratta Messina-Palermo), nonché degli assi stradali Ragusa-Catania e Gela-Agrigento-Trapani. Sono ancora allo stadio iniziale di "proposta/programmazione" la linea Salerno-Palermo/Catania nella tratta campana-calabrese e alcuni tratti della A3 Salerno-Reggio Calabria. Sono incerte anche le tempistiche, di lungo periodo, della realizzazione della direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo Stretto di Messina, opera finanziata e in attesa di essere avviata.

SARDEGNA

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



11.5 I bacini di traffico degli aeroporti, attuali e al 2030

Isocrone di accessibilità su gomma attuali e al 2030

L'analisi di accessibilità isocrona della modalità gomma è stata condotta considerando, rispetto allo scenario infrastrutturale al 2030, due differenti opzioni: con o senza il Ponte sullo Stretto di Messina.

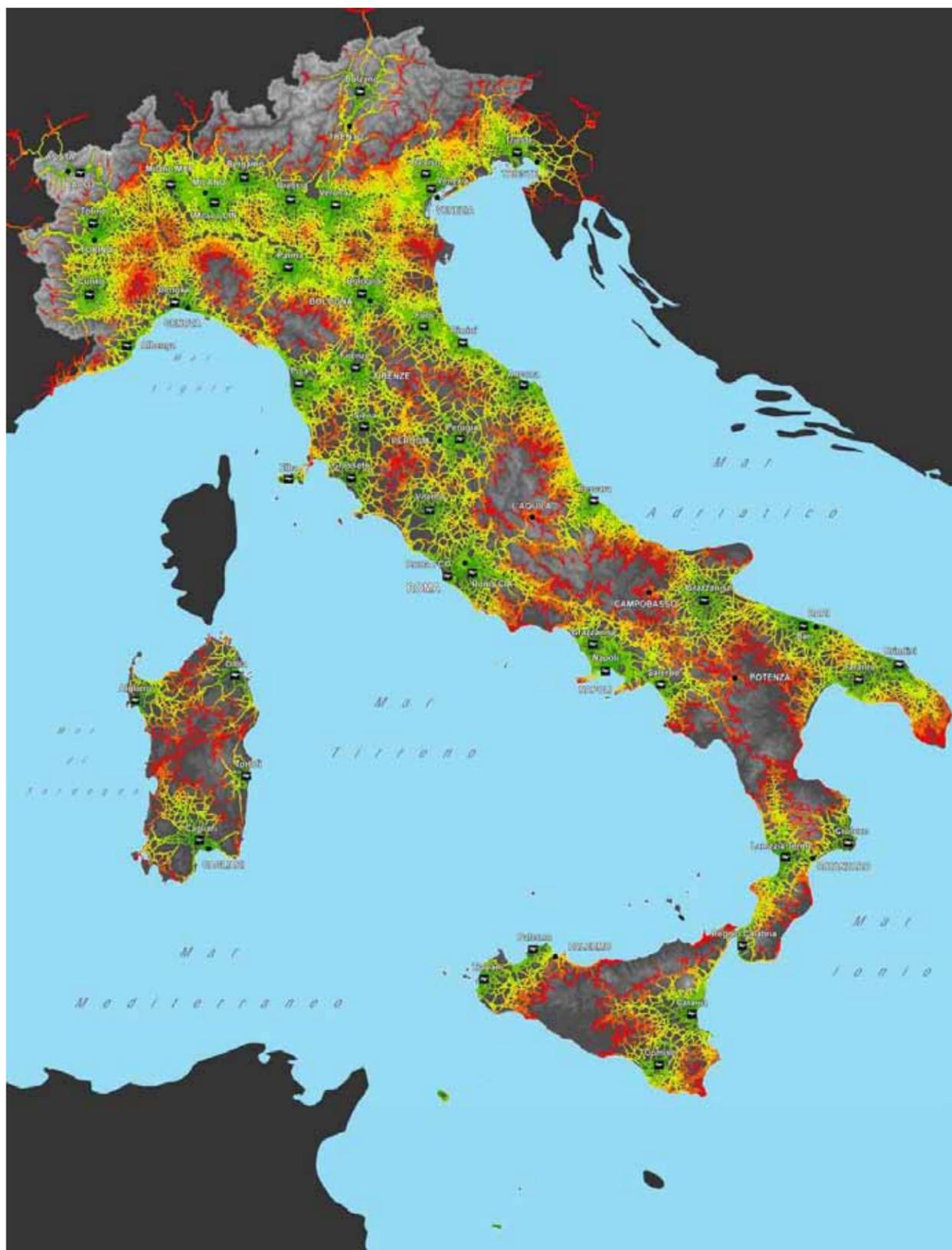
Naturalmente tale condizione altera in modo significativo l'accessibilità su gomma, in particolare per i comuni posti lungo la fascia costiera della Regione Sicilia e Calabria.

Lo studio del quadro delle isocrone alla scala riferita al territorio nazionale essenzialmente mostra due differenti tipologie di variazione rispetto allo stato attuale.

Per quanto concerne il Nord Italia, (Nord-Est, Nord-Ovest) ed il Centro (Nord e Sud) il quadro dell'accessibilità mette in evidenza, non tanto un allargamento dell'isocrona totale, quanto una migliore accessibilità interna legata al sistema delle reti interne ai territori suindicati. Al 2030 la quasi totalità del territorio compreso all'interno di tali aree, ad eccezione di una quota che si estende lungo la dorsale appenninica, risulta essere completamente coperta dalle fasce isocrone riprodotte evidenziando un'importante espansione delle fasce isocrone più interne ed un relativo accorciamento dei tempi di accessibilità verso gli aeroporti ivi situati. In particolare le grandi infrastrutture previste in tali aree, quali l'autostrada Bre.Be.Mi, la Pedemontana Lombarda, la Pedemontana Veneta, quella Piemontese, la nuova autostrada Cremona-Mantova, l'autostrada Tirreno-Brennero, la Nuova Romea (a Sud di Venezia) e tutte le altre importanti infrastrutture, migliorano l'accessibilità da e per le aree specifiche ed i luoghi a loro connesse, consentendo di raggiungere gli aeroporti in tempi più brevi rispetto al passato.

Differente risulta l'analisi delle variazioni di accessibilità nelle aree del Centro-Sud Italia. Le sacche con scarsa accessibilità evidenziate in Umbria, Molise e Basilicata vengono in parte ricucite grazie alla realizzazione della nuova autostrada Termoli-San Vittore e della nuova Strada Statale Salerno-Potenza-Bari, mentre lungo la costiera ionica della Calabria, la nuova Strada Statale Ionica, induce ad un miglioramento dell'accessibilità verso le aree poste più a Sud.

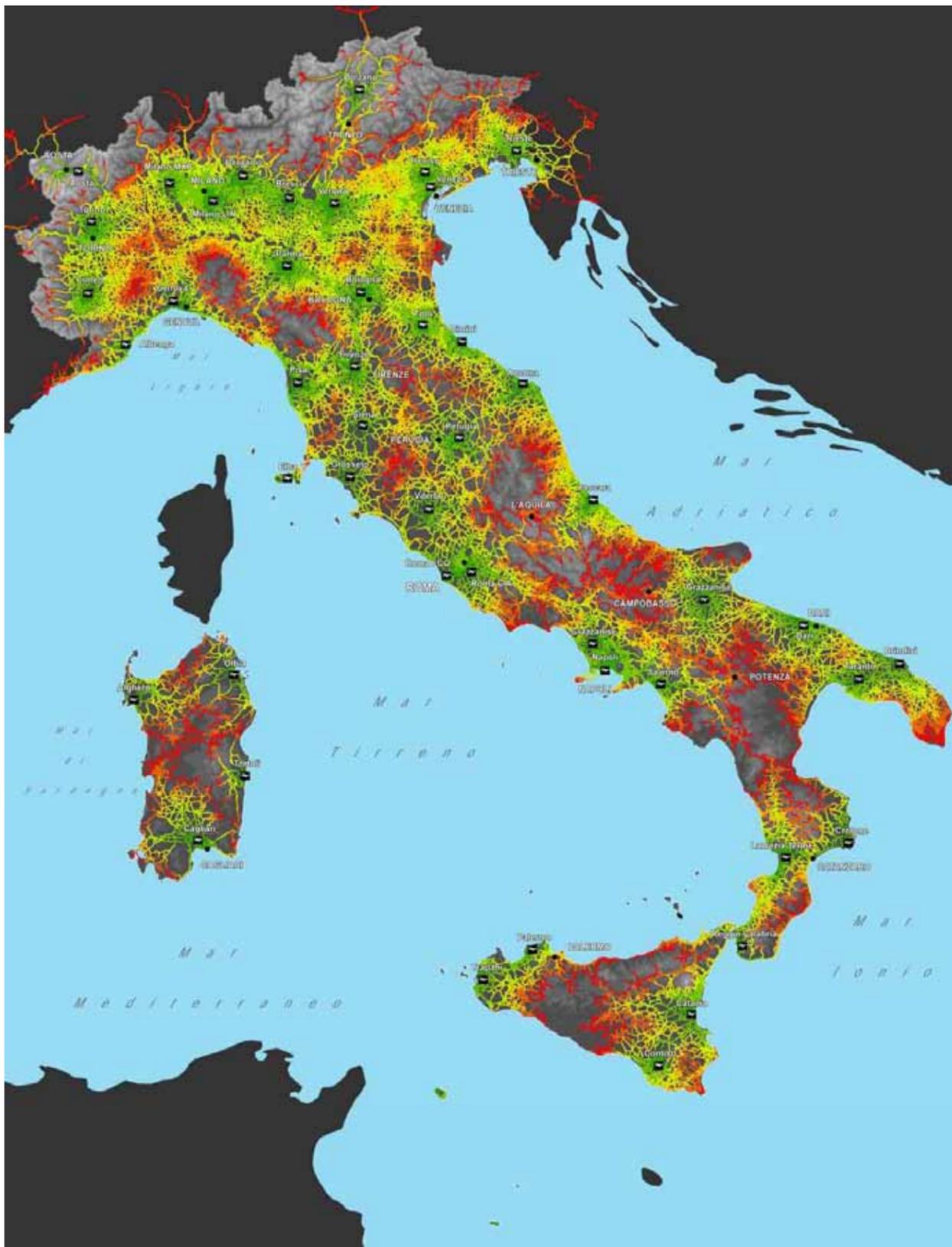
La Sicilia, come per il resto del Sud d'Italia mostra, invece, la presenza di aree con un basso livello di accessibilità, in particolare tra le città di Mazzara del Vallo ed Agrigento o nell'area a Nord di Enna.



Isocrone su gomma - 2009

LEGENDA:

—	0 - 15 minuti
—	15 - 30 minuti
—	30 - 45 minuti
—	45 - 60 minuti
—	60 - 75 minuti
—	75 - 90 minuti



Isocrone su gomma - 2030

La previsione delle nuove autostrade Catania-Siracusa-Gela e Ragusa-Catania induce a pensare che vi possa essere un futuro miglioramento delle condizioni di accessibilità del comparto Sud Orientale, mentre la Trapani-Mazzara del Vallo migliorerebbe l'accessibilità del comparto Sud occidentale della Regione Sicilia.

Naturalmente la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina avrebbe un notevole effetto ed impatto rispetto all'accessibilità isocrona dei comuni posti sui due fronti di attestazione ed in particolare su quelli siciliani facendo rilevare un miglioramento della stessa lungo la dorsale Tirrenica.

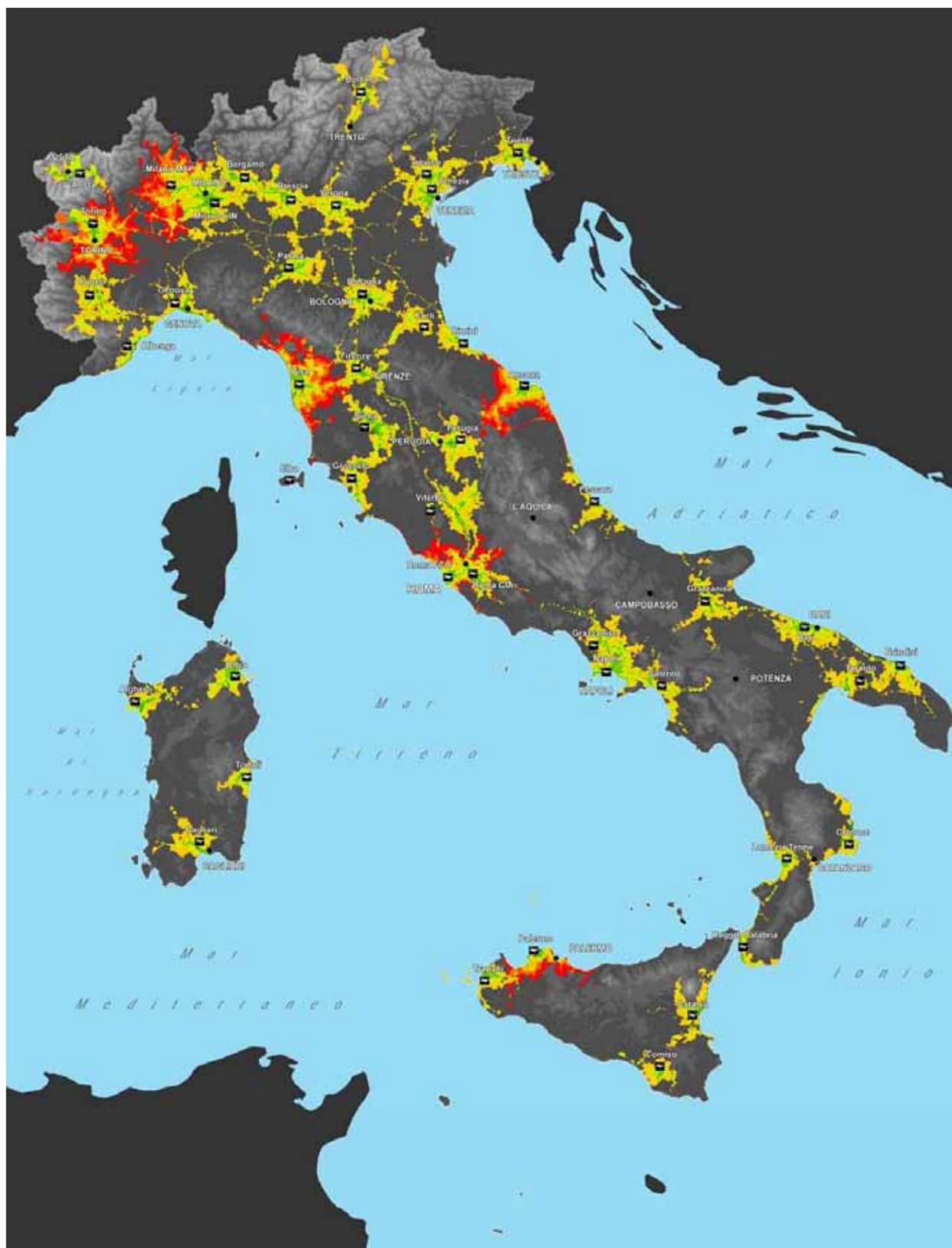
Infine, osservando la Sardegna non si osservano apprezzabili variazioni dell'accessibilità tra lo stato di fatto e lo scenario futuro di riferimento al 2030.

Isocrone di accessibilità su ferro attuali e al 2030

Le analisi svolte evidenziano il diverso grado di accessibilità offerto dalla rete della gomma rispetto a quella del ferro a livello nazionale. Si osserva, innanzitutto, come la superficie coperta dalle isocrone gomma nello scenario 2030 sia nettamente superiore a quella delle isocrone ferro, grazie anche ad una più marcata capillarità della rete stradale rispetto a quella ferroviaria. In questo quadro di ridotta accessibilità, si distinguono, tuttavia, alcune zone d'Italia più favorite rispetto alle connessioni su ferro verso gli aeroporti come ad esempio quelle in cui ricadono i sistemi: milanese (aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Brescia, Verona), emiliano e marchigiano (Parma, Bologna, Forlì, Rimini, Ancona), toscano (Pisa, Firenze ed in parte Siena), romano (Roma Ciampino e Fiumicino, Viterbo), napoletano (Napoli Capodichino e Grazzanise), pugliese (Foggia, Bari, Brindisi, Taranto) ed infine quello palermitano (Palermo e Trapani).

A livello di sistema, si denota che le connessioni ferroviarie da e per i principali aeroporti italiani si snodano prevalentemente lungo i grandi corridoi della mobilità Nord-Sud e quelli in direzione Est-Ovest. Questa situazione è resa ancor più evidente dal completamento della dorsale transnazionale del corridoio 5 AV/AC (con la realizzazione della tratta Milano-Venezia-Trieste). L'analisi conferma, tuttavia, come gli effetti sull'accessibilità del sistema aeroportuale del Nord Italia – per cui si calcola un tempo massimo di viaggio entro i 90 minuti - dipendano dalla dotazione di strutture capaci di sostenere la multimodalità o l'intermodalità e, in particolare, dalla possibilità di beneficiare dell'AV/AC soprattutto da parte degli aeroporti dotati di stazione ferroviaria al loro interno, come Venezia. Allo stesso modo, gli effetti del completamento della rete AV/AC a Sud di Salerno e lungo il corridoio 1, sono legati alla localizzazione delle stazioni ferroviarie ed alla possibilità di realizzare nodi di interscambio efficienti, oltre che alla realizzazione del Ponte sullo Stretto.

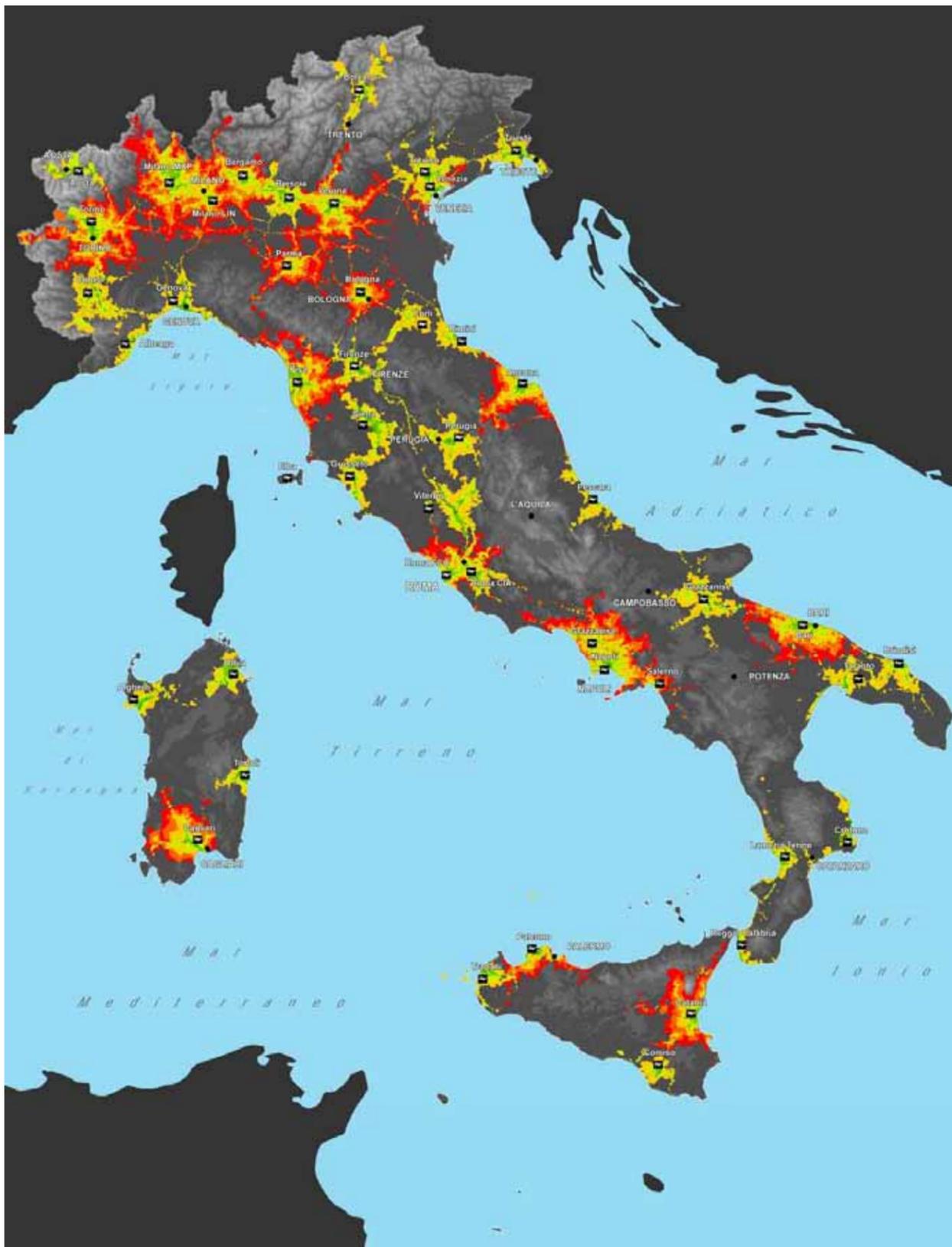
La pianificazione infrastrutturale di livello nazionale prevede, inoltre, l'introduzione di sistemi di tipo light-rail (people movers, metropolitane, sistemi di trasporto rapido di massa) per la connessione fra l'aeroporto e la rete ferroviaria principale. Questi interventi sono già previsti per gli scali di Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Verona, Venezia, Parma, Bologna, Grazzanise, Napoli Capodichino, Salerno, Bari, Catania e Cagliari. Per questi aeroporti, la possibilità



Isocrone su ferro - 2009

LEGENDA:

—	0 - 15 minuti
—	15 - 30 minuti
—	30 - 45 minuti
—	45 - 60 minuti
—	60 - 75 minuti
—	75 - 90 minuti



Isocrone su ferro - 2030

di interscambio diretto fra modalità aerea e ferroviaria favorisce l'accessibilità mediante trasporto pubblico, con rilevanti benefici a livello regionale. Per altri aeroporti, l'opportunità di introdurre collegamenti di questa natura è presente all'interno di processi di pianificazione ancora soltanto ad un livello di massima.

Nonostante i suddetti interventi, esistono aree per le quali - anche nello scenario futuro - sarà impossibile raggiungere lo scalo aeroportuale di riferimento entro i 90 minuti attraverso la modalità ferro.

Queste zone corrispondono principalmente alla fascia alpina e pedemontana (soprattutto in Trentino Alto Adige, nel Nord di Veneto e Friuli); alla zona del Polesine e del ferrarese; alla fascia appenninica - sia settentrionale (entroterra ligure e toscano), che centro-meridionale (Appennino laziale e abruzzese, Basilicata e entroterra calabrese); ad alcune fasce costiere dell'Adriatico (Molise e Gargano) e dello Ionio (Calabria meridionale), della costiera mediterranea del sud-ovest Sicilia, della costiera tirrenica siciliana (Messina) e campana meridionale; alle zone interne di Sicilia e Sardegna.

Sulla base della rilevazione compiuta sul sistema aeroportuale italiano e ipotizzando che non intervengano eventi di mercato significativamente diversi da quanto oggi esistente e da quanto previsto, la somma degli scali strategici, primari e complementari esistenti, appare in grado di rispondere alla crescita del traffico che lo stesso Studio prospetta per il prossimo ventennio, tenuto conto degli interventi di adeguamento e potenziamento in corso, pianificati e indicati nel presente Studio anche oltre l'orizzonte dei Piani di sviluppo aeroportuali.

Fatti salvi l'aeroporto di Napoli Grazzanise già incluso quale possibile sostituto di Napoli Capodichino nell'elenco degli scali strategici primari e l'aeroporto di Viterbo, non incluso ma già individuato quale nuovo terzo scalo del Lazio, **non è prevista la realizzazione di nuovi scali** nell'intero Paese con operatività necessaria entro l'orizzonte del prossimo ventennio.

E' tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030, che:

- gli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali pianificati dai gestori vengano puntualmente realizzati per l'intera rete degli scali strategici, primari e complementari, così come individuata nello Studio;
- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati i processi di pianificazione degli altri collegamenti su ferro indicati dallo Studio;
- i collegamenti con i 3 Gate Intercontinentali strategici, sia viari che su ferro, siano posti come prioritari nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti;
- gli investimenti per la realizzazione degli interventi siano orientati prioritariamente negli aeroporti definiti come strategici;
- i processi di formazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione e programmazione degli interventi, così come quelli relativi alla progettazione e esecuzione delle opere siano snelliti e ne siano contratti i tempi, in maniera da risultare più compatibili con le veloci dinamiche di crescita del traffico;
- i livelli di servizio siano garantiti attraverso la regolamentazione di standard minimi in relazione alle dimensioni e alla qualità di strutture e infrastrutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, sostenibilità economica, contenimento di consumi energetici, relazione con l'ambiente e il paesaggio.

Interventi prioritari di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali

Lo Studio ha messo in evidenza che per soddisfare la domanda di traffico attesa nel prossimo ventennio è necessario che siano potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico delle società di gestione la cui attuazione, come detto, deve essere attentamente monitorata, affinché sia garantita capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati.

Tali interventi sono funzionali alla realizzazione delle condizioni per investimenti nel settore, che una stima preliminare parametrica definisce pari a circa 20 miliardi di Euro nell'arco dei prossimi due decenni, corrispondenti indicativamente a un valore medio pari ad almeno 1 miliardo di Euro all'anno.

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

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

- **Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino**, attraverso la massimizzazione dell'utilizzo e potenziamento del complesso aeroportuale attuale e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a nord. Realizzazione entro il 2015 di una quarta pista. Si rende pertanto necessario avviare i processi di pianificazione e di valutazione di compatibilità ambientale;
- **Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa**, attraverso l'ampliamento di terminal e piazzali e la realizzazione di una terza pista parallela e del relativo sistema di vie di rullaggio entro il 2020;
- **Pianificazione dell'espansione del sedime dell'aeroporto di Venezia**, a nord di quella esistente, per la quale si rende necessario salvaguardare da subito le aree necessarie per la realizzazione nel lungo periodo di una nuova pista di volo, attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati;
- **Realizzazione di una nuova pista di volo dell'aeroporto di Firenze**, parallela

all'autostrada, per la quale si rendono necessari la pianificazione dell'espansione del sedime aeroportuale e le verifiche di compatibilità ambientale;

- **Prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Catania**, attraverso l'espansione del sedime aeroportuale e l'interramento di un tratto della linea ferroviaria contermina all'area aeroportuale, per il quale si rende necessario uno studio di fattibilità tecnica da parte di RFI.
- **Pianificazione del nuovo scalo di Grazzanise**, in sostituzione dello scalo di Napoli Capodichino, attraverso la redazione di un Piano di sviluppo che oltre alla definizione degli interventi da realizzare, individui le aree che devono essere preservate per la realizzazione dello scalo, che dovranno essere immediatamente salvaguardate attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati.
- **Pianificazione del nuovo scalo di Viterbo**, come terzo scalo del sistema laziale, attraverso la redazione di un Piano di Sviluppo Aeroportuale, che oltre alla definizione degli interventi da realizzare, individui le aree che devono essere preservate per la realizzazione dello scalo, che dovranno essere immediatamente salvaguardate attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati.

Interventi prioritari di sviluppo dell'intermodalità

L'ampliamento della capacità dell'aeroporto deve necessariamente essere supportato dallo sviluppo delle infrastrutture di collegamento e dalla integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto: con le reti di trasporto ferroviario, metropolitano, stradale e autostradale, collegamenti che attualmente costituiscono per gli aeroporti italiani una vera e propria emergenza, con particolare riferimento alle connessioni su ferro.

La ricognizione dei collegamenti intermodali esistenti effettuata dallo Studio restituisce una situazione preoccupante.

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

- **Roma Fiumicino:**
 - Potenziamento frequenze Leonardo Express (Aeroporto- Roma Termini), riduzione dei tempi di percorrenza e

- miglioramento delle condizioni di confort dei passeggeri;
- Potenziamento linea FR1 (Aeroporto-Fara Sabina);
- Pianificazione di un collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria Piramide-Ostiense e alla metropolitana;
- **Milano Malpensa:**
 - Connessione dell'aeroporto alla linea dell'Alta Velocità Milano-Torino, attraverso il potenziamento della ferrovia Novara - Malpensa - Saronno - Seregno, ed integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara;
 - Potenziamento tratta ferroviaria Rho-Gallarate e raccordo per la connessione diretta Rho-Fiera/Expo e Malpensa;
 - Collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa;
- **Venezia:**
 - Fermata presso l'aeroporto della linea Alta Velocità Trieste-Venezia-Milano;
 - Bretella di collegamento alla linea Ferroviaria Regionale;
 - Realizzazione Stazione intermodale in aeroporto;
 - Tram di Collegamento con Mestre;
 - Collegamento sub-lagunare con Venezia.
- **Milano Linate:** fermata della linea metropolitana urbana di collegamento con la stazione centrale (in corso);
- **Bergamo:** collegamento diretto dello scalo a Milano e alla stazione centrale (in corso studio di fattibilità);
- **Brescia:** collegamento dell'aeroporto alla linea dell'Alta Velocità (da pianificare);
- **Genova:** fermata ferroviaria della linea Genova- Ventimiglia e Genova- Milano in aeroporto (da pianificare);
- **Verona:** collegamento dello scalo alla stazione cittadina (da pianificare);
- **Bologna:** collegamento meccanizzato (people mover) dello scalo alla stazione centrale (da avviare);
- **Pisa:** sostituzione del collegamento ferroviario dello scalo alla stazione centrale con People mover (in corso studio di fattibilità);
- **Viterbo:** Potenziamento linea ferroviaria FR3- Roma- Cesano-Viterbo e sua connessione con l'aeroporto (in corso studio di fattibilità);
- **Napoli:** fermata della linea metropolitana urbana di collegamento dello scalo con la stazione centrale (in corso);
- **Grazzanise:** collegamento ferroviario con la stazione centrale di Napoli; verifica fattibilità di bretella di collegamento con la linea AV Roma-Napoli (da pianificare);
- **Bari:** connessione dello scalo alla linea ferroviaria Bari-Barletta (in corso);
- **Lamezia Terme:** connessione dello scalo alla linea ferroviaria Reggio Calabria-Napoli (da pianificare);

- **Catania:** collegamento metropolitana (programmato); connessione alla linea ferroviaria Siracusa-Messina (da pianificare);
- **Palermo:** potenziamento connessione ferroviaria dell'aeroporto di Palermo e miglioramento del relativo servizio (in corso); stazione ferroviaria a nord dello scalo sulla linea per Trapani, con relativo collegamento meccanizzato all'aerostazione (pianificato);
- **Cagliari :** connessione dello scalo alla linea ferroviaria Cagliari – Decimo (in corso).

Orientamento e priorità degli investimenti

La determinazione delle infrastrutture aeroportuali classificate come “scali” strategici del sistema aeroportuale italiano apre la riflessione a importanti considerazioni che dovrebbero essere, auspicabilmente, le linee guida dei Piani operativi (Action Plan) per lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano:

- agli scali strategici, nell’ottica del contenimento degli impatti sull’ambiente e del migliore utilizzo delle infrastrutture più funzionali al trasporto aereo e meglio integrate nella rete della mobilità, deve essere garantita un’adeguata priorità da parte delle Istituzioni, nazionali e quindi territoriali, per la realizzazione degli interventi pubblici finalizzati al miglioramento dell’accessibilità e della multi-modalità e all’acquisizione delle necessarie disponibilità di spazio. Tale priorità, che consiste in garanzia di orientamento ed impegno della spesa pubblica in materia d’investimenti, deve essere tanto più alta quanto più alto è il volume di passeggeri gestito;
- le infrastrutture aeroportuali non classificate come “scalo strategico” potranno valutare con le competenti Istituzioni territoriali interventi pubblici finalizzati al miglioramento dell’accessibilità e della multi-modalità senza però beneficiare del diritto di priorità nella realizzazione come invece previsto per gli “scali strategici”;
- laddove azionisti di profilo “pubblico” partecipino al capitale sociale delle società di gestione degli “scali strategici”, gli stessi potranno decidere di investire in aumenti di capitale e/o coperture perdite (solo relativamente alle previsioni ai sensi dell’art. 2447 del C.C.) in relazione all’importanza strategica dell’infrastruttura e compatibilmente con le proprie disponibilità finanziarie;
- laddove azionisti di profilo “pubblico” partecipino al capitale sociale delle società di gestione di infrastrutture aeroportuali non classificate come “scali strategici”, gli stessi potranno decidere di investire in coperture perdite (solo relativamente alle previsioni ai sensi dell’art. 2447 del C.C. e compatibilmente con le proprie disponibilità finanziarie) per un periodo massimo di tre anni consecutivi. All’esito di tale periodo,

laddove intervengano ancora necessità di coperture perdite (solo relativamente alle previsioni ai sensi dell’art. 2447 del C.C.), tali necessità dovranno eventualmente essere soddisfatte da azionisti di profilo “privato” attraverso processi di privatizzazione;

- è ragionevole ipotizzare, in considerazione delle urgenze in materia di investimenti, che gli adeguamenti tariffari degli “scali strategici” siano possibili sulla base di strumenti normativi diversi da quelli che dovranno invece regolare tale possibilità per le infrastrutture aeroportuali non classificate come “scalo strategico” in relazione alle differenti valenze e alle differenti necessità d’investimento, in termini di dimensione e urgenza, degli “scali strategici” rispetto agli altri.

Interventi di carattere normativo e regolamentare

Alla luce di quanto sopra descritto, al fine di favorire il processo di sviluppo del sistema aeroportuale, possono essere valutati interventi normativi negli ambiti di seguito illustrati.

Regolamentazione del processo di formazione e approvazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale

Si ritiene necessaria l’emanazione di un atto normativo in materia di formazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione e programmazione dello sviluppo degli aeroporti, alla scala nazionale, regionale e del singolo aeroporto (per esempio su modello della legislazione spagnola in materia) che determini i contenuti dei Piani, con particolare riferimento a:

- sviluppo integrato con il sistema dell’accessibilità;
- integrazione con le funzioni territoriale ed urbane contermini;
- compatibilità con i piani di settore sovraordinati;
- aree di riserva che garantiscano la possibilità di sviluppo ed espansione degli aeroporti;
- aree per lo sviluppo di attività non aviation, commerciali, direzionali, ricettive e di servizio.

E’ altresì necessario che sia regolamentato l’iter approvativo, i tempi massimi di emanazione dei relativi pareri da parte delle Istituzioni competenti così come quelli di integrazione documentale da parte delle società di gestione.

La certezza dei tempi infatti consentirebbe una programmazione dei interventi più aderente alle dinamiche di sviluppo in atto.

Regolamentazione dei livelli minimi di servizio

E’ opportuna la regolamentazione dei livelli di

servizio minimi delle infrastrutture che devono essere garantiti, in riferimento alle dimensioni delle aree operative destinate ai passeggeri, così come alla qualità delle strutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, di sostenibilità economica, nonché per il contenimento di consumi energetici e relazione con l'ambiente e il paesaggio).

Revisione del Decreto “Bersani”

Per quanto attiene agli scali della Lombardia, si evidenzia la rilevanza del cosiddetto “Decreto Bersani”, peraltro anomalo nel panorama della regolazione aeroportuale europea, rispetto alla distribuzione dei flussi di traffico fra i tre scali del sistema milanese. Di tale Decreto si raccomanda una revisione secondo le seguenti linee guida:

- aggiornamento dei dati di riferimento ai dati di traffico recenti (attualmente il Decreto determina i limiti di operatività sullo scalo di Linate in funzione dei volumi di traffico fra il sistema aeroportuale milanese e gli scali della Comunità Europea relativi all'anno 1999);
- in relazione all'importanza che la Lombardia (con particolare riferimento alla città di Milano) riveste per l'intero territorio nazionale, estensione dell'utilizzo dello scalo di Linate a quelle destinazioni nazionali e comunitarie per le quali sia possibile dimostrare che i tempi necessari per il collegamento con la città di Milano attraverso mezzi di trasporto alternativi (auto o treno) siano superiori alle tre ore (a titolo esemplificativo e non esaustivo, per quanto riguarda scali italiani Trieste, Ancona, Pisa, Perugia, Siena, Treviso, cui si dovrebbero aggiungere ulteriori eventuali destinazioni comunitarie).

Aggiornamento dello studio e modalità di attuazione delle strategie

In relazione alla individuazione degli scali strategici è importante sottolineare ed evidenziare come l'andamento e lo sviluppo del mercato, inteso come decisioni e azioni messe in atto dai vettori aerei, possa esprimersi secondo scenari diversi e, ragionevolmente, anche più veloci di quanto ipotizzato dallo Studio.

Coerentemente con quanto rilevato in numerosi casi italiani e stranieri, tali accelerazioni possono essere indotte da limiti della cosiddetta capacità commerciale cioè dalla indisponibilità di garantire movimenti (decolli e atterraggi) in fasce orarie commercialmente appetibili (mattino e sera, ad esempio) e/o dall'impossibilità di garantire tempi di turn-around sufficientemente brevi e/o dall'impossibilità di garantire condizioni economiche compatibili con le politiche di prezzo dei vettori.

La verifica circa la capacità di soddisfacimento della domanda di trasporto aereo da parte degli scali deve pertanto essere riproposta **su base triennale** al fine di cogliere eventuali necessità emerse successivamente lasciando quindi, seppur oggi solo in linea teorica, lo spazio a nuove iniziative in grado di soddisfare una domanda emergente.

A tal fine è da considerarsi prioritario, necessario e non derogabile l'aggiornamento su base triennale della banca dati dell'ATLANTE DEGLI AEROPORTI e dell'elenco degli “scali strategici” al fine di recepire eventuali evoluzioni occorse e che ragionevolmente occorreranno.

Tale previsione è coerente con quanto accaduto negli ultimi anni durante i quali alcuni aeroporti italiani ed europei hanno registrato importanti tassi di crescita in periodi temporale anche molto brevi.

E' ragionevole ritenere inoltre che debbano essere istituite apposite commissioni in seno al Governo e che agiscano in concerto con ENAC al fine di:

- monitorare l'avanzamento degli investimenti pubblici a servizio dei progetti di miglioramento dell'accessibilità e della multi-modalità verso gli “scali strategici” intervenendo, con appositi strumenti, laddove tali progetti non siano realizzati nei tempi previsti;
- monitorare l'avanzamento del piano d'investimento delle società di gestione intervenendo, con appositi strumenti, laddove tali progetti non siano realizzati nei tempi previsti;
- avviare ogni tre anni l'aggiornamento della lista degli “scali strategici” del sistema aeroportuale italiano.

Per quanto riguarda invece l'attuazione delle strategie indicate dallo Studio, si ritiene inadeguato il ricorso ad uno strumento di “Piano aeroportuale” a livello nazionale, (peraltro non specificatamente contemplato dal quadro normativo italiano se non come parte integrante di un più generale Piano Nazionale dei Trasporti), che comporterebbe tempi lunghi di redazione e di approvazione, non compatibili con le rapide trasformazioni del settore.

Si ritiene al contrario più efficace la definizione di specifici **piani operativi** (Action Plan) che, sulla base delle strategie e delle linee guida del presente Studio, promuovano le azioni necessarie per il raggiungimento delle condizioni per lo sviluppo del traffico aereo e l'integrazione del trasporto aereo con le altre modalità di trasporto.