

## **Allegato I I**

### **PREVISIONI DI TRAFFICO AL 2044**

#### **I) PREVISIONI DI TRAFFICO 2012-2044**

#### **II) PREVISIONI DI TRAFFICO 2012-2016 (Schede di dettaglio)**

**I) PREVISIONI DI TRAFFICO  
2012-2044  
(Previsione dell'evoluzione del traffico  
nel sistema aeroportuale di Roma)**

## **INDICE**

	<b>Pag.</b>
<b>Premessa</b>	<b>1</b>
<b>DATI DI SINTESI</b>	<b>1</b>
<u>Sistema Aeroportuale Romano</u> .....	3
<u>Fiumicino</u> .....	4
<u>Ciampino</u> .....	5
<u>Viterbo</u> .....	6
<b>I - DATI DI TRAFFICO STORICI</b>	<b>7</b>
I.1 <u>Sistema Aeroportuale Romano</u> .....	7
I.2 <u>Aeroporto di Fiumicino</u> .....	10
I.2.1 Le serie storiche .....	10
I.2.2 Le diverse tipologie di traffico .....	12
I.2.3 Le alleanze sullo scalo di Fiumicino .....	13
I.2.4 Principali vettori e destinazioni sullo scalo di Fiumicino.....	14
I.2.5 Il traffico merci .....	
I.3 <u>Aeroporto di Ciampino</u> .....	15
I.3.1 Le serie storiche .....	15
I.3.2 Principali vettori e destinazioni sullo scalo di Ciampino.....	18
I.4 <u>Il traffico Low Cost/ Low Fare a Roma</u> .....	19
<b>2 - LE PREVISIONI DI TRAFFICO</b>	<b>21</b>
2.1 <u>Principali assunti relativi alle previsioni di traffico passeggeri</u> .....	21
2.2 <u>Principali assunti relativi alle previsioni di traffico merci</u> .....	33
2.3 <u>Sintesi delle previsioni annuali di traffico</u> .....	35
2.3.1 Le previsioni per il Sistema Aeroportuale Romano.....	35
2.3.2 Le previsioni per Fiumicino.....	37
2.3.2.1 Suddivisione per componenti di traffico e alleanze.....	40
2.3.2.2 Previsioni “Busy day”, “TPHP” e “TPHM”.....	42
2.3.2.2.1 Busy day 2011 .....	42
2.3.2.2.2 Busy day Passeggeri e TPHP 2021 .....	46
2.3.2.2.3 Busy day Movimenti e TPHM 2021 .....	47
2.3.2 Le previsioni per Ciampino .....	49
2.3.3 Le previsioni per Viterbo .....	51

## PREMESSA

Il Contratto di Programma ENAC – ADR si sviluppa nel periodo temporale 2012 – 2021 e si articola in due sottoperiodi 2012-2016 e 2017-2021.

Il piano di traffico proposto individua orizzonti temporali di medio termine e di lungo integrati tra loro; le previsioni di breve termine (2012 – 2016) permettono l'individuazione dei parametri di traffico necessari alla declinazione della dinamica dei corrispettivi nel periodo, mentre le previsioni del periodo successivo fino al 2044 sono coerenti con il piano di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali nel medio/lungo periodo.

## DATI DI SINTESI

Le previsioni di traffico fanno riferimento :

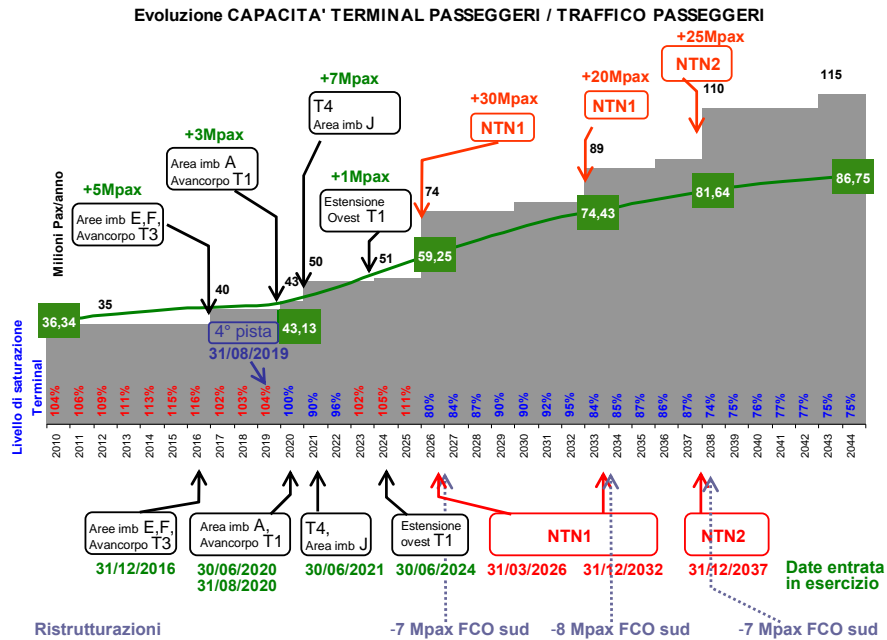
- ai valori consuntivi 2010
- alle previsioni più aggiornate per l'anno 2011
- alle previsioni di breve/medio termine elaborate da ADR tenendo conto dello specifico contesto degli scali :
  - Fiumicino : caratterizzato da ridotta capacità aeroportuale disponibile per accogliere la domanda, con incrementi di traffico quindi legati solo alla capacità di attrarre/soddisfare richieste di nuovi voli e/o incremento di quelli già esistenti quasi esclusivamente nei periodi di “valle”.
  - Ciampino : mantenimento attuale limite di capacità allocabile pari a 100 movimenti commerciali al giorno, oggi completamente utilizzata, fino alla disponibilità dello scalo di Viterbo, prevedibile al 2019; successivamente ai lavori di rifacimento pista, dal 2020 trasformazione dello scalo in “City Airport” caratterizzato da operazioni con aeromobili di minori dimensioni rispetto agli attuali.
  - Viterbo : disponibilità prevista a partire dalla fine del 2019 al verificarsi delle condizioni richiamate nel Piano di Sviluppo, il cui traffico iniziale sarà derivante dalla sostanziale riprotezione dei volumi Low Cost fino a quel momento operativi su Ciampino.
- alle previsioni di lungo termine elaborate da ADR tenuto conto del venir meno delle limitazioni alla crescita che caratterizzano il breve/medio periodo e che pertanto considerano crescite superiori alle medie di mercato in quanto alimentate da un graduale processo di recupero del gap tra domanda potenziale e traffico generatosi nel breve/medio termine.

Per la comprensione delle previsioni di traffico dell'aeroporto di Fiumicino nel breve-medio periodo è essenziale evidenziare le peculiarità che caratterizzano le infrastrutture aeroportuali dello scalo.

L'aeroporto di Fiumicino, con i suoi 35,6 Milioni di passeggeri nel 2010, già superiori rispetto alla capacità massima teorica, lavora, in particolare per alcune strutture quali ad esempio le piste, i varchi sicurezza, il BHS in condizioni di elevato stress.

Nonostante i significativi sforzi già sostenuti da ADR per l'adeguamento di capacità e livello di servizio (es. recente realizzazione BHS bagagli in transito), sono inoltre presenti alcune aree interessate da criticità operative per problemi di sovrautilizzo, obsolescenza tecnologica e fine vita tecnica, che includono in particolare i sistemi di trattamento bagagli e le reti elettriche. In assenza di interventi strutturali, possibili solo nell'ambito del nuovo piano di investimenti, tali aree espongono un profilo di rischio di guasto o fermo operativo elevato e crescente.

Nella seguente illustrazione, vengono comparate le previsioni di traffico di Fiumicino con la capacità nominale dell'aerostazione, evidenziando le condizioni di sovra saturazione sopra menzionate.

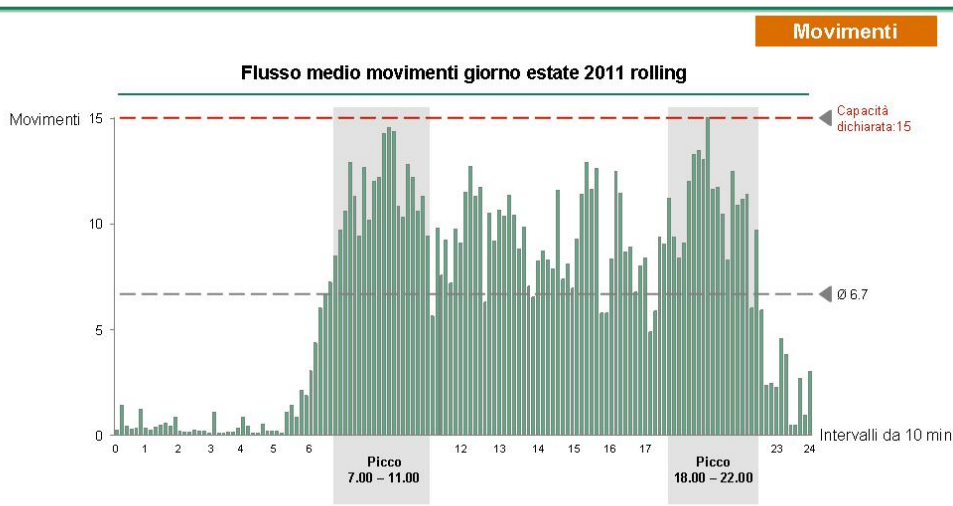


A titolo di esempio, nel 2010 sono stati registrati 15 giorni in cui è stato superato il limite critico nelle ore di picco (volumi di traffico superiori a 128.000 passeggeri/giorno), oltre il quale i rischi di forte impatto operativo divengono elevati. Sulla base della seppur limitata crescita del traffico questo numero è destinato a crescere più che proporzionalmente rispetto alla stessa.

Anche il sistema delle piste disponibili sino al 2019, anno di rilascio della quarta pista, ha già raggiunto in determinate fasce orarie la capacità di picco (ca. 90 movimenti/ora); la possibilità di sviluppo da oggi al 2019 rimane dunque limitata e legata all'utilizzo degli slot negli orari non saturi, peraltro meno appetibili commercialmente, determinando di conseguenza un rallentamento della crescita.

FCO infatti presenta oggi un serio problema di saturazione nei picchi, con le due fasce orarie mattino/sera particolarmente critiche.

**E' possibile individuare due fasce di picco di traffico all'interno della giornata**



Fonte: ADR, analisi BCG

Questa concentrazione di flussi determina, come sopra accennato un problema di stress su molteplici strutture dell'aerostazione (oltre alle piste, il BHS, i varchi di sicurezza, ...) con rischi operativi e disservizi.

## SISTEMA AEROPORTUALE ROMANO

Si riportano di seguito i valori delle principali variabili di traffico ripartite nel breve/medio e lungo termine:

Sistema Aeroportuale	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR (16/10)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>40.909.255</b>	<b>42.385.964</b> 3,6%	<b>43.257.034</b> 2,1%	<b>43.963.572</b> 1,6%	<b>44.555.855</b> 1,3%	<b>45.122.939</b> 1,3%	<b>45.664.540</b> 1,2%	<b>1,8%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>40.759.522</b>	<b>42.304.508</b> 3,8%	<b>43.175.191</b> 2,1%	<b>43.881.125</b> 1,6%	<b>44.472.799</b> 1,3%	<b>45.039.268</b> 1,3%	<b>45.580.249</b> 1,2%	<b>1,9%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	149.733	81.456 -45,6%	81.843 0,5%	82.447 0,7%	83.056 0,7%	83.671 0,7%	84.290 0,7%	-9,1%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	15.265.553	15.871.434 4,0%	16.148.033 1,7%	16.340.364 1,2%	16.483.345 0,9%	16.626.241 0,9%	16.785.240 1,0%	1,6%
Trasferimenti	5.055.170	5.110.686 1,1%	5.264.543 3,0%	5.420.445 3,0%	5.569.951 2,8%	5.707.242 2,5%	5.815.731 1,9%	2,4%
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>383.309</b>	<b>384.213</b> 0,2%	<b>388.124</b> 1,0%	<b>391.789</b> 0,9%	<b>395.132</b> 0,9%	<b>399.056</b> 1,0%	<b>402.877</b> 1,0%	<b>0,8%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>355.623</b>	<b>358.196</b> 0,7%	<b>362.056</b> 1,1%	<b>365.566</b> 1,0%	<b>368.752</b> 0,9%	<b>372.518</b> 1,0%	<b>376.179</b> 1,0%	<b>0,9%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	27.686	26.017 -6,0%	26.068 0,2%	26.224 0,6%	26.381 0,6%	26.539 0,6%	26.698 0,6%	-0,6%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>171.681</b>	<b>163.005</b> -5,1%	<b>164.609</b> 1,0%	<b>166.470</b> 1,1%	<b>168.519</b> 1,2%	<b>170.681</b> 1,3%	<b>172.919</b> 1,3%	<b>0,1%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.867</b>	<b>9.315</b> -14,3%	<b>9.327</b> 0,1%	<b>9.438</b> 1,2%	<b>9.551</b> 1,2%	<b>9.658</b> 1,1%	<b>9.755</b> 1,0%	<b>-1,8%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Sistema Aeroportuale	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/16)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>45.973.952</b> 0,7%	<b>46.228.586</b> 0,6%	<b>46.063.915</b> -0,4%	<b>47.604.439</b> 3,3%	<b>50.477.298</b> 6,0%	<b>2,0%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>45.889.141</b> 0,7%	<b>46.143.302</b> 0,6%	<b>45.989.384</b> -0,3%	<b>47.525.358</b> 3,3%	<b>50.390.726</b> 6,0%	<b>2,0%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	84.811 0,6%	85.284 0,6%	74.531 -12,6%	79.081 6,1%	86.572 9,5%	0,5%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	16.820.090 0,2%	16.829.597 0,1%	16.613.353 -1,3%	17.007.894 2,4%	17.992.425 5,8%	1,4%
Trasferimenti	5.935.679 2,1%	6.053.516 2,0%	6.176.179 2,0%	6.512.053 5,4%	6.921.622 6,3%	3,5%
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>404.528</b> 0,4%	<b>405.736</b> 0,3%	<b>400.152</b> -1,4%	<b>424.375</b> 6,1%	<b>454.631</b> 7,1%	<b>2,4%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>377.577</b> 0,4%	<b>378.536</b> 0,3%	<b>378.106</b> -0,1%	<b>399.877</b> 5,8%	<b>426.535</b> 6,7%	<b>2,5%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	26.951 0,9%	27.200 0,9%	22.046 -19,0%	24.498 11,1%	28.097 14,7%	1,0%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>175.562</b> 1,5%	<b>178.982</b> 1,9%	<b>174.341</b> -2,6%	<b>182.843</b> 4,9%	<b>194.704</b> 6,5%	<b>2,4%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>9.845</b> 0,9%	<b>9.937</b> 0,9%	<b>10.044</b> 1,1%	<b>10.152</b> 1,1%	<b>10.261</b> 1,1%	<b>1,0%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Sistema Aeroportuale	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>47.604.439</b>	<b>63.553.548</b>	<b>77.622.448</b>	<b>87.226.938</b>	<b>94.719.366</b>	<b>98.495.602</b>	<b>5,0%</b>	<b>1,7%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>47.525.358</b>	<b>63.463.460</b>	<b>77.527.765</b>	<b>87.127.425</b>	<b>94.614.777</b>	<b>98.386.991</b>	<b>5,0%</b>	<b>1,7%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	79.081	90.087	94.683	99.513	104.589	108.611	1,8%	1,0%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	17.007.894	22.195.906	26.810.263	30.024.104	32.683.372	34.042.993	4,7%	1,7%
Trasferimenti	6.512.053	9.066.559	11.430.958	13.056.416	14.180.639	14.759.286	5,8%	1,8%
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>424.375</b>	<b>558.609</b>	<b>665.615</b>	<b>736.235</b>	<b>788.330</b>	<b>813.478</b>	<b>4,6%</b>	<b>1,4%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>399.877</b>	<b>529.243</b>	<b>634.650</b>	<b>703.621</b>	<b>754.013</b>	<b>777.780</b>	<b>4,7%</b>	<b>1,5%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	24.498	29.366	30.966	32.614	34.318	35.697	2,4%	1,0%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>182.843</b>	<b>227.573</b>	<b>262.547</b>	<b>292.300</b>	<b>322.356</b>	<b>344.061</b>	<b>3,7%</b>	<b>2,0%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.152</b>	<b>10.701</b>	<b>11.077</b>	<b>11.450</b>	<b>11.764</b>	<b>12.027</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,6%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

## FIUMICINO

Si riportano di seguito i valori delle principali variabili di traffico ripartite nel breve/medio e lungo termine :

Fiumicino	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR (16/10)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>36.338.179</b>	<b>37.593.858</b>	<b>38.322.123</b>	<b>39.015.288</b>	<b>39.592.726</b>	<b>40.147.899</b>	<b>40.679.549</b>	<b>1,9%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>36.227.778</b>	<b>37.555.218</b>	<b>38.283.096</b>	<b>38.975.871</b>	<b>39.552.915</b>	<b>40.107.689</b>	<b>40.638.938</b>	<b>1,9%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	110.401	38.640 -65,0%	39.027 1,0%	39.417 1,0%	39.811 1,0%	40.209 1,0%	40.611 1,0%	-15,4%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	12.994.430	13.498.169 3,9%	13.703.366 1,5%	13.889.124 1,4%	14.024.797 1,0%	14.161.853 1,0%	14.315.992 1,1%	1,6%
Trasferimenti	5.055.170	5.110.686 1,1%	5.264.543 3,0%	5.420.445 3,0%	5.569.951 2,8%	5.707.242 2,5%	5.815.731 1,9%	2,4%
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>329.269</b>	<b>329.358</b>	<b>332.571</b>	<b>336.172</b>	<b>339.423</b>	<b>343.213</b>	<b>346.922</b>	<b>0,9%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>323.326</b>	<b>324.306</b>	<b>327.469</b>	<b>331.019</b>	<b>334.218</b>	<b>337.957</b>	<b>341.613</b>	<b>0,9%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	5.943	5.052 -15,0%	5.102 1,0%	5.153 1,0%	5.205 1,0%	5.257 1,0%	5.309 1,0%	-1,9%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>153.679</b>	<b>143.054</b>	<b>144.282</b>	<b>145.777</b>	<b>147.516</b>	<b>149.363</b>	<b>151.280</b>	<b>-0,3%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.867</b>	<b>9.315</b>	<b>9.327</b>	<b>9.438</b>	<b>9.551</b>	<b>9.658</b>	<b>9.755</b>	<b>-1,8%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Fiumicino	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/16)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>40.982.029</b>	<b>41.236.663</b>	<b>41.512.876</b>	<b>43.126.776</b>	<b>45.233.029</b>	<b>2,1%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>40.941.116</b>	<b>41.195.496</b>	<b>41.471.433</b>	<b>43.084.918</b>	<b>45.190.753</b>	<b>2,1%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	40.913 0,7%	41.168 0,6%	41.443 0,7%	41.858 1,0%	42.276 1,0%	0,8%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	14.347.492 0,2%	14.357.116 0,1%	14.373.444 0,1%	14.832.074 3,2%	15.441.254 4,1%	1,5%
Trasferimenti	5.935.679 2,1%	6.053.516 2,0%	6.176.179 2,0%	6.512.053 5,4%	6.921.622 6,3%	3,5%
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>348.497</b>	<b>349.705</b>	<b>351.317</b>	<b>365.752</b>	<b>382.105</b>	<b>2,0%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>343.148</b>	<b>344.323</b>	<b>345.899</b>	<b>360.280</b>	<b>376.578</b>	<b>2,0%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	5.349 0,7%	5.382 0,6%	5.418 0,7%	5.472 1,0%	5.527 1,0%	0,8%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>153.599</b>	<b>156.690</b>	<b>159.851</b>	<b>166.124</b>	<b>172.467</b>	<b>2,7%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>9.845</b>	<b>9.937</b>	<b>10.044</b>	<b>10.152</b>	<b>10.261</b>	<b>1,0%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Fiumicino	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>43.126.776</b>	<b>56.694.903</b>	<b>69.154.370</b>	<b>77.418.338</b>	<b>83.717.781</b>	<b>86.749.670</b>	<b>4,8%</b>	<b>1,6%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>43.084.918</b>	<b>56.650.910</b>	<b>69.108.133</b>	<b>77.369.742</b>	<b>83.666.706</b>	<b>86.696.746</b>	<b>4,8%</b>	<b>1,6%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	41.858	43.993	46.237	48.596	51.074	52.924	1,0%	1,0%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	14.832.074	18.851.535	22.674.178	25.228.956	27.301.430	28.294.902	4,3%	1,6%
Trasferimenti	6.512.053	9.066.559	11.430.958	13.056.416	14.180.639	14.759.286	5,8%	1,8%
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>365.752</b>	<b>465.914</b>	<b>554.752</b>	<b>609.076</b>	<b>647.708</b>	<b>663.162</b>	<b>4,3%</b>	<b>1,3%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>360.280</b>	<b>460.163</b>	<b>548.708</b>	<b>602.723</b>	<b>641.031</b>	<b>656.243</b>	<b>4,3%</b>	<b>1,3%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	5.472	5.751	6.045	6.353	6.677	6.919	1,0%	1,0%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>166.124</b>	<b>204.065</b>	<b>237.446</b>	<b>265.918</b>	<b>294.629</b>	<b>315.208</b>	<b>3,6%</b>	<b>2,0%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.152</b>	<b>10.701</b>	<b>11.077</b>	<b>11.450</b>	<b>11.764</b>	<b>12.027</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,6%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

## CIAMPINO

Si riportano di seguito i valori delle principali variabili di traffico ripartite nel breve/medio e lungo termine:

Ciampino	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR (16/10)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>4.571.076</b>	<b>4.792.106</b>	<b>4.934.911</b>	<b>4.948.284</b>	<b>4.963.129</b>	<b>4.975.040</b>	<b>4.984.990</b>	<b>1,5%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>4.531.744</b>	<b>4.749.290</b>	<b>4.892.095</b>	<b>4.905.254</b>	<b>4.919.883</b>	<b>4.931.579</b>	<b>4.941.312</b>	<b>1,5%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	39.332	42.816	42.816	43.030	43.245	43.461	43.679	1,8%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	2.271.123	2.373.265	2.444.667	2.451.240	2.458.548	2.464.388	2.469.248	1,4%
Trasferimenti	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>54.040</b>	<b>54.855</b>	<b>55.553</b>	<b>55.618</b>	<b>55.709</b>	<b>55.843</b>	<b>55.954</b>	<b>0,6%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>32.297</b>	<b>33.889</b>	<b>34.587</b>	<b>34.547</b>	<b>34.533</b>	<b>34.561</b>	<b>34.566</b>	<b>1,1%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	21.743	20.966	20.966	21.071	21.176	21.282	21.388	-0,3%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>18.002</b>	<b>19.950</b>	<b>20.327</b>	<b>20.693</b>	<b>21.003</b>	<b>21.319</b>	<b>21.638</b>	<b>3,1%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Ciampino	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/16)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>4.991.923</b>	<b>4.991.923</b>	<b>3.339.039</b>	<b>834.523</b>	<b>1.191.834</b>	<b>-24,9%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>4.948.026</b>	<b>4.947.806</b>	<b>3.305.951</b>	<b>797.300</b>	<b>1.147.538</b>	<b>-25,3%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	43.897	44.117	33.088	37.223	44.296	0,3%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	2.472.598	2.472.481	1.651.909	397.450	572.341	-25,4%
Trasferimenti	-	-	-	-	-	-
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>56.032</b>	<b>56.032</b>	<b>37.270</b>	<b>25.902</b>	<b>36.898</b>	<b>-8,0%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>34.429</b>	<b>34.213</b>	<b>20.906</b>	<b>7.493</b>	<b>14.991</b>	<b>-15,4%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	21.602	21.818	16.364	18.409	21.907	0,5%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>21.963</b>	<b>22.292</b>	<b>14.490</b>	<b>16.719</b>	<b>22.237</b>	<b>0,5%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.



Ciampino	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>834.523</b>	<b>1.472.087</b>	<b>1.638.627</b>	<b>1.813.344</b>	<b>1.998.872</b>	<b>2.142.920</b>	<b>7,0%</b>	<b>1,9%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>797.300</b>	<b>1.425.993</b>	<b>1.590.181</b>	<b>1.762.427</b>	<b>1.945.358</b>	<b>2.087.233</b>	<b>7,1%</b>	<b>2,0%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	37.223	46.094	48.446	50.917	53.514	55.687	2,7%	1,0%
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	397.450	711.510	793.529	879.572	970.954	1.041.821	7,2%	2,0%
Trasferimenti	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>25.902</b>	<b>47.008</b>	<b>54.133</b>	<b>61.713</b>	<b>67.957</b>	<b>72.868</b>	<b>7,6%</b>	<b>2,1%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>7.493</b>	<b>24.212</b>	<b>30.173</b>	<b>36.531</b>	<b>41.491</b>	<b>45.328</b>	<b>14,9%</b>	<b>2,9%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	18.409	22.796	23.959	25.181	26.466	27.541	2,7%	1,0%
<b>Merce (Tons)</b>	<b>16.719</b>	<b>23.508</b>	<b>25.101</b>	<b>26.382</b>	<b>27.727</b>	<b>28.853</b>	<b>4,1%</b>	<b>1,0%</b>
Posta (Tons)	-	-	-	-	-	-	-	-

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

## VITERBO

Si riportano di seguito i valori delle principali variabili di traffico ripartite nel medio e lungo termine :

Viterbo	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/19)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>			<b>1.212.000</b>	<b>3.643.140</b>	<b>4.052.435</b>	<b>82,9%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>			<b>1.212.000</b>	<b>3.643.140</b>	<b>4.052.435</b>	<b>82,9%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)			-	-	-	-
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)			606.000	1.821.570	2.026.218	82,9%
Trasferimenti			-	-	-	-
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>			<b>11.564</b>	<b>32.721</b>	<b>35.629</b>	<b>75,5%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>			<b>11.564</b>	<b>32.721</b>	<b>35.629</b>	<b>75,5%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)			-	-	-	-
<b>Merce (Tons)</b>			-	-	-	-
Posta (Tons)			-	-	-	-

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Viterbo	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax (A+P) inclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>3.643.140</b>	<b>5.386.558</b>	<b>6.829.451</b>	<b>7.995.256</b>	<b>9.002.713</b>	<b>9.603.012</b>	<b>6,5%</b>	<b>2,5%</b>
<b>Pax (A+P) esclusa Av. Gen.le/Altro (*)</b>	<b>3.643.140</b>	<b>5.386.558</b>	<b>6.829.451</b>	<b>7.995.256</b>	<b>9.002.713</b>	<b>9.603.012</b>	<b>6,5%</b>	<b>2,5%</b>
Pax Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
Originanti esclusa Av. Gen.le/Altro (*)	1.821.570	2.693.279	3.414.726	3.997.628	4.501.357	4.801.506	6,5%	2,5%
Trasferimenti	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Movimenti totali (inclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>32.721</b>	<b>45.687</b>	<b>56.730</b>	<b>65.446</b>	<b>72.665</b>	<b>77.447</b>	<b>5,7%</b>	<b>2,2%</b>
<b>Movimenti (esclusa Av. Gen.le/Altro *)</b>	<b>32.721</b>	<b>45.687</b>	<b>56.730</b>	<b>65.446</b>	<b>72.665</b>	<b>77.447</b>	<b>5,7%</b>	<b>2,2%</b>
Movimenti Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Merce (Tons)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Posta (Tons)	-	-	-	-	-	-	-	-

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

# I - DATI DI TRAFFICO STORICI

## I.1 Sistema Aeroportuale Romano

Il sistema aeroportuale di Roma è attualmente costituito da due aeroporti: l'aeroporto principale "Leonardo Da Vinci" di Fiumicino e il "G. B. Pastine" in Ciampino.

Il quadro d'insieme degli aeroporti commerciali della regione laziale, nel più generale contesto aeroportuale italiano, si posiziona al primo posto per traffico passeggeri commerciali transitati.

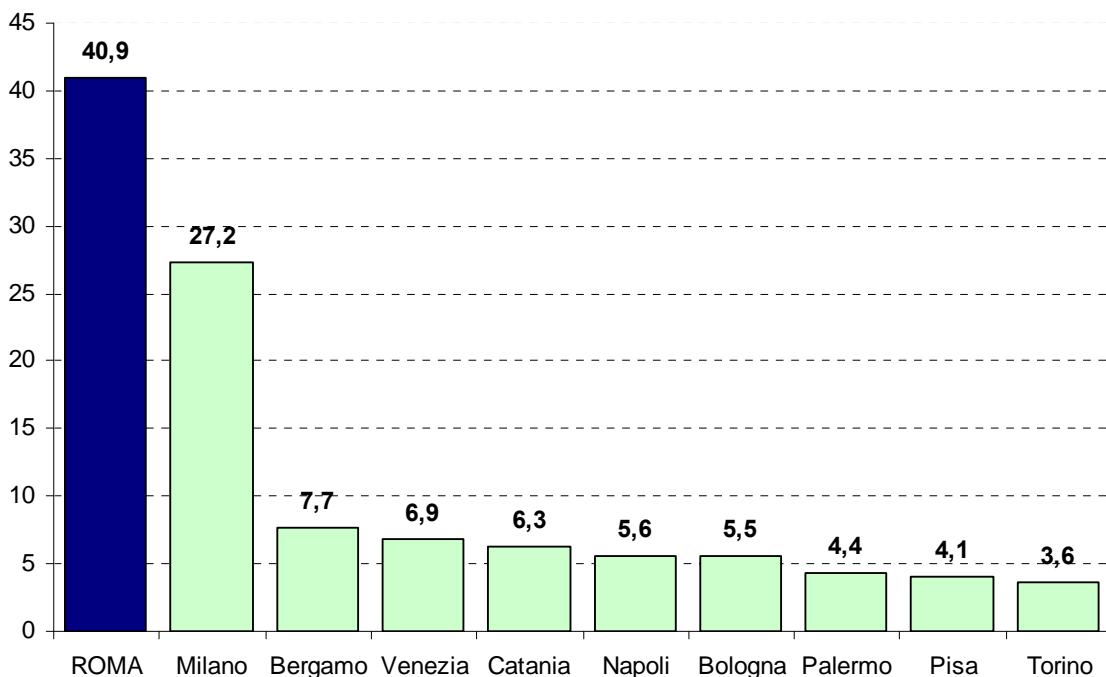


Fig. I.1.1 – Passeggeri Top 10 Aeroporti Italiani ( fonte Assaeroporti, 2010 )

Dal 1974, anno in cui si è costituita la società "Aeroporti di Roma", come unico gestore per operare e sviluppare il sistema aeroportuale romano, i volumi trasportati hanno avuto una significativa crescita, con un tasso medio annuo di circa il +4%, arrivando ad oltre 40 milioni di passeggeri nel 2010. Tali incrementi sono stati costanti nel tempo, anche se, in alcuni periodi storici hanno subito rallentamenti dovuti alla peculiarità della "domanda". Come noto infatti, l'andamento del settore del trasporto aereo a livello globale è stato influenzato da eventi esogeni, quali ad esempio gli effetti conseguenti a conflitti/attacchi terroristici e crisi economiche che hanno portato ad una contrazione della crescita dei passeggeri.

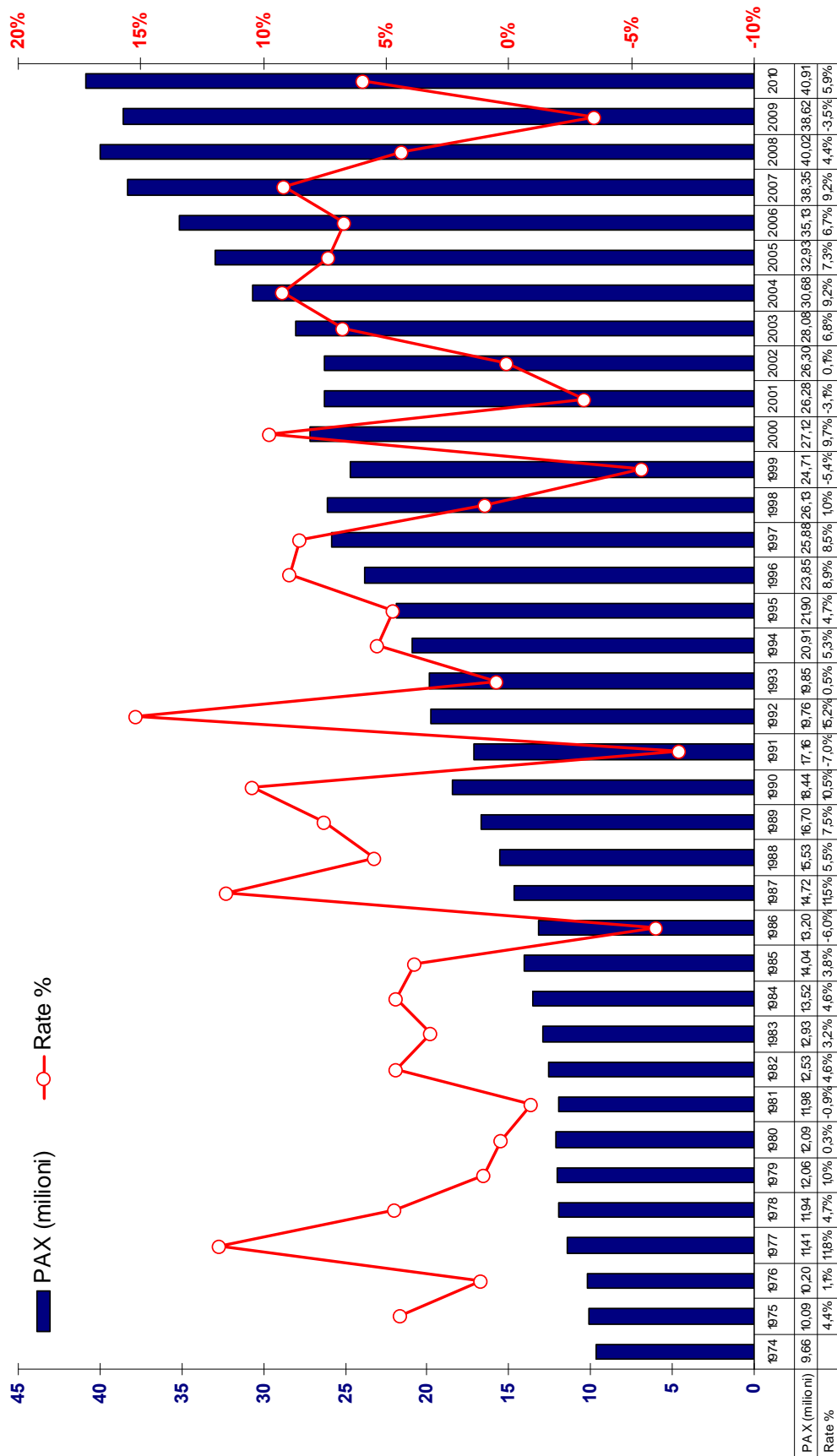


Fig. 1.2 - Serie storica 1974-2010 Traffico passeggeri

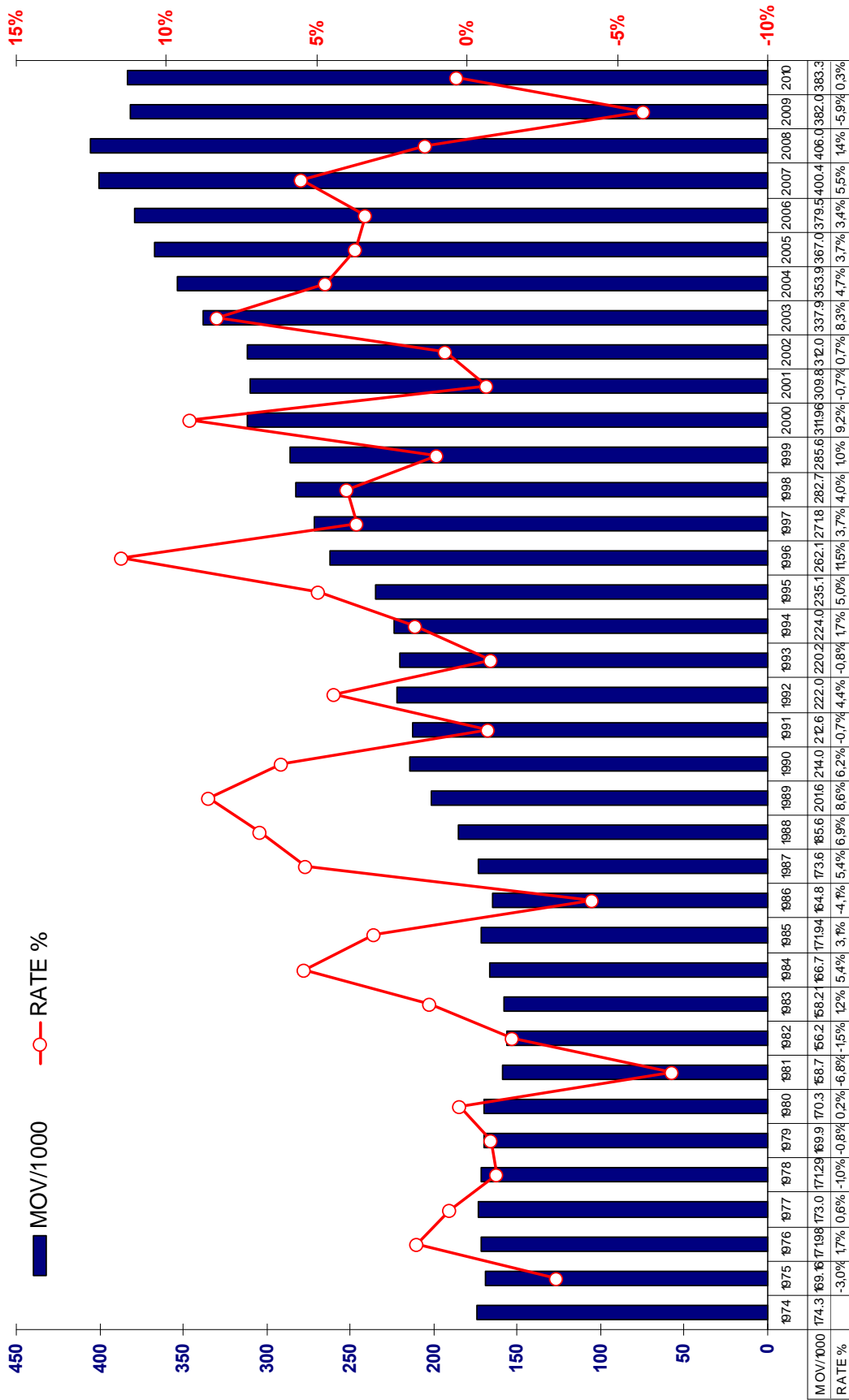


Fig. I.1.3 - Serie storica 1974-2010 Traffico movimenti

## I.2 Aeroporto di Fiumicino

### I.2.1 Le serie storiche

L'aeroporto di Fiumicino ha registrato un trend di crescita come risulta evidente dall'analisi dei dati di traffico storici. Il verificarsi di eventi internazionali e nazionali ha comportato una contrazione dei volumi di traffico i cui effetti negativi sono poi stati recuperati negli anni successivi, come mostrato nella seguente figura che rappresenta l'andamento del traffico passeggeri negli ultimi sedici anni.

Le seguenti figure rappresentano le serie storiche di traffico passeggeri e movimenti aeromobili dal 1995.

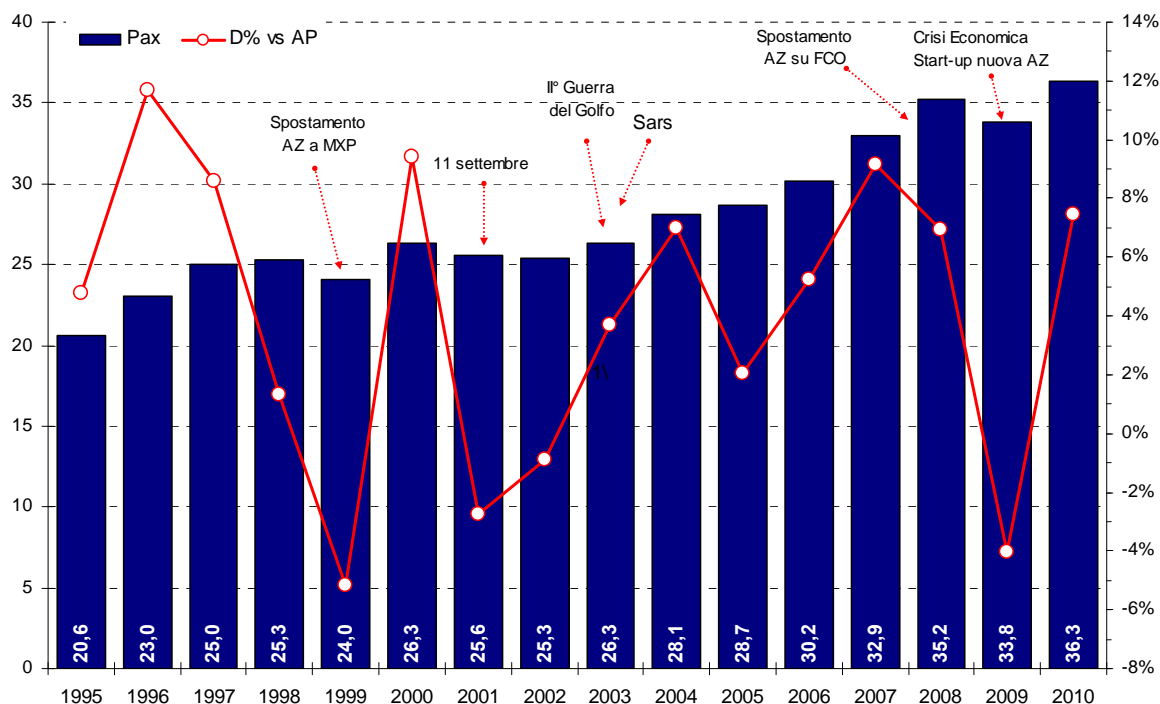


Fig. I.2.1.1 - Evoluzione del traffico passeggeri 1995-2010

Nell'arco di tempo preso in considerazione la crescita media annua dei passeggeri è stata del 3,8%. Nel 2010 lo scalo di Fiumicino è arrivato a servire 184 destinazioni e si è registrato un traffico di passeggeri pari a 36.338.179.

Il grafico sottostante riporta la Market Share dei passeggeri suddivisi per Ambito e consente un'analisi che pone in evidenza la crescita del segmento Internazionale, arrivato a coprire nel 2010 il 64,9% del mercato.

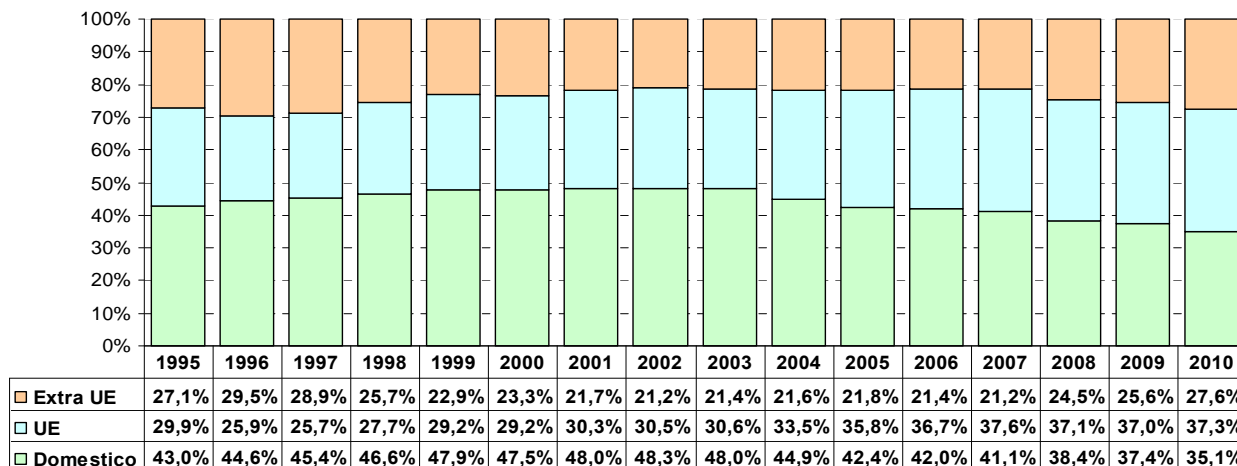


Fig. I.2.1.2. - Market Share passeggeri annui per Ambito

Dall'analisi condotta sull'arco temporale dal 2006 al 2010 risulta una crescita media dei movimenti del 1,06%. Questo dato se paragonato alla crescita media annua di passeggeri, 4,74% considerando lo stesso arco temporale, mette chiaramente in risalto la ricerca di un'ottimizzazione da parte delle compagnie aeree, posta in essere ricercando un aumento di Load Factor a discapito del numero di movimenti.

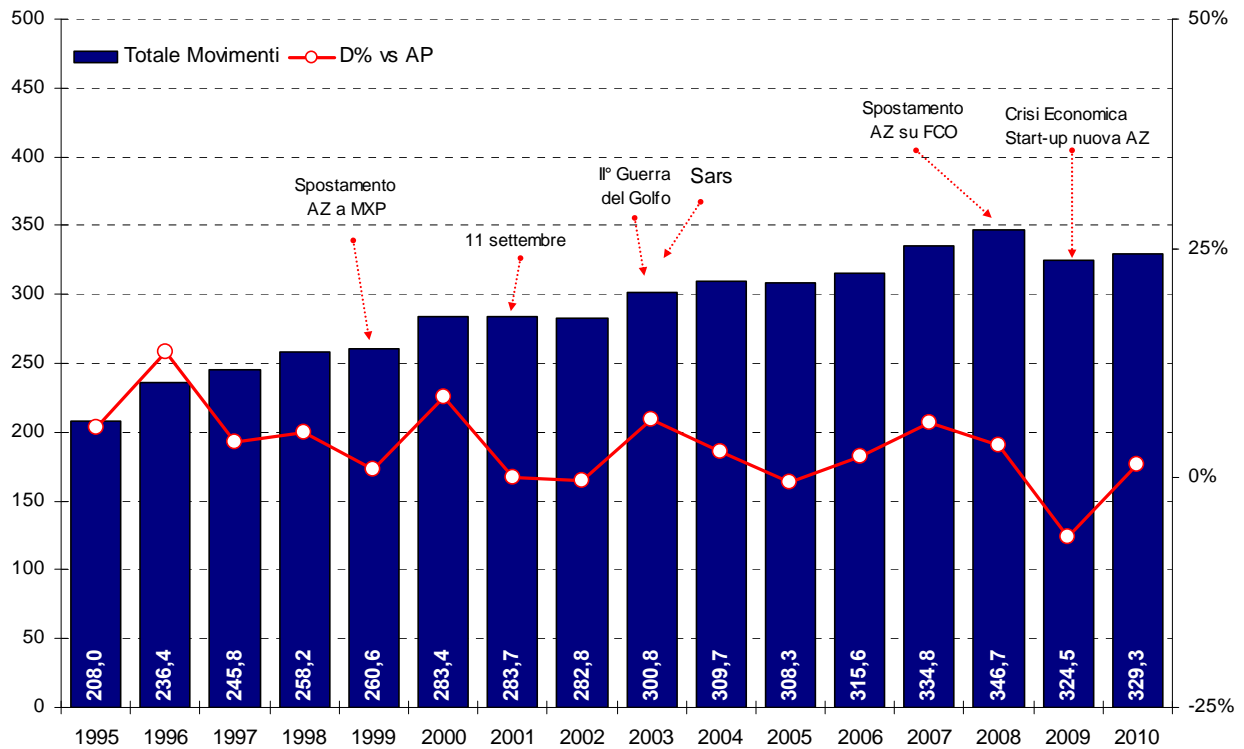


Fig.1.2.1.3 - Evoluzione dei Movimenti da 1995-2010

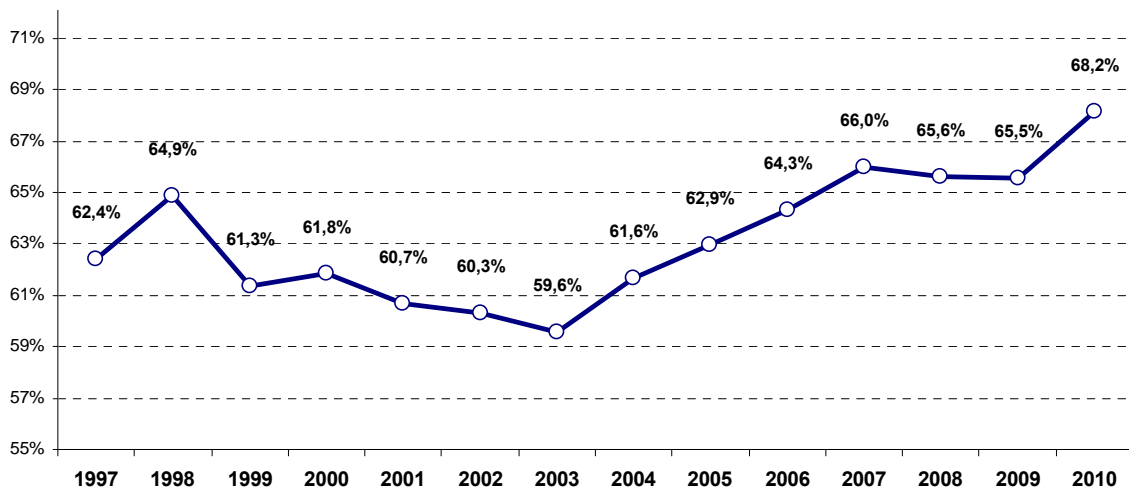


Fig.1.2.1.4 - Evoluzione del Load Factor 1997-2010 (dati '95-'96 non disponibili)

Concentrando l'attenzione sugli ultimi anni (inclusa la previsione di chiusura dell'anno in corso) si è registrato quanto segue :

		2007		2008		2009		2010		2011	
		Actual	D%	Actual	D%	Actual	D%	Actual	D%	Forecast	D%
<b>PAX</b>	<b>Totale</b>	<b>32.947.304</b>	<b>9,1%</b>	<b>35.227.209</b>	<b>6,9%</b>	<b>33.811.637</b>	<b>-4,0%</b>	<b>36.338.179</b>	<b>7,5%</b>	<b>37.593.858</b>	<b>3,5%</b>
	<i>Domestico</i>	13.549.442	7,0%	13.540.507	-0,1%	12.629.323	-6,7%	12.738.446	0,9%	13.093.017	2,8%
	<i>Internazionale</i>	19.397.862	10,7%	21.686.702	11,8%	21.182.314	-2,3%	23.599.733	11,4%	24.500.841	3,8%
	<i>UE</i>	12.402.127	12,1%	13.052.043	5,2%	12.512.822	-4,1%	13.562.335	8,4%	14.690.238	8,3%
	<i>Extra UE</i>	6.995.735	8,4%	8.634.659	23,4%	8.669.492	0,4%	10.037.398	15,8%	9.810.603	-2,3%
<b>Load Factor %</b>	<b>Totale</b>	<b>66,0%</b>	<b>1,7%</b>	<b>65,6%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>65,5%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>68,2%</b>	<b>2,7%</b>	<b>70,1%</b>	<b>1,9%</b>
	<i>Domestico</i>	61,0%	2,7%	60,3%	-0,7%	59,9%	-0,4%	63,4%	3,5%	66,6%	3,2%
	<i>Internazionale</i>	70,0%	0,5%	69,4%	-0,6%	69,4%	0,0%	71,0%	1,6%	72,1%	1,1%
	<i>UE</i>	70,0%	-1,0%	69,2%	-0,8%	70,2%	1,0%	71,1%	0,9%	72,7%	1,6%
	<i>Extra UE</i>	69,9%	2,8%	69,8%	-0,1%	68,2%	-1,6%	70,9%	2,7%	71,1%	0,2%
<b>MOV</b>	<b>Totale</b>	<b>334.848</b>	<b>6,1%</b>	<b>346.654</b>	<b>3,5%</b>	<b>324.497</b>	<b>-6,4%</b>	<b>329.269</b>	<b>1,5%</b>	<b>329.358</b>	<b>0,0%</b>
	<i>Domestico</i>	158.769	2,1%	157.787	-0,6%	144.097	-8,7%	136.473	-5,3%	132.476	-2,9%
	<i>Internazionale</i>	176.079	10,0%	188.867	7,3%	180.400	-4,5%	192.796	6,9%	196.882	2,1%
	<i>UE</i>	123.682	14,0%	124.259	0,5%	115.036	-7,4%	120.329	4,6%	126.385	5,0%
	<i>Extra UE</i>	52.397	1,5%	64.608	23,3%	65.364	1,2%	72.467	10,9%	70.497	-2,7%
<b>Merce (ton)</b>	<b>Totale</b>	<b>130.611</b>	<b>5,6%</b>	<b>137.424</b>	<b>5,2%</b>	<b>126.983</b>	<b>-7,6%</b>	<b>153.679</b>	<b>21,0%</b>	<b>143.054</b>	<b>-6,9%</b>
<b>Posta (ton)</b>	<b>Totale</b>	<b>24.221</b>	<b>-41,1%</b>	<b>15.779</b>	<b>-34,9%</b>	<b>12.005</b>	<b>-23,9%</b>	<b>10.867</b>	<b>-9,5%</b>	<b>9.315</b>	<b>-14,3%</b>

Che evidenzia la forte crescita del traffico guidata dallo sviluppo internazionale che di fatto ha saturato la disponibilità delle infrastrutture aeroportuali negli orari di picco.

L'incremento è stato ottenuto sia per mezzo dell'incremento del network servito che attraverso l'incremento del coefficiente di carico (load factor) che, considerato il mix di traffico sullo scalo - fortemente sbilanciato sul breve/medio raggio - ha raggiunto un valore rilevante e solo parzialmente ulteriormente incrementabile.

## 1.2.2 Le diverse tipologie di traffico

Il sistema aeroportuale romano, in linea con quanto succede nel resto d'Europa, ha registrato un significativo sviluppo dei voli a medio raggio: a fronte di valori marginali, per il segmento charter, i LCF hanno raggiunto nel 2010 una market share del 27,3%.

Mentre Ciampino è sostanzialmente completamente utilizzato da vettori Low Cost, Fiumicino è utilizzato per quasi l'80% dai vettori di linea "full service".

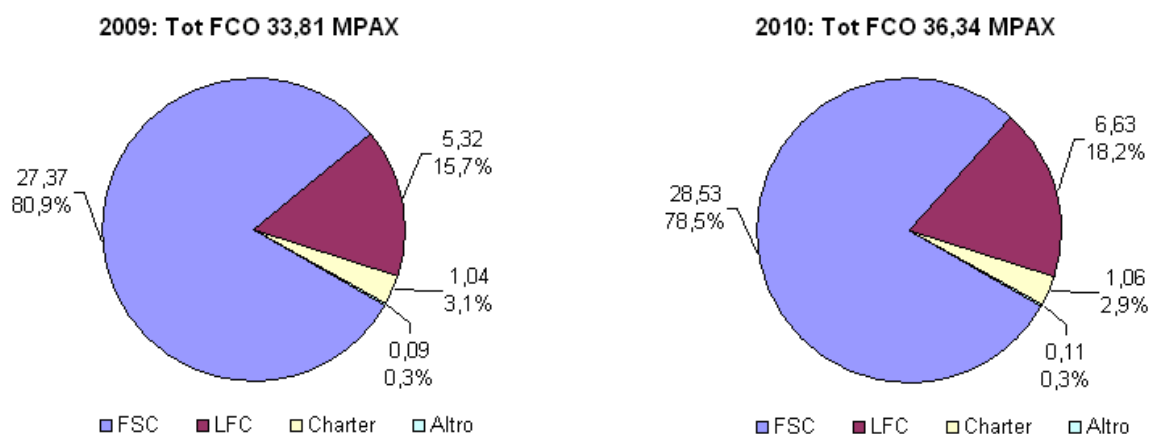
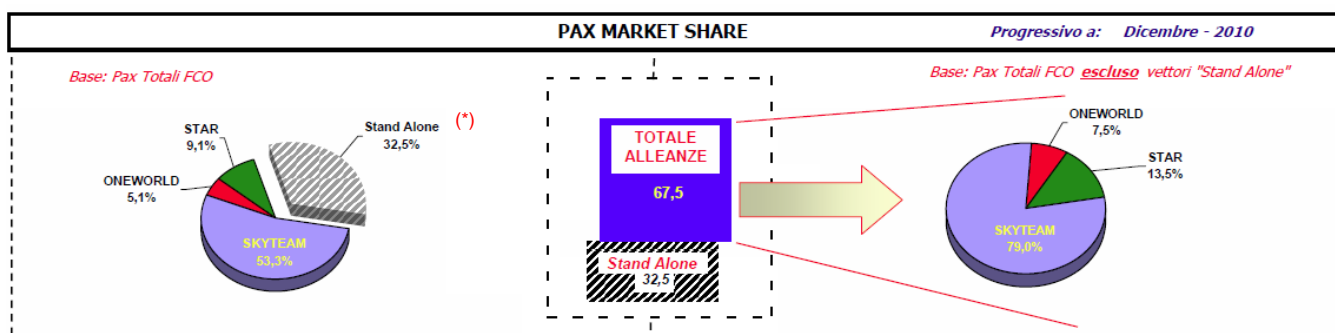


Figura 1.2.2.1 - Tipologie di traffico passeggeri a FCO nel biennio 2009-2010

### 1.2.3 Le Alleanze sullo scalo di Fiumicino

In relazione ai full service carrier, il trend di fusioni e acquisizioni in atto tra le compagnie aeree mondiali si è tramutato in una concentrazione del traffico nell'ambito delle 3 grandi alleanze commerciali, SkyTeam, OneWorld e Star Alliance. Sull'aeroporto di Fiumicino, dove la Nuova Alitalia rappresenta il vettore di riferimento, risulta evidente il ruolo primario dell'Alleanza SkyTeam, della quale AZ è partner dal 2001. A fronte di una market share del 67,5% riferibile alla somma delle 3 Alleanze, Fiumicino si caratterizza ancora per un significativo volume di passeggeri trasportato da vettori non appartenenti ad alcuna alleanza, seppure in diminuzione rispetto agli anni precedenti per effetto del riposizionamento su FCO dei voli intercontinentali di AZ.

Nella seguente figura viene evidenziato l'andamento del traffico passeggeri suddiviso per alleanza di riferimento, dove la componente denominata "Stand Alone" racchiude tutte le compagnie aeree non appartenenti ad alcuna alleanza.

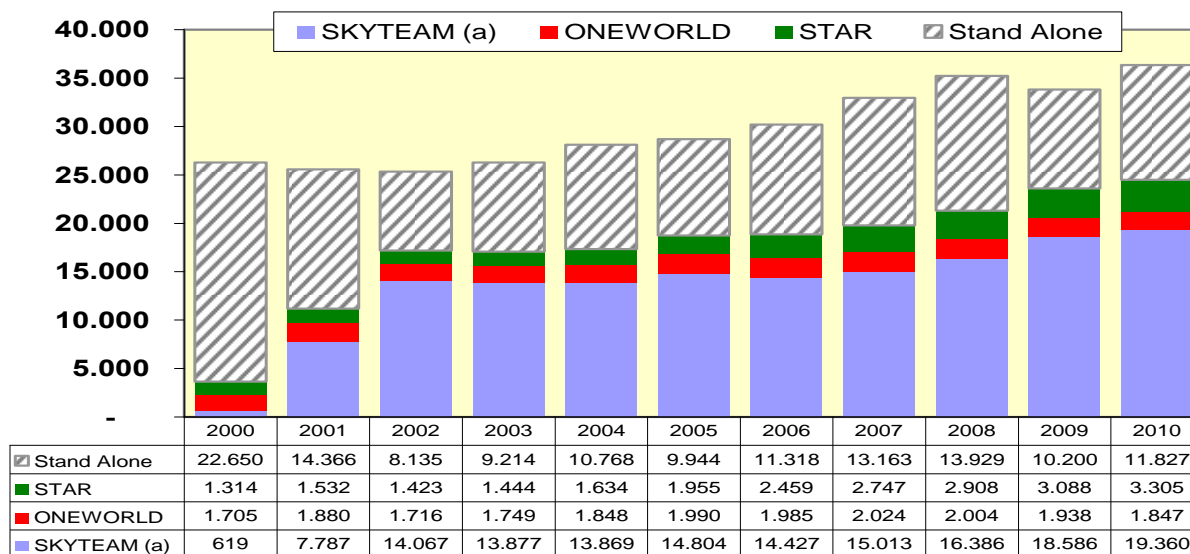


(\*) include anche MEB3 – Emirates, Qatar ed Etihad (non attualmente operante su FCO) – con una market share 2010 pari al 1.4% sul totale traffico dello scalo, valore in crescita rispetto allo 0,3% dell'anno 2000

Fig. 1.2.3.1 - Passeggeri per alleanza di riferimento

### Trend Storico dal 2000

Pax/000



(a): ingresso Alitalia in SkyTeam da luglio 2001

Fig. 1.2.3.2 – Trend storico Pax suddivisi per alleanze



Circa la summenzionata componente “Stand Alone” è di rilievo notare come sull'aeroporto di Fiumicino la stessa abbia uno share superiore a quanto riscontrabile nei principali aeroporti europei che conseguentemente hanno una maggior incidenza del traffico derivante dalle alleanze.

Roma FCO	Parigi CDG	Amsterdam	Francoforte	Londra LHR	Madrid
32,5%	19,9%	24,0%	17,2%	21,3%	23,6%

Fig. 1.2.3.3 – Percentuale “Stand Alone” su principali aeroporti europei (anno 2010)

## I.2.4 Principali vettori e destinazioni sullo scalo di Fiumicino

Le tabelle seguenti riportano i dati di dettaglio in termini di passeggeri relativi allo share dei principali vettori (\*) e delle principali direttrici (\*) nel corso degli anni a ridosso dell'anno base (2011).

	2008		2009		2010		2011 (Gen-Set)	
	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%
ALITALIA (1)	18.483.966	52,5%	16.218.645	48,0%	17.099.115	47,1%	13.317.329	46,0%
EASYJET	103.161	0,3%	1.061.626	3,1%	1.922.375	5,3%	1.865.247	6,4%
BLUE PANORAMA	639.504	1,8%	1.015.618	3,0%	1.245.010	3,4%	1.088.081	3,8%
LUFTHANSA	989.382	2,8%	1.032.376	3,1%	956.169	2,6%	776.986	2,7%
VUELING	729.947	2,1%	860.339	2,5%	982.968	2,7%	775.704	2,7%
MERIDIANA FLY	966.698	2,7%	686.093	2,0%	760.777	2,1%	652.106	2,3%
AIR FRANCE	816.672	2,3%	774.502	2,3%	764.691	2,1%	630.760	2,2%
BRITISH AIRWAYS	708.319	2,0%	701.691	2,1%	691.341	1,9%	551.131	1,9%
WINDJET	561.525	1,6%	552.235	1,6%	560.455	1,5%	423.897	1,5%
IBERIA	601.413	1,7%	556.703	1,6%	539.358	1,5%	417.171	1,4%
Altro	10.626.622	30,2%	10.351.809	30,6%	10.815.920	29,8%	8.457.090	29,2%
<b>Totale</b>	<b>35.227.209</b>	<b>100%</b>	<b>33.811.637</b>	<b>100%</b>	<b>36.338.179</b>	<b>100%</b>	<b>28.955.502</b>	<b>100%</b>

	2008		2009		2010		2011 (Gen-Set)	
	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%
MILANO	3.056.109	8,7%	2.444.209	7,2%	2.258.172	6,2%	1.661.771	5,7%
CATANIA	1.667.614	4,7%	1.628.926	4,8%	1.714.622	4,7%	1.404.182	4,8%
PARIS	1.457.647	4,1%	1.448.967	4,3%	1.445.292	4,0%	1.149.428	4,0%
LONDON	1.198.510	3,4%	1.382.461	4,1%	1.416.757	3,9%	1.172.208	4,0%
PALERMO	1.258.614	3,6%	1.382.146	4,1%	1.418.786	3,9%	1.142.841	3,9%
MADRID	1.187.184	3,4%	1.150.333	3,4%	1.272.629	3,5%	993.047	3,4%
TORINO	932.354	2,6%	871.031	2,6%	884.868	2,4%	682.871	2,4%
AMSTERDAM	650.656	1,8%	654.260	1,9%	808.843	2,2%	694.559	2,4%
VENEZIA	712.450	2,0%	742.034	2,2%	794.148	2,2%	598.556	2,1%
CAGLIARI	846.843	2,4%	781.857	2,3%	744.493	2,0%	584.996	2,0%
Altro	22.259.228	63,3%	21.325.413	63,1%	23.579.569	65,0%	18.871.043	65,3%
<b>Totale</b>	<b>35.227.209</b>	<b>100%</b>	<b>33.811.637</b>	<b>100%</b>	<b>36.338.179</b>	<b>100%</b>	<b>28.955.502</b>	<b>100%</b>

(\*) Ranking dei top 10 vettori e direttrici è definito in base alle risultanze dell'ultimo anno (2011)

(I) Volumi di traffico Alitalia + AirOne

### I.2.4 Il traffico merci

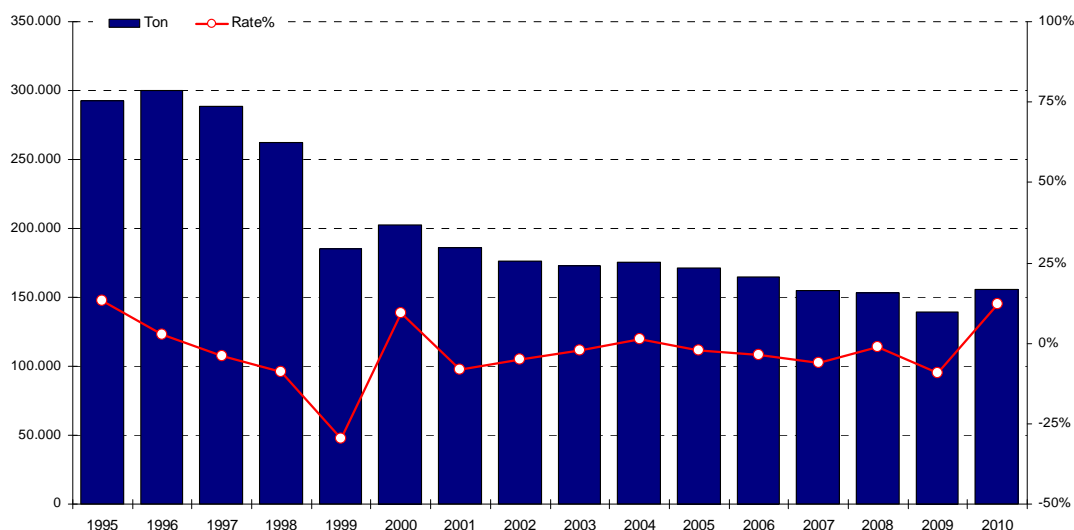
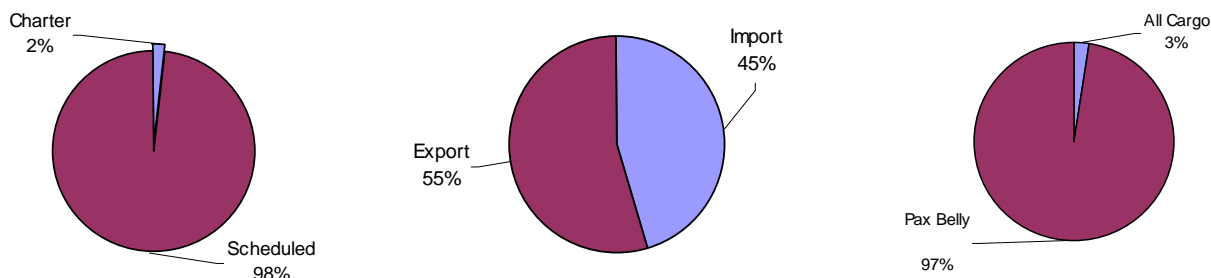


Fig. I.2.4.1 - Traffico merci dal 1995 al 2010

Il traffico merci dell'aeroporto di Fiumicino deriva principalmente dai voli passeggeri, con prevalenza del traffico con origine / destinazione il Nord America e il Medio ed Estremo Oriente.

	2009		2010	
	Merce	Δ% vs AP	Merce	Δ% vs AP
<b>Dom. (Italia)</b>	5.863	-32,5%	5.472	-6,7%
<b>Int. (Totali)</b>	121.120	-5,9%	148.207	22,4%
Europa Occidentale	14.622	-23,1%	15.531	6,2%
Europa Orientale	1.607	-25,7%	2.035	26,6%
Nord America	33.876	-1,4%	44.881	32,5%
C/S America	7.845	-18,1%	11.847	51,0%
Medio Oriente	18.423	13,5%	26.256	42,5%
Estremo Oriente	38.956	-5,0%	42.086	8,0%
Africa	5.791	-9,2%	5.571	-3,8%
<b>Totale (Dom.+Int.)</b>	<b>126.983</b>	<b>-7,6%</b>	<b>153.679</b>	<b>21,0%</b>

Il traffico merci è caratterizzato da una prevalenza dei voli schedulati rispetto a quelli charter. La Market Share è divisa equamente dal traffico Import ed Export. Il traffico è inoltre caratterizzato da una netta predominanza del trasporto merci mediante voli passeggeri, Pax Belly, rispetto all'impiego di voli puramente cargo.



I.2.4.2 - Traffico merci per tipologia (2010)

## I.3 Aeroporto di Ciampino

### I.3.1 Le serie storiche

L'aeroporto di Ciampino ha registrato un trend di crescita derivante dallo sviluppo del segmento Low Cost. L'ingresso del vettore Ryanair nel 2002 ha portato ad un netto aumento dei passeggeri trasportati, facendo registrare già nell'anno successivo una crescita del 86,9%. Il traffico su Ciampino è, ad oggi, quasi esclusivamente generato da vettori Low Cost, la cui Market Share è arrivata a coprire nel 2010 il 99,0%. Tale tipologia di traffico è stata poco influenzata dai principali eventi esogeni che hanno caratterizzato gli ultimi anni, e la riduzione di traffico registratasi a partire dal 2008 è conseguente alla riduzione dei movimenti aerei commerciali allocabili, che da Novembre 2007 sono consentiti nella soglia massima di 100 al giorno.

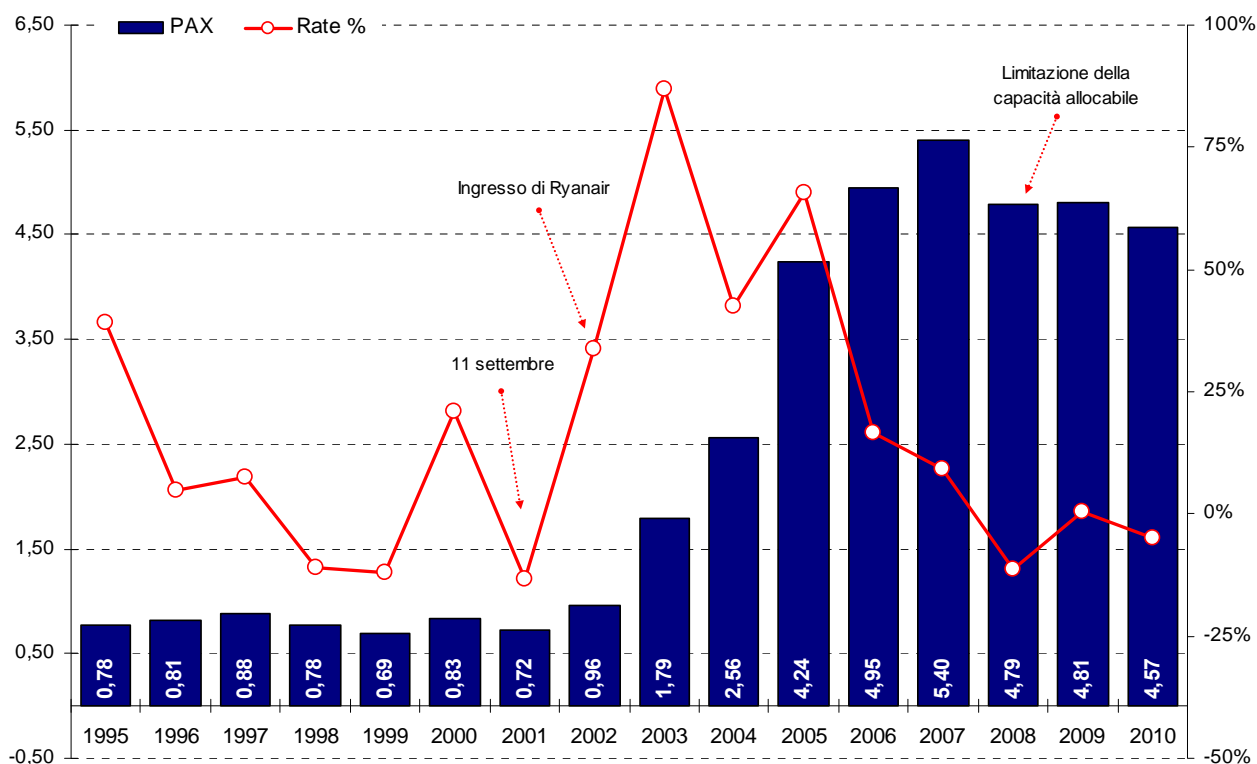


Fig. I.3.1.1 - Traffico passeggeri dal 1995 al 2010

A valle della riduzione del traffico derivante dalla limitazione della capacità giornaliera assegnabile (100 movimenti commerciali al giorno allocabili) il traffico si è sostanzialmente mantenuto su livelli costanti e pari a circa 4,8 milioni di pax annui; la riduzione del 5% dell'anno 2010 essendo sostanzialmente correlata alle problematiche che sono seguite all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjöll e ad alcuni voli spostatisi su Fiumicino non prontamente rimpiazzati da altri, entrambi questi fenomeni recuperati durante l'anno in corso.

La tabella seguente riporta i dati di dettaglio in termini di passeggeri e movimenti nel corso degli ultimi anni.

		2007		2008		2009		2010		2011	
		Actual	D%	Actual	D%	Actual	D%	Actual	D%	Forecast	D%
<b>PAX</b>	<b>Totale</b>	<b>5.402.032</b>	<b>9,2%</b>	<b>4.790.956</b>	<b>-11,3%</b>	<b>4.811.201</b>	<b>0,4%</b>	<b>4.571.076</b>	<b>-5,0%</b>	<b>4.792.106</b>	<b>4,8%</b>
	<i>Domestico</i>	569.280	17,6%	614.197	7,9%	993.186	61,7%	802.384	-19,2%	982.420	22,4%
	<i>Internazionale</i>	4.832.752	8,3%	4.176.759	-13,6%	3.818.015	-8,6%	3.768.692	-1,3%	3.809.686	1,1%
	<i>UE</i>	4.599.699	13,8%	4.002.327	-13,0%	3.649.344	-8,8%	3.703.873	1,5%	3.689.350	-0,4%
	<i>Extra UE</i>	233.053	-44,4%	174.432	-25,2%	168.671	-3,3%	64.819	-61,6%	120.336	85,6%
<b>Load Factor %</b>	<b>Totale</b>	<b>77,0%</b>	<b>1,3%</b>	<b>77,8%</b>	<b>0,8%</b>	<b>77,0%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>77,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>76,6%</b>	<b>-0,9%</b>
	<i>Domestico</i>	64,5%	7,4%	66,5%	2,0%	67,6%	1,1%	68,5%	0,9%	68,7%	0,2%
	<i>Internazionale</i>	78,8%	0,4%	79,9%	1,1%	79,9%	0,0%	79,7%	-0,2%	79,0%	-0,7%
	<i>UE</i>	79,5%	-0,3%	80,3%	0,8%	80,6%	0,3%	80,6%	0,0%	80,0%	-0,6%
	<i>Extra UE</i>	66,5%	-0,7%	70,9%	4,4%	66,3%	-4,6%	48,1%	-18,2%	56,2%	8,1%
<b>MOV</b>	<b>Totale</b>	<b>65.633</b>	<b>2,7%</b>	<b>59.351</b>	<b>-9,6%</b>	<b>57.585</b>	<b>-3,0%</b>	<b>54.040</b>	<b>-6,2%</b>	<b>54.855</b>	<b>1,5%</b>
	<i>Domestico</i>	19.580	-6,5%	19.934	1,8%	21.770	9,2%	18.868	-13,3%	19.429	3,0%
	<i>Internazionale</i>	46.053	7,1%	39.417	-14,4%	35.815	-9,1%	35.172	-1,8%	35.426	0,7%
	<i>UE</i>	40.780	13,3%	35.038	-14,1%	31.442	-10,3%	31.529	0,3%	31.402	-0,4%
	<i>Extra UE</i>	5.273	-24,5%	4.379	-17,0%	4.373	-0,1%	3.643	-16,7%	4.024	10,5%
<b>Merce (ton)</b>	<b>Totale</b>	<b>23.007</b>	<b>-3,2%</b>	<b>19.638</b>	<b>-14,6%</b>	<b>16.983</b>	<b>-13,5%</b>	<b>18.002</b>	<b>6,0%</b>	<b>19.951</b>	<b>10,8%</b>

### I.3.2 Principali vettori e destinazioni sullo scalo di Ciampino

Le tabelle seguenti riportano i dati di dettaglio in termini di passeggeri relativi allo share dei principali vettori (\*) e delle principali direttrici (\*) nel corso degli anni ultimi anni (2008-2011).

	2008		2009		2010		2011 (Gen-Set)	
	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%
<b>RYANAIR</b>	3.461.501	72,3%	3.576.246	74,3%	3.561.489	77,9%	3.019.114	83,7%
<b>EASYJET</b>	1.024.708	21,4%	879.769	18,3%	680.558	14,9%	348.980	9,7%
<b>WIZZAIR</b>	225.572	4,7%	288.477	6,0%	284.469	6,2%	200.003	5,5%
Altro	79.175	1,7%	66.709	1,4%	44.560	1,0%	40.941	1,1%
<b>Totale</b>	<b>4.790.956</b>	<b>100%</b>	<b>4.811.201</b>	<b>100%</b>	<b>4.571.076</b>	<b>100%</b>	<b>3.609.038</b>	<b>100%</b>

	2008		2009		2010		2011 (Gen-Set)	
	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%	Pax	MS%
<b>LONDON</b>	791.600	16,5%	377.842	7,9%	365.748	8,0%	360.374	10,0%
<b>BERGAMO</b>	333.599	7,0%	403.980	8,4%	315.675	6,9%	240.579	6,7%
<b>PARIS</b>	196.459	4,1%	276.786	5,8%	298.620	6,5%	236.119	6,5%
<b>CHARLEROI</b>	240.200	5,0%	237.432	4,9%	309.562	6,8%	200.091	5,5%
<b>MADRID</b>	202.743	4,2%	274.407	5,7%	229.626	5,0%	179.060	5,0%
<b>BEAUVAIS-TILLE</b>	227.087	4,7%	220.394	4,6%	225.634	4,9%	177.800	4,9%
<b>BUCHAREST</b>	141.310	2,9%	169.220	3,5%	178.168	3,9%	152.474	4,2%
<b>DUBLIN</b>	153.960	3,2%	154.848	3,2%	144.365	3,2%	98.794	2,7%
<b>FRANKFURT</b>	222.539	4,6%	216.201	4,5%	167.652	3,7%	79.961	2,2%
<b>GERONA</b>	286.900	6,0%	273.101	5,7%	216.132	4,7%	29.873	0,8%
Altro	1.994.559	41,8%	2.206.990	45,8%	2.119.894	46,4%	1.853.913	51,5%
<b>Totale</b>	<b>4.790.956</b>	<b>100%</b>	<b>4.811.201</b>	<b>100%</b>	<b>4.571.076</b>	<b>100%</b>	<b>3.609.038</b>	<b>100%</b>

(\*) Il Ranking dei top 10 vettori e direttrici è definito in base alle risultanze dell'ultimo anno (2011)

## I.4 Il traffico Low Cost /Low Fare a Roma

Il traffico Low Cost/Low Fare rappresenta per il Sistema Aeroportuale Romano una componente presente sin dai primi anni in cui tale tipologia di traffico ha iniziato a manifestarsi e, analogamente a quanto avvenuto in parallelo nello scenario europeo, ha assunto una rilevanza crescente nel tempo.

Negli aeroporti del sistema romano tale tipologia di traffico ha cominciato ad assumere volumi significativi, ed in particolare dal 2002-03, sullo scalo di Ciampino.

Il grafico che segue mostra, a livello di totale sistema, il trend di crescita del traffico passeggeri (espresso in migliaia) suddiviso nelle componenti Linea (vettori tradizionali), Low Cost/Low Fare e Charter. Dall'esame del grafico sotto riportato è evidente la rapida e forte crescita del settore Low Cost/Low Fare (LCC/LFC) rispetto agli altri ed in particolare a quello relativo al traffico dei vettori tradizionali di linea.

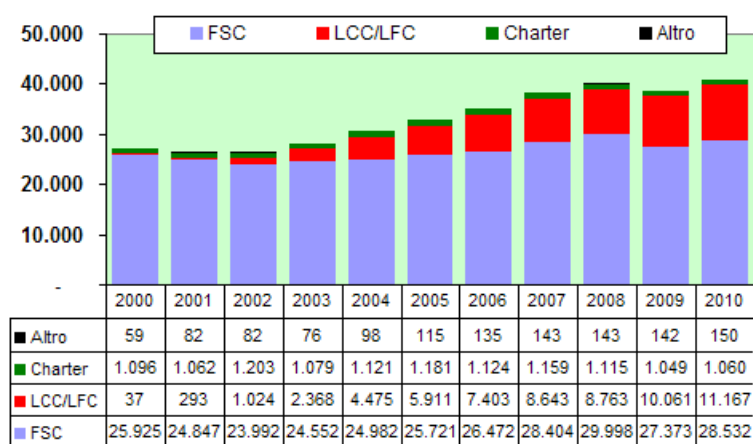


Fig 1.4.1 : il trend di crescita del traffico pax (Kpax)diviso nelle componenti Linea (vettori tradizionali), Low Cost/Low Fare e Charter sul sistema totale

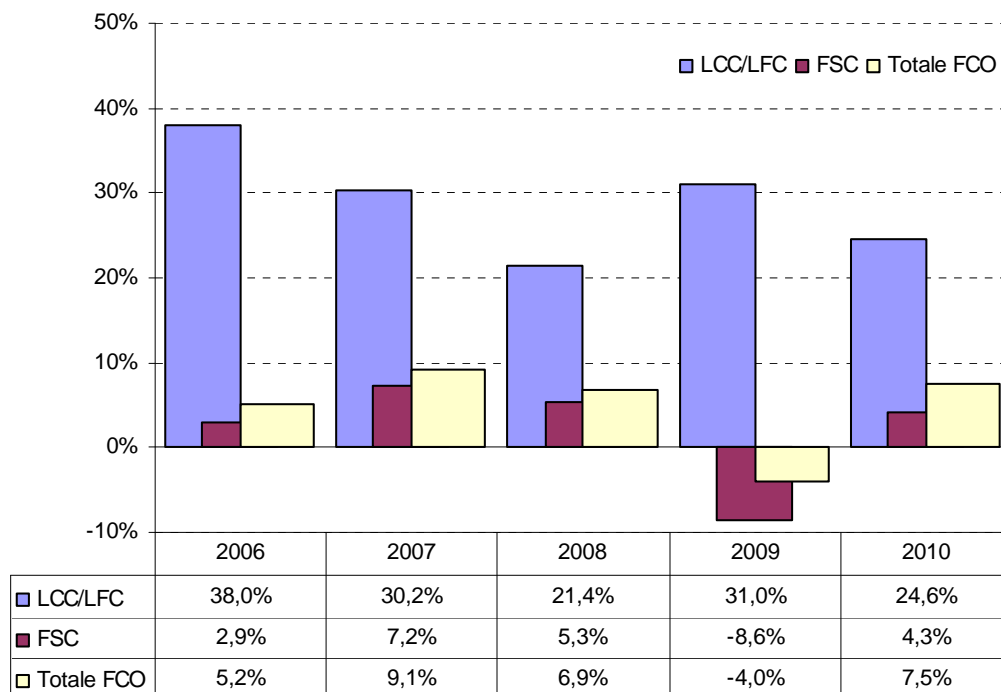
### Tasso medio annuo di crescita (CAGR)

- Totale Sistema 01-10 + **5,0%**
- Low Cost / Low Fare 01-10 + **49,9%**
- Incremento market share LCC/LFC al 2010 (da 1,1% a 27,3%) **+26,2 p.p.**

Lo sviluppo del traffico LCC/LFC è stato un fattore comune sia a Ciampino che a Fiumicino seppure in proporzioni diverse anche in funzione delle diverse caratteristiche peculiari dei due aeroporti, che individuavano in Ciampino lo scalo maggiormente appetibile per lo sviluppo di questo segmento di mercato.

Successivamente all'instaurarsi sullo scalo di Ciampino delle note limitazioni alla capacità operativa effettivamente fruibile (limitazione a massimo 100 movimenti commerciali giornalieri dal novembre 2007), lo sviluppo del traffico generato da LCC/LFC è stato totalmente assorbito dallo scalo di Fiumicino, sviluppo essenzialmente conseguente alla forte attrattiva di Roma, in particolare per i flussi passeggeri cosiddetti *leisure*.

Il grafico seguente illustra il trend di crescita registrato negli ultimi anni dal segmento LCC/LFC su FCO confrontato con il dato generale dello scalo da cui si evince la rilevanza di tali sviluppi.



*Fig. 1.4.2 - trend di crescita per tipologia di vettore su FCO*

Fiumicino nel corso del 2010, con oltre 6,6 milioni di passeggeri relativi al segmento LCC/LFC, ha quindi raggiunto e superato i volumi assoluti gestiti sullo scalo di Ciampino.

In termini di previsioni di sviluppo a medio/lungo termine tutti gli organismi di settore sono concordi nel ritenere che il segmento low cost nel medio raggio continuerà nei prossimi anni a crescere a ritmi più sostenuti rispetto a quelli della media di settore seppure in misura certamente meno evidente di quanto avvenuto negli anni scorsi in ragione della graduale maturità che raggiungeranno i vari mercati.

Nel medio periodo, la disponibilità del nuovo aeroporto di Viterbo – destinato appunto a ricoprire il ruolo di scalo di riferimento per il traffico Low Cost – sarà in grado di fornire ulteriore impulso allo sviluppo del trasporto dei vettori LCC/LFC.

## 2 - LE PREVISIONI DI TRAFFICO

### 2.1 Principali assunti relativi alle previsioni di traffico passeggeri

Le previsioni di traffico ADR sono state elaborate tenendo in considerazione l'evoluzione dei dati storici ed utilizzando sia le informazioni relative al contesto macroeconomico, che quelle stime di sviluppo nel medio/lungo termine elaborate dai principali organismi internazionali del settore, in proposito le principali fonti utilizzate sono Airbus, Boeing, Global Insight, Thomson Reuters Datastream ed FMI.

Le valutazioni combinate delle suddette informazioni, unitamente ad alcune peculiarità strettamente legate al Sistema Aeroportuale Romano (sviluppo della capacità aeroportuale su Fiumicino, riqualificazione di Ciampino, apertura nuovo scalo di Viterbo) hanno condotto alla stesura delle previsioni di traffico dell'aeroporto di Fiumicino.

Per la definizione della curva di domanda di trasporto aereo sul Sistema Aeroportuale Romano, particolare rilevanza ha assunto il contesto macroeconomico: la flessione economica avvenuta a partire dal 2008 ha avuto infatti un significativo impatto anche sul trasporto aereo inducendo tutti i principali organismi di settore ad una revisione "al ribasso" delle previsioni di traffico precedentemente elaborate.

Nel 2011, secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI), il PIL, nel complesso delle economie avanzate, dovrebbe crescere attorno al +1,6% e del 1,9% nel 2012. Per il blocco dei Paesi emergenti e in via di sviluppo, invece, le attese di crescita restano ferme ad un +6,4% nel 2011 e +6,1% nel 2012.

Il Fondo Monetario internazionale (FMI) nelle sue previsioni più aggiornate, evidenzia ad oggi, una crescita stimata del PIL per i prossimi 5 anni oscillante tra il 4,0% ed il 4,9%; l'incremento tendenziale sarà mediamente più sostenuto nelle aree extra-europee (vedi tab. seguente) rispetto sia al segmento Europa che, soprattutto, all'Italia.

	ACTUAL			FORECAST					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
World	2,8	-0,7	5,1	4,0	4,0	4,5	4,7	4,8	4,9
European Union	0,7	-4,2	1,8	1,7	1,4	1,9	2,1	2,1	2,1
Italy	-1,3	-5,2	1,3	0,6	0,3	0,5	0,8	1,1	1,2

Nella fattispecie, in Italia, a fronte del -1,3% del 2008, del -5,2% del 2009 ed il +1,3% del 2010, le stime per il 2011 si attestano su una crescita del +0,6% ed a tassi compresi nel range 0,3/1,2% nei successivi 5 anni.

Anche con un arco temporale di analisi più ampio (2011-2030), sia le aspettative di crescita del Prodotto Interno Lordo che quelle di crescita dei volumi di traffico si confermano nettamente più basse per il mercato Europa rispetto a tutti gli altri, così come è possibile rilevare dalle previsioni sviluppate da Boeing ("Current Market Outlook 2011-2030") sotto riportate.



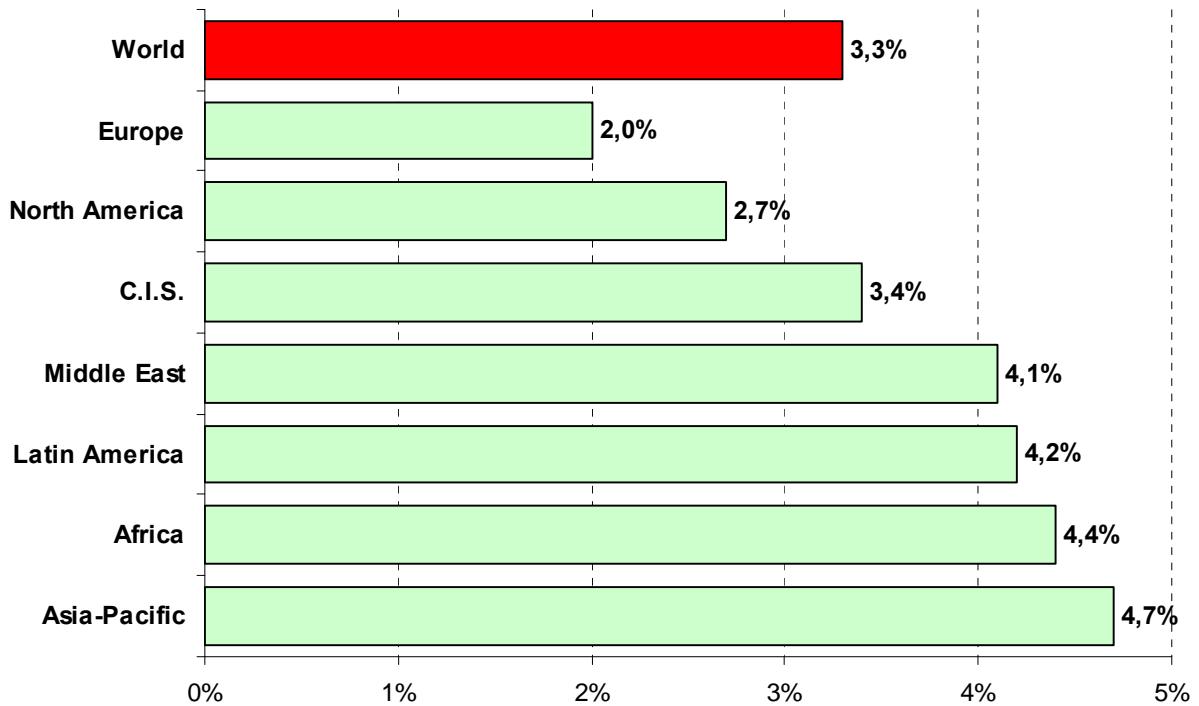


Fig. 2.1.1 - Aspettative crescita prodotto interno lordo (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

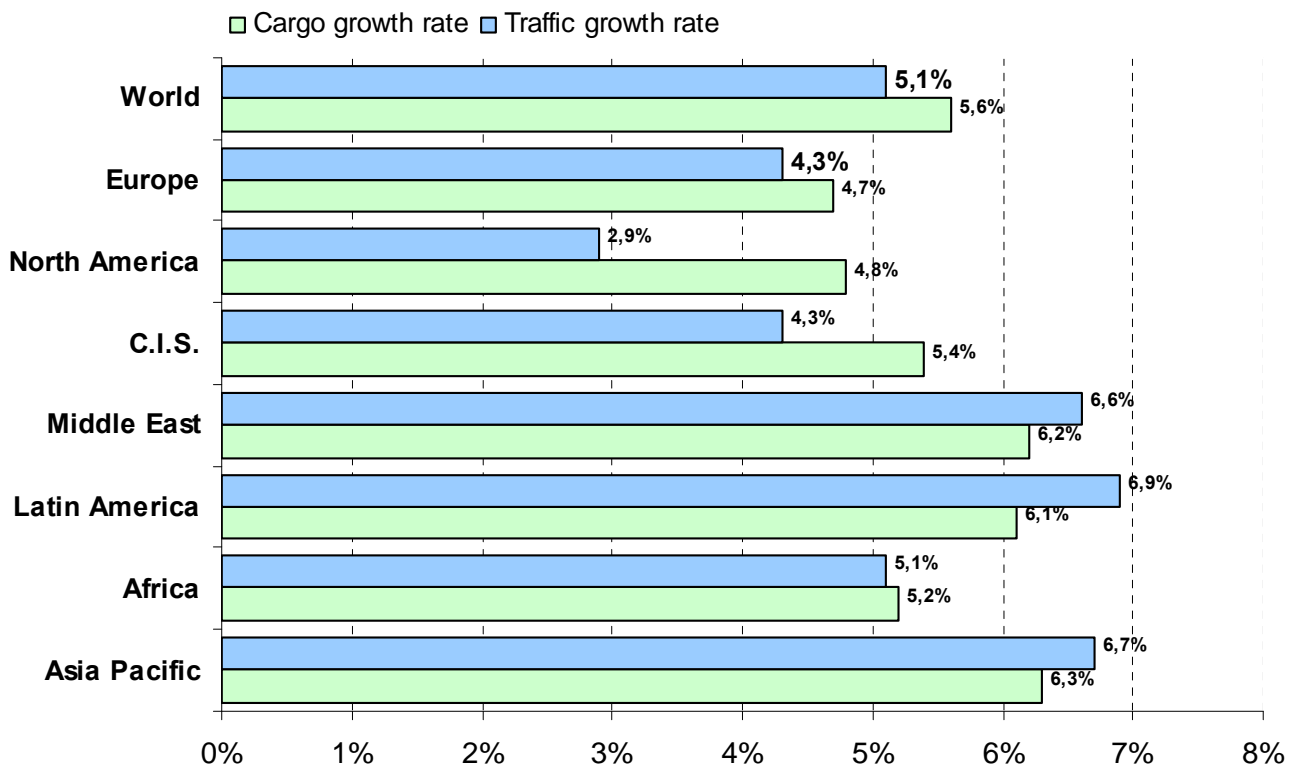


Fig. 2.1.2 - Aspettative crescita del Traffico Passeggeri e Cargo (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

E' inoltre evidente come la crisi economica non sia superata e che esistano ancora pericoli, in particolare per l'Europa, di avvenimenti in grado di ritardare ulteriormente il processo di recupero, basti pensare a tal proposito al perdurare della crisi finanziaria che in Grecia che rischia di travolgere il sistema della moneta comune europea.

Focalizzando l'attenzione sull'Italia la stima del PIL del FMI, così come quella di altri organismi (vedi grafico seguente – Fonte: Thomson Reuters Datastream) mostra nel medio e nel lungo periodo una crescita annua, ridotta rispetto all'Europa, ed oscillante tra il +0,8% ed il +1,4%.

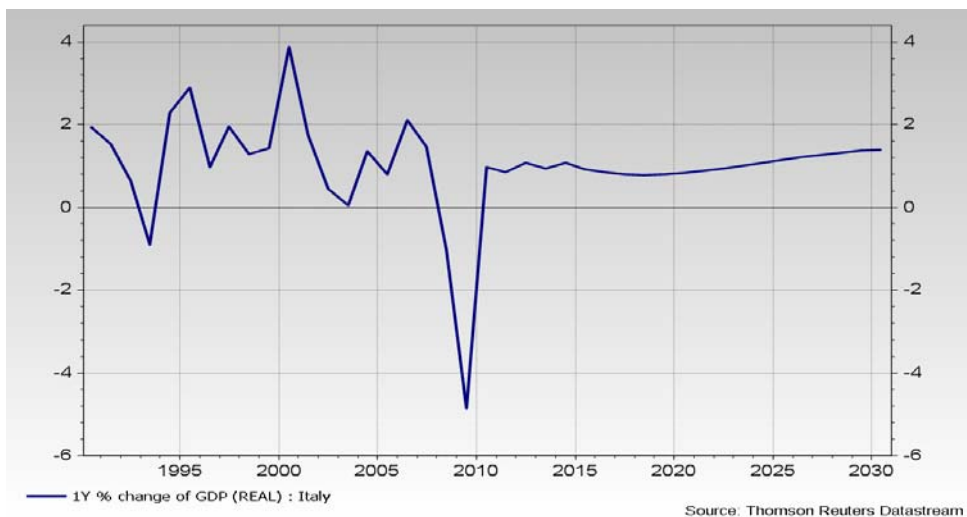


Fig. 2.1.3 – Stima Pil del FMI in Italia

Non vi è alcun dubbio che le turbolenze sui mercati finanziari nel 2008 ed il derivante rallentamento dell'economia mondiale nel 2009 e nella prima parte del 2010, hanno negativamente influenzato la domanda di trasporto aereo e conseguentemente le stime di crescita del traffico nel breve/medio termine con trascinamento anche nel lungo periodo (ritardato raggiungimento dei volumi ipotizzati in precedenza).

Queste due grandezze, PIL (o GDP nella sua definizione in lingua inglese) e traffico aereo, sono tra loro strettamente correlate ed il trend storico dal 1972 ad oggi, riportato nel grafico seguente ne è una evidente conferma: al crescere o al calare dell'uno corrisponde un sostanziale e quasi immediato analogo andamento dell'altro.

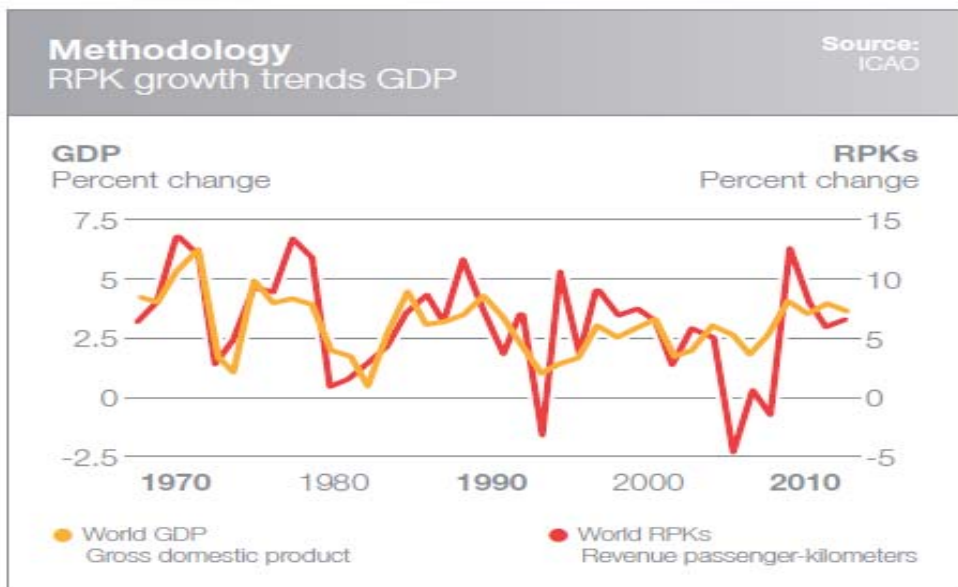


Fig. 2.1.4 – Correlazione traffico aereo PIL (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

Infatti l'elasticità della domanda di trasporto aereo rispetto al PIL è stimata nel range compreso tra 1 e 2,5 punti percentuali di crescita del traffico aereo per ogni punto percentuale di incremento del PIL.

### Elasticity for air travel demand

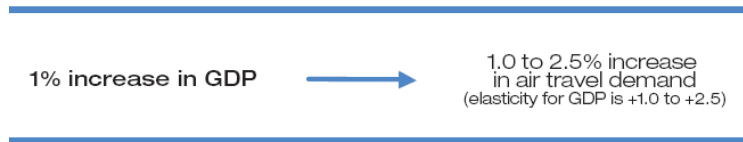


Fig. 2.1.5 – Elasticità domanda di trasporto aereo rispetto al PIL (Fonte: Airbus)

Anche analizzando le previsioni dei due principali costruttori di aeromobili si hanno stime di crescita del trasporto aereo che confermano la correlazione tra quest'ultima e l'andamento macroeconomico sia a livello mondiale che di una specifica area geografica. Airbus Industries ( Global Market Forecast 10-30) prevede in termini di RPK una crescita del traffico mondiale del 4,8% medio annuo che diventa il 4,0% per l'Europa così come mostrato nelle successive figure.

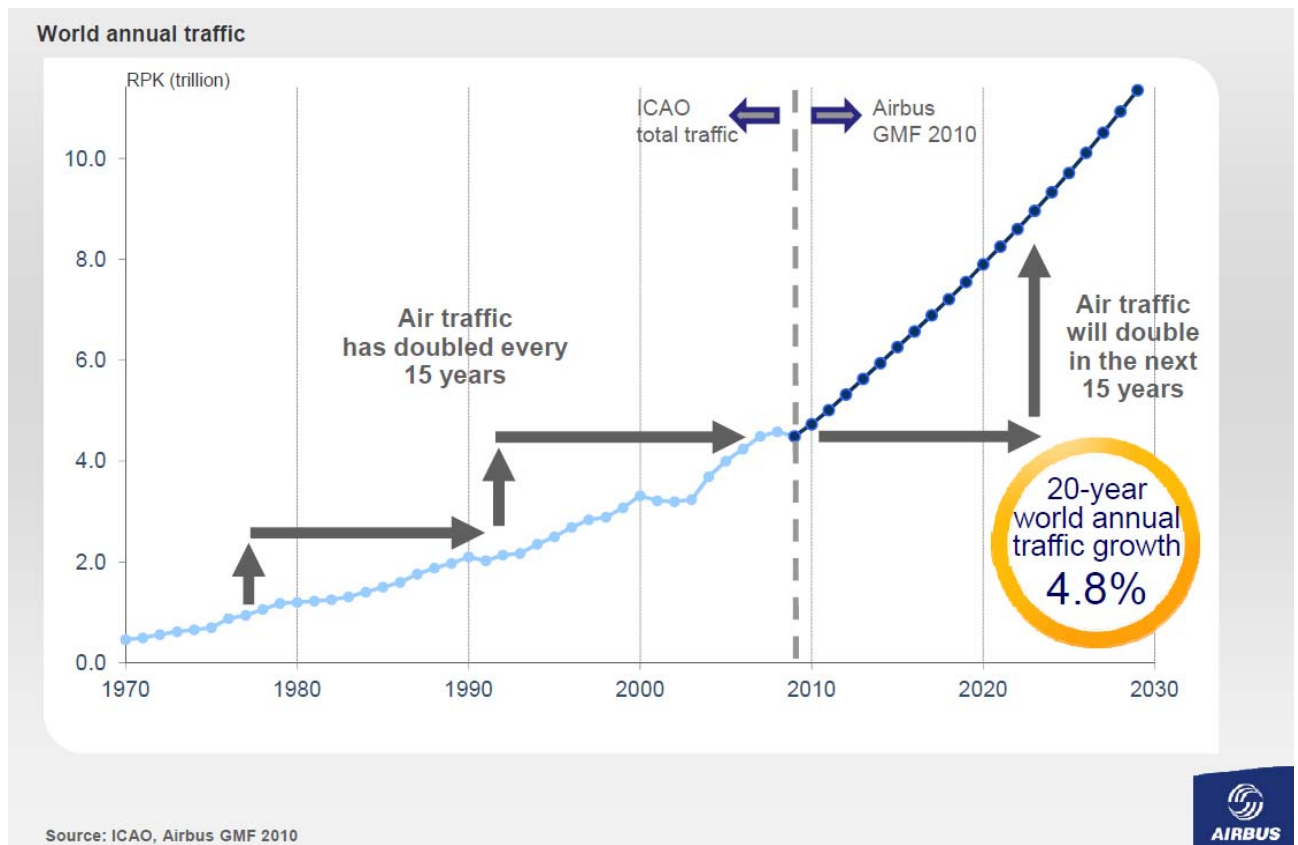


Fig. 2.1.6 - Stime di crescita del trasporto aereo (fonte Airbus)

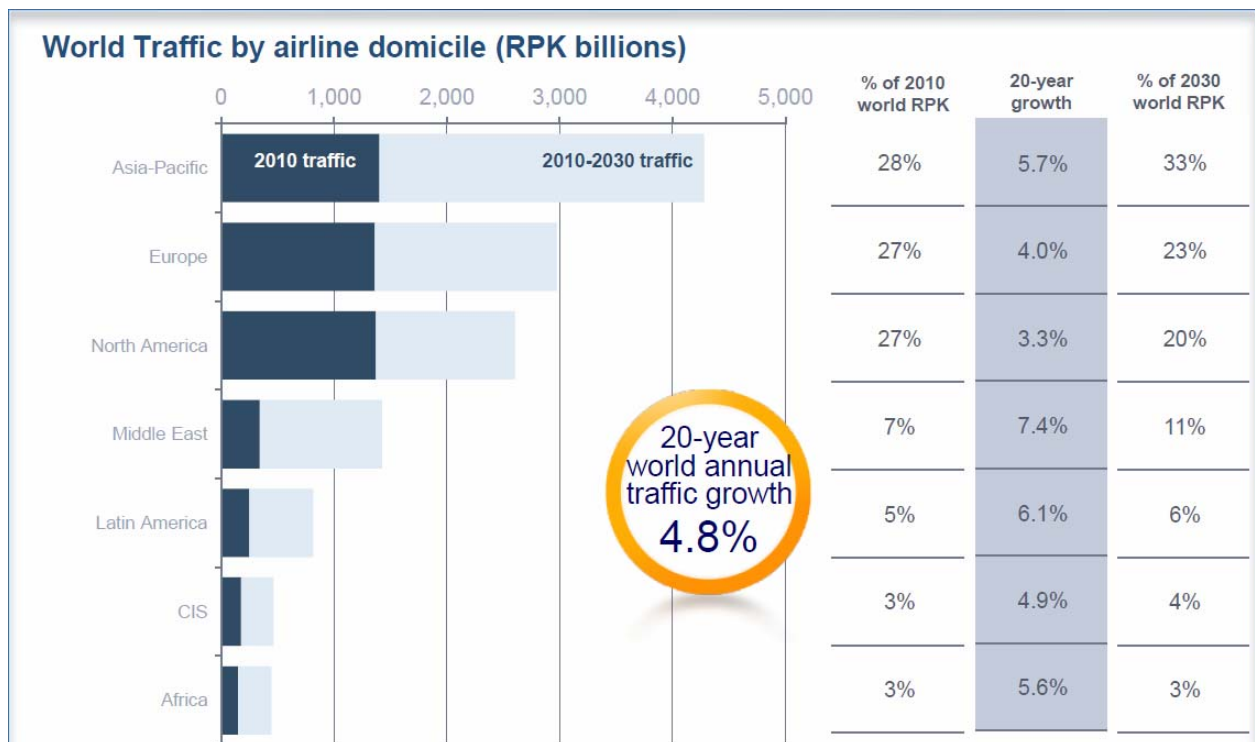


Fig. 2.1.7 – Traffico mondiale in termini di RPK (fonte Boeing)

Analoga previsione viene fornita da Boeing, le cui stime nell'arco temporale 2011-30, in termini di RPK, sono rispettivamente del +5,1% per il Mondo e del 4,3% per l'Europa.

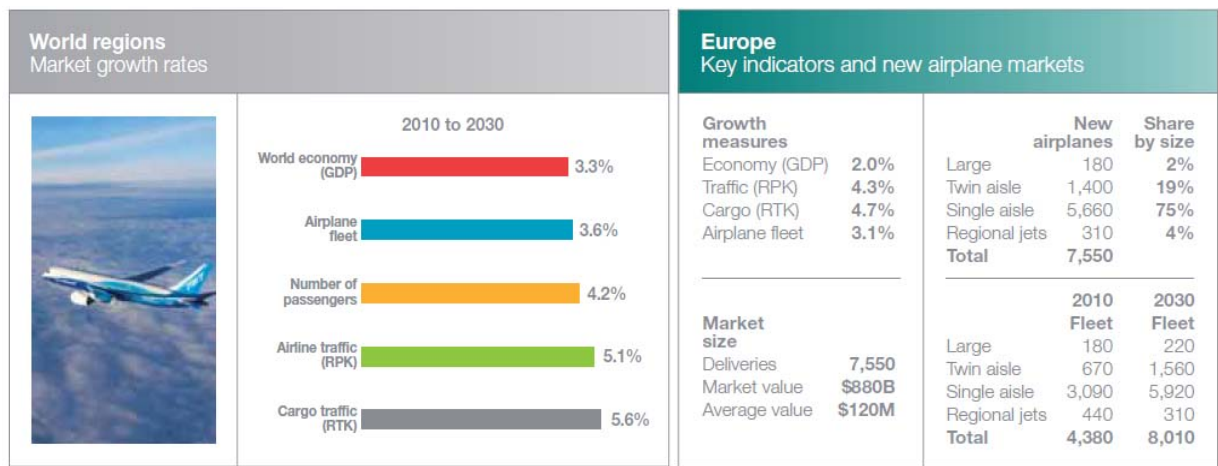


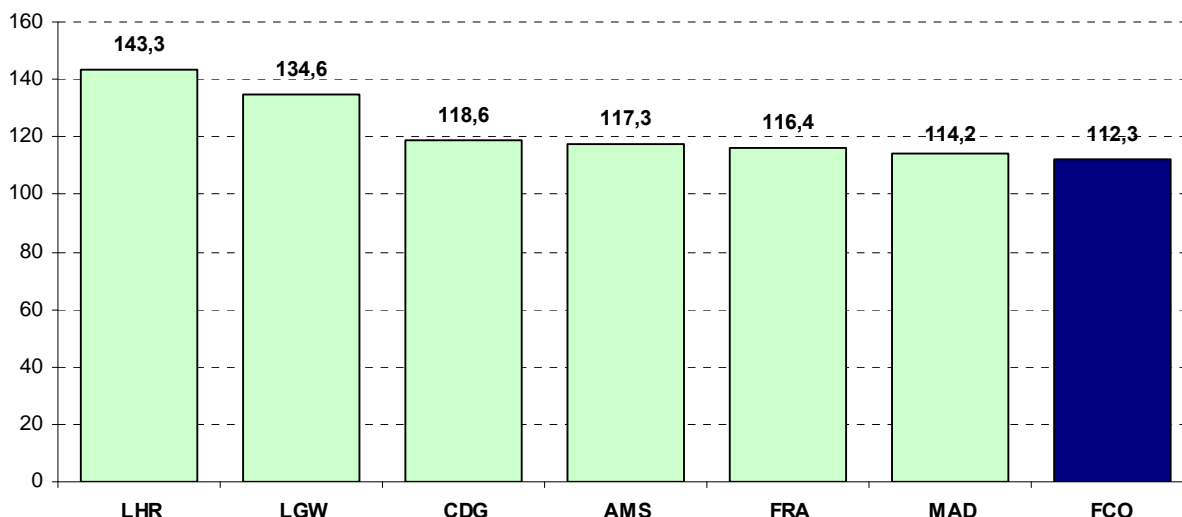
Fig. 2.1.8 – Previsioni (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

ADR, coerentemente con i propri obiettivi strategici e con il posizionamento di Fiumicino nell'arena competitiva europea, già da tempo focalizza la propria azione di sviluppo del traffico sul segmento dei voli a lungo raggio. È infatti costante la ricerca di una sempre maggiore "qualità" delle nuove operazioni: ciò si declina nella ricerca di rotte caratterizzate da grandi volumi di domanda, servite quindi con aeromobili di grande capacità e tonnellaggio, che favoriscano alti livelli di riempimento degli stessi.

In tal senso diverse operazioni si sono recentemente concretizzate, tuttavia il confronto del rapporto pax/movimenti generato da Roma Fiumicino rispetto a quello dei principali aeroporti europei appare

sfavorevole, in quanto condizionato dalla tipologia di aeromobili che utilizzano lo scalo (circa il 90% di aeromobili con peso inferiore a 100 tonnellate).

**Rapporto pax/movimenti nei principali aeroporti europei (anno 2011, Gen-Lug)**



*Fig. 2.1.9 – Rapporto pax/movimenti nei principali aeroporti europei*

A fronte delle iniziative mirate costantemente allo sviluppo dei voli di lungo raggio, non può non essere citato il fenomeno dell'Alta velocità ferroviaria, come fattore evolutivo da considerare nell'ambito dello sviluppo traffico sul corto raggio.

Lo scenario Nazionale di contesto presenta un crescente apprezzamento dell'affidabilità dei collegamenti su ferro "Alta Velocità".

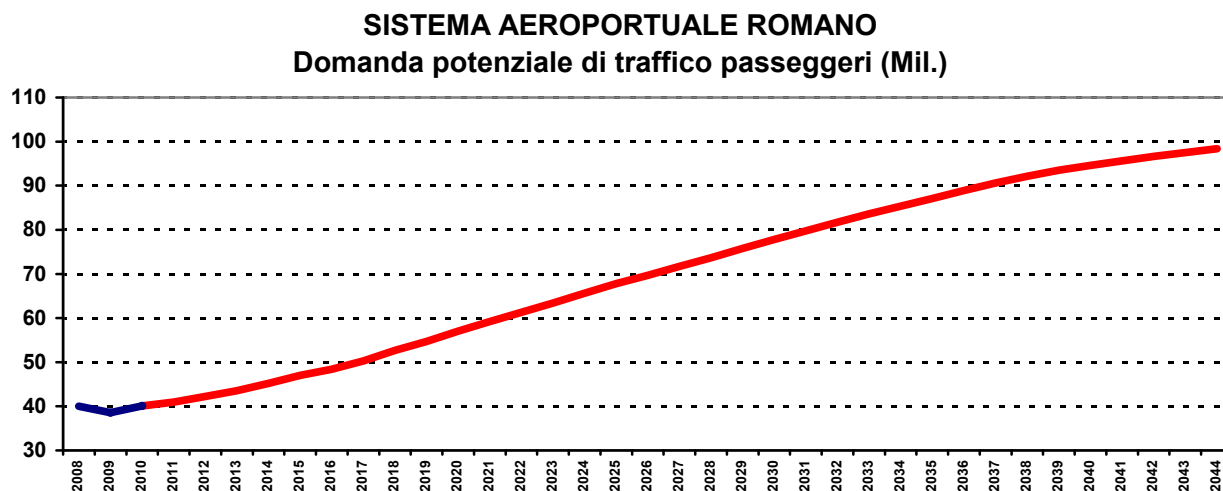
Come noto le connessioni point to point dal nodo di Roma Termini verso le destinazioni del Nord (Milano, Bologna, Venezia) e del Sud Italia (Bari, Napoli) sono in costante aumento.

Tale offerta nel corso dell'anno 2010 ha intaccato il numero di passeggeri trasportati in ambito domestico ed in particolare sulla direttrice con Milano Linate (-11,6% 2010 vs. 2009).

Conseguentemente nel 2010 il traffico domestico sull'aeroporto di Fiumicino si è mantenuto sostanzialmente stabile, di fatto confermando i volumi 2009.

Considerati gli investimenti in termini di materiale rotabile, tecnologia e infrastrutture (nuova stazione di Roma Tiburtina dedicata all'alta velocità) da parte di RFI e Trenitalia, come anche l'imminente ingresso nel mercato dell'alta velocità di una nuova società NTV, è prevedibile che tale fenomeno possa trovare ulteriore sviluppo nei prossimi anni.

Alla luce delle considerazioni fin qui riportate e della correlazione esistente tra andamento macroeconomico e domanda di trasporto aereo, è possibile prevedere l'andamento della domanda di trasporto aereo sul Sistema Aeroportuale Romano utilizzando modelli previsionali che, correlando l'andamento di grandezze macroeconomiche come il PIL (storico e previsionale) con l'andamento storico del traffico aereo, portano ad un risultato sintetizzabile nel grafico che segue:



*Fig 2.1.10 – domanda potenziale di traffico pax per il sistema aeroportuale romano*

Nella stesura delle previsioni di traffico di Fiumicino si è tuttavia dovuto tener conto, negli assunti di determinazione dei volumi di traffico previsionali, degli indirizzi istituzionali inerenti lo sviluppo del Sistema Aeroportuale Romano.

Come noto nell'**Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (Giugno 2010)** concernente l'individuazione delle priorità in ordine al disegno funzionale ed allo sviluppo infrastrutturale della rete aeroportuale del Lazio e contenente gli indirizzi strategici di breve, medio e lungo termine del futuro impianto aeroportuale del Lazio, il Sistema Aeroportuale Romano si articolerà sui tre aeroporti di Fiumicino, Ciampino e del nuovo scalo di Viterbo ognuno finalizzato a rispondere alle seguenti priorità:

**“Priorità 1 – Aeroporto di Roma Fiumicino – definizione del ruolo commerciale dell'aeroporto quale snodo strategico primario, di valenza intercontinentale, nel contesto del nuovo futuro sistema aeroportuale comunitario, nazionale e regionale**

**Priorità 2 – Aeroporto di Ciampino – definizione del ruolo dello scalo, soggetto a limitazioni operative in relazione al collocamento all'interno urbano, nella previsione di delocalizzazione di parte del traffico commerciale della regione nel previsto nuovo polo aeroportuale di Viterbo**

**Priorità 3 – Aeroporto di Viterbo – realizzazione del nuovo scalo del sistema aeroportuale della Capitale e polo di delocalizzazione del traffico aeroportuale di Ciampino.”**

Per definire la domanda di traffico relativa all'aeroporto di Fiumicino, è necessario individuare la quota parte di pertinenza di Viterbo e Ciampino.

La disponibilità di Viterbo è prevista a partire dalla fine del 2019, il cui traffico iniziale sarà derivante dalla sostanziale riprotezione dei volumi Low Cost fino a quel momento operativi su Ciampino con una successiva crescita sinteticamente rappresentata nel grafico che segue.

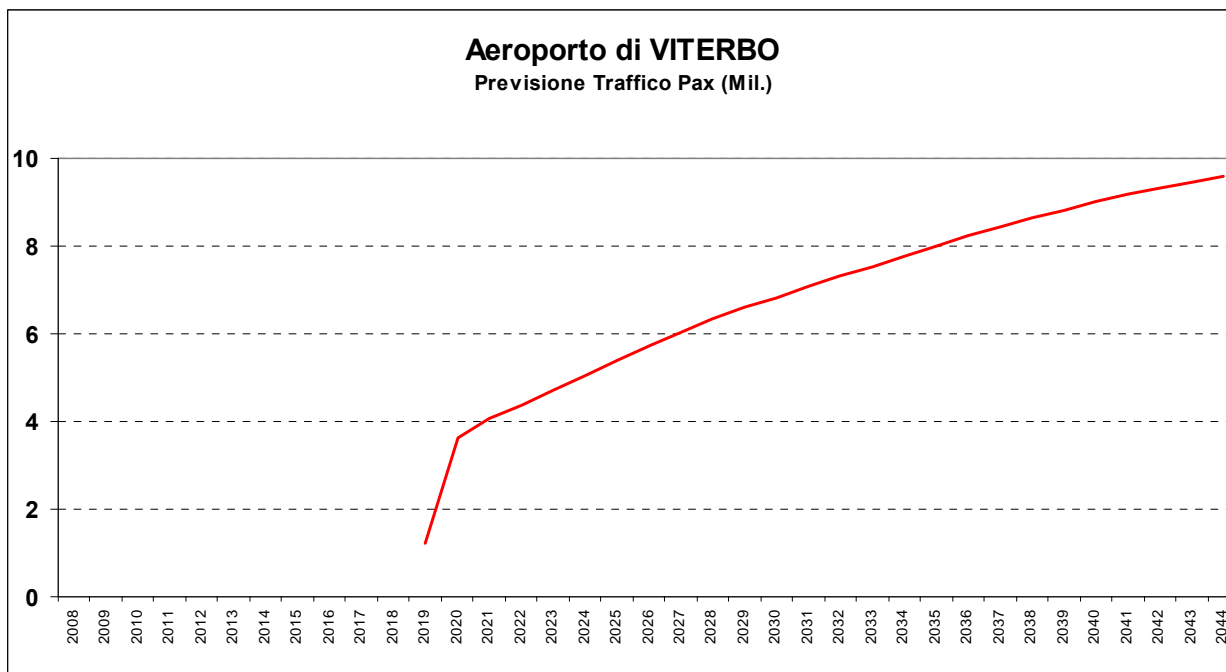


Fig. 2.1.11 – Previsione traffico Pax aeroporto di Viterbo

A seguito del trasferimento del traffico Low Cost sullo scalo di Viterbo, l'aeroporto di Ciampino sarà temporaneamente chiuso per i necessari lavori di manutenzione straordinaria airside e successivamente, nel corso dei primi mesi del 2020, riaprirà nella nuova configurazione di City Airport le cui previsioni di traffico passeggeri sono rappresentate nel grafico seguente.

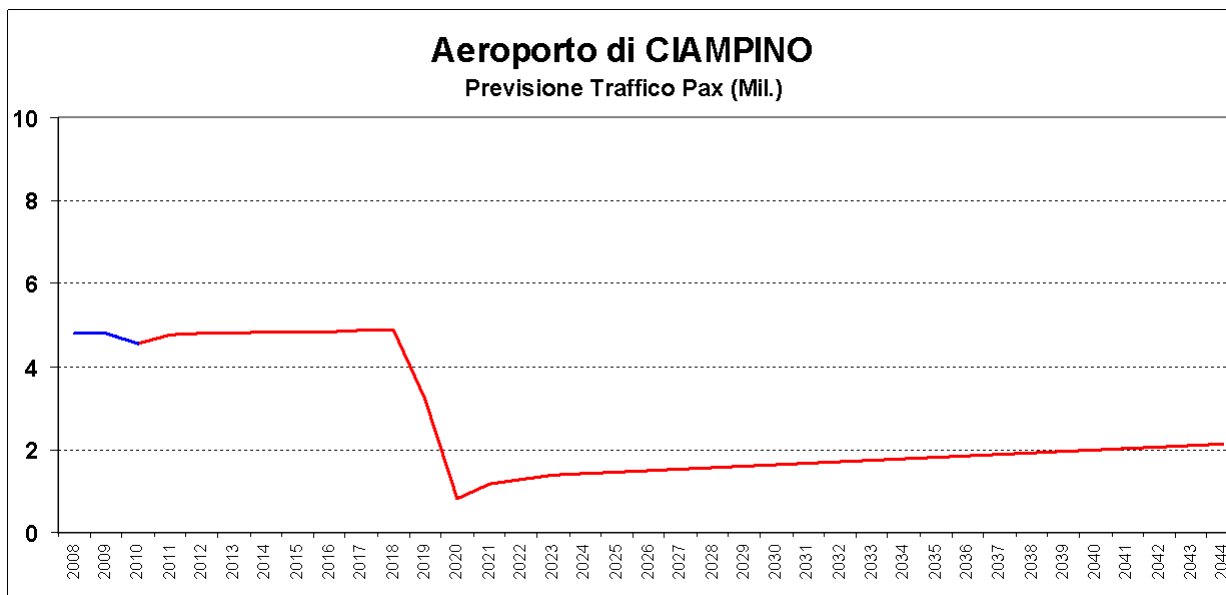


Fig. 2.1.12 – Previsione traffico Pax aeroporto di Ciampino

Le previsioni di traffico nel breve termine su Fiumicino devono inoltre considerare la capacità aeroportuale dell'attuale assetto a 3 piste di volo.

L'incremento consistente, in termini di movimenti/ora, si avrà dopo l'entrata in esercizio di una 4ª pista di volo, la cui realizzazione prevede l'interessamento di nuove aree, attualmente esterne al sedime aeroportuale e, quindi, da assoggettare a procedura di esproprio.

Anche ottimizzando i tempi medi di benchmark internazionali (vedere tabella seguente) inerenti analoghe realizzazioni, si è pianificato il 2019 come anno di entrata in esercizio della 4<sup>a</sup> pista.

Durata in anni	Pianificazione	Indagini e autorizzazioni	Realizzazione (progetto esec.+appalti+costruzioni)
Piste <sup>(*)</sup>	4	4-8	3-4
Roma FCO 4 <sup>o</sup> pista	3+	3-4	3

■ Piano ADR  
■ Benchmark

(\*) Sintesi di dati su Monaco, Seattle, Washington e riferimenti FAA (Federal Aviation Authority)  
 Fonte: Press search, analisi di realizzazioni, esperienza BCG, AdR

Fig. 2.1.13 – Tempi medi di benchmark internazionali

Pertanto, fino a tale data, gli incrementi di traffico saranno limitati e legati sostanzialmente alla capacità di attrarre/soddisfare richieste di nuovi voli e/o incremento di quelli già esistenti quasi esclusivamente nei periodi di “valle”, commercialmente meno interessanti ed attrattivi per i vettori.

Appare significativo, inoltre, rilevare come, nel breve periodo, oltre alla limitazione del sistema airside, appena evidenziata, anche il sistema terminal operi a livelli di saturazione elevati e rappresenti un ulteriore importante fattore da considerare nello sviluppo del traffico.

In particolare si riportano gli elementi attualmente più critici a seguito di apposito studio elaborato recentemente:

- Aerostazione T3 hall arrivi: superficie già attualmente sotto i limiti previsti in relazione ai mq/passeggero necessari per il livello di servizio “C”
- Aerostazione T3 controlli sicurezza: livello di saturazione prossimo al 100% al massimo della capacità disponibile sulla base dei tempi di servizio monitorati nella Carta dei Servizi al passeggero
- Aree di imbarco B e C: livello di saturazione già oltre il 100% ipotizzando un fattore di massima contemporaneità di gate aperti del 70%

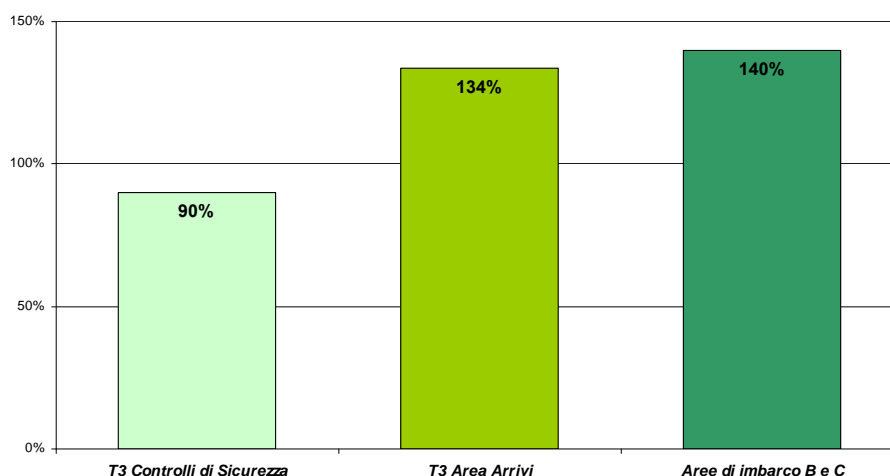


Fig. 2.1.14 – Grado di saturazione nei terminal



Tra i fattori limitanti la crescita prospettica nel medio periodo si è considerato anche quello relativo all'accessibilità viaria e ferroviaria all'aeroporto.

Infatti, il contesto attuale mostra su FCO un elevato grado di saturazione della viabilità primaria di accesso allo scalo sia in provenienza da Roma, ove l'autostrada Roma-Fiumicino risente negativamente della sistematica saturazione che si verifica sul GRA, che in provenienza da Ostia, dove la carenza dell'attraversamento del fiume Tevere rende particolarmente complicato il raggiungimento dello scalo per la gran parte degli operatori aeroportuali, residenti nel municipio XIII.

La saturazione quotidiana di tali aste di viabilità, già oggi, contribuisce a condizionare l'efficienza e limitare le performance globali dello scalo.

Tali problematiche di accessibilità sono ancora più impattanti se si considera come l'attuale offerta dei collegamenti su ferro, con la connessione non stop con Roma Termini e la linea metropolitana, presenti problematiche di soprassaturazione unite ad una condizione di degrado del materiale rotabile, scarsa puntualità e difficoltà di accessibilità al nodo di Termini, a causa dell'assegnazione di uno dei binari più remoti posto circa a 1,5 km dall'ingresso principale della Stazione.

In tale contesto di saturazione dell'accessibilità, appare opportuno prevedere la crescita della domanda coerente con le difficoltà di raggiungimento dell'aeroporto da parte dei passeggeri, del personale navigante e degli operatori dei servizi aeroportuali.

Sulla base delle considerazioni sin qui esposte la crescita del traffico, negli anni 2011-2020, è stata ipotizzata con un tasso medio annuo del 1,7%.

Successivamente si avvierà un processo di recupero del gap tra domanda potenziale e traffico. Tale fenomeno si svilupperà in modo graduale poiché è legato a modifiche del network e scelte commerciali da parte dei vettori di non immediata implementazione.

Questo processo sarà supportato dai rilasci di capacità aeroportuale previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale ADR con incrementi capacitivi sulla parte sud dell'attuale sedime e l'espansione a nord con il nuovo complesso di aerostazioni e piste.

Il risultato in termini di traffico passeggeri è sintetizzato nel grafico seguente.

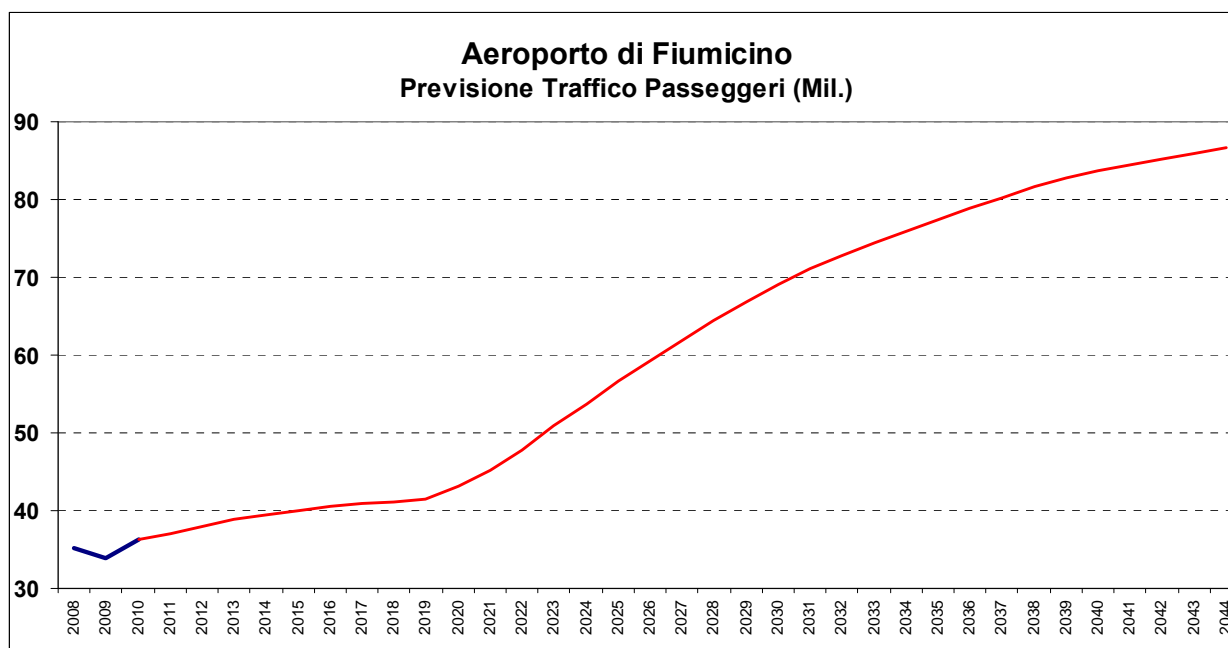
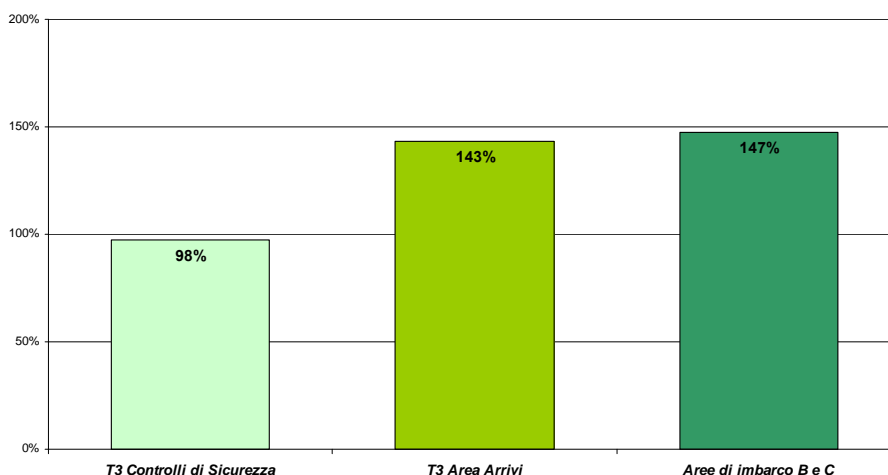


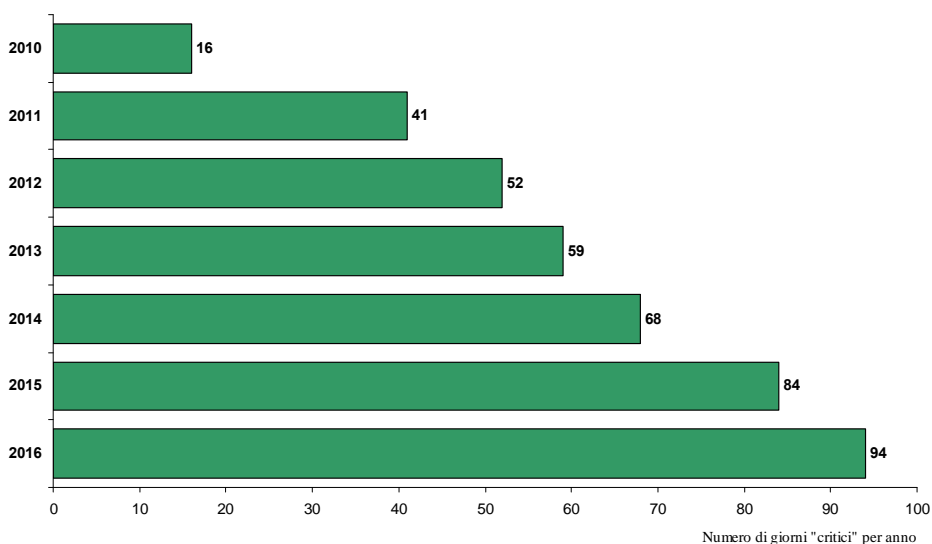
Fig. 2.1.15 – Previsione Traffico Pax aeroporto di Fiumicino

L'evoluzione di traffico, nonostante sia limitata nei prossimi anni, rappresenterà, comunque, un aggravio delle condizioni di saturazione per le strutture dell'aeroporto e delle vie di accesso. A queste condizioni si farà fronte tramite l'ottimizzazione nella gestione dei giorni "critici" e la pianificazione di opportune task force di monitoraggio e facilitazione per passeggeri e operazioni.

Di seguito riportiamo l'evoluzione della saturazione dei sottosistemi terminal più sollecitati e una proiezione dei giorni "critici" al 2016.



*Fig. 2.1.16 – Saturazione nei terminal al 2016*



*Fig. 2.1.17 –Proiezione del numero di giorni critici*

In questo contesto ADR continuerà la ricerca di sviluppi di traffico orientati alla qualità rispetto alla quantità degli stessi, con focus sulle direttrici di lungo raggio caratterizzate da maggiori volumi di domanda oggi insoddisfatta.

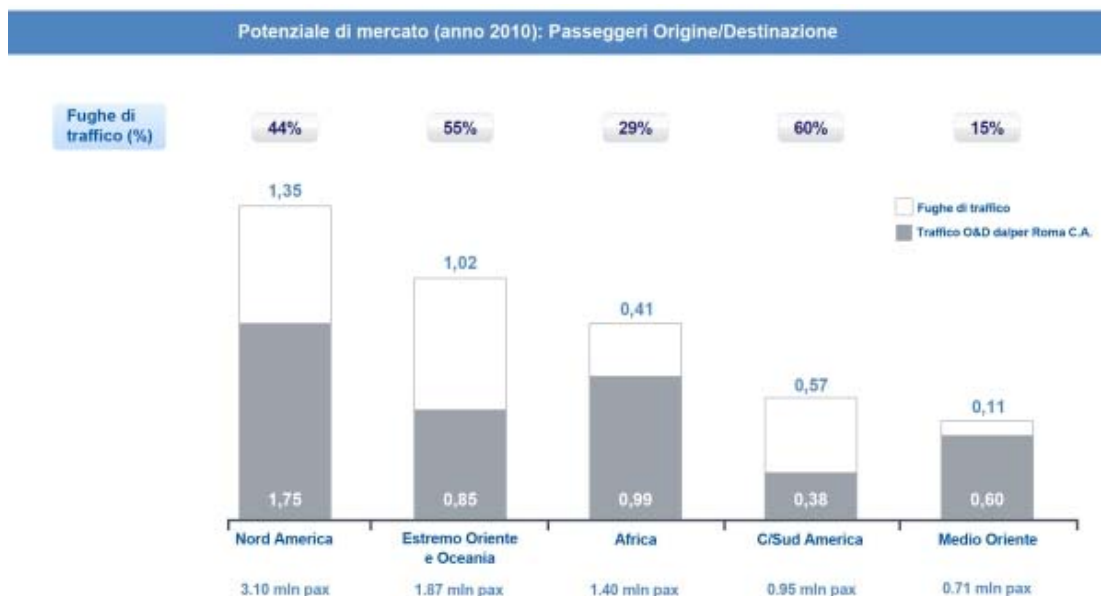


Fig. 2.1.18. Fughe di Traffico (anno 2010) fonte Airport IS (IATA)

Come è facilmente desumibile dal grafico sopra riportato, nonostante l'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino già sia dotato di un'ampia rete di collegamenti verso le principali aree geografiche del mondo, la continua crescita della domanda di trasporto aereo passeggeri rende l'attuale offerta di voli diretti ancora lontana dal soddisfare pienamente le richieste del mercato.

Questo scenario, particolarmente intenso per alcune aree geografiche caratterizzate da forte domanda, dà origine alle cosiddette "fughe di traffico": passeggeri appartenenti al bacino di utenza degli aeroporti di Roma costretti a raggiungere la destinazione finale attraverso altri grandi aeroporti internazionali a causa della mancanza o alla carenza di collegamenti diretti da e per la Capitale.

In prospettiva è quindi realistico immaginare una crescita delle direttrici verso l'estremo oriente, in particolare verso Cina ed India (anche attraverso la crescita dei vettori mediorientali), verso il centro-sud America (Argentina e Brasile) e verso l'area nord americana, dove, oltre agli Stati Uniti, Canada e Messico potranno presentare ulteriori sviluppi di traffico.

## 2.2 Principali assunti relativi alle previsioni di traffico merci

Dopo anni di crescita del mercato cargo mondiale, dal biennio 2007-08 si è avviato un processo di contrazione dei volumi strettamente legato all'andamento dell'economia mondiale alla conseguente riduzione dei consumi e della domanda di beni industriali.

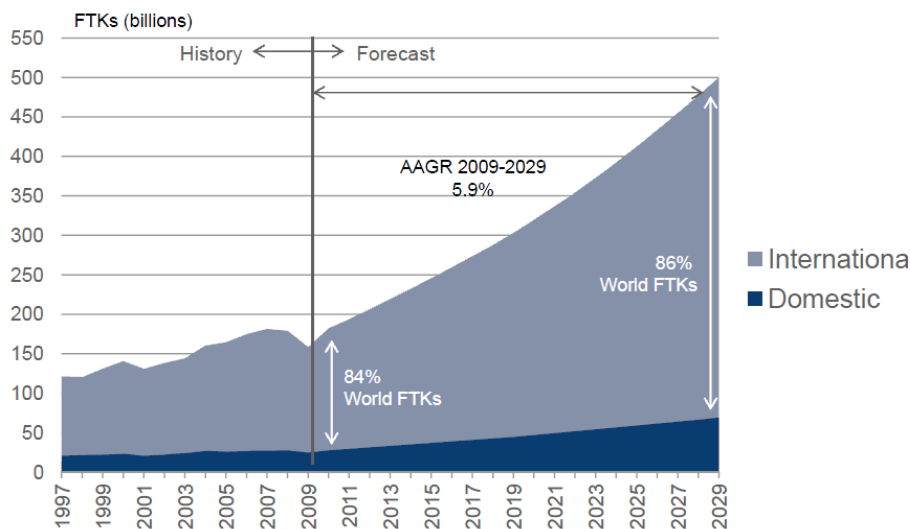


Fig. 2.2.1- Previsioni trasporto merci (fonte Airbus)

A livello mondiale si prevede un tasso più elevato per gli anni 2009-29 (+5,9% medio annuo espresso in FTK) che sostanzialmente triplicherà, al 2029, le tonnellate chilometro trasportate (FTK) rispetto a quelle attuali (fonte: Airbus Industries "Global Market Forecast 10-29").

Gli incrementi annui saranno chiaramente differenziati a seconda delle aree geografiche di riferimento; i tassi di crescita saranno molto elevati in particolare nelle direttrici di traffico da/per le economie emergenti (Cina in primis) mentre seguiranno andamenti più contenuti per le direttrici da/per economie mature, tra cui sicuramente l'Europa.

La tabella che segue, in cui si evidenziano i tassi di crescita per le direttrici più importanti, mette in evidenza infatti un tasso di crescita medio annuo del traffico aereo merci da/per l'Europa più contenuto ed oscillante, per il periodo 2009-18, tra il +1,2% (Nord America-Europa) ed il +3,8% (Africa-Europa).

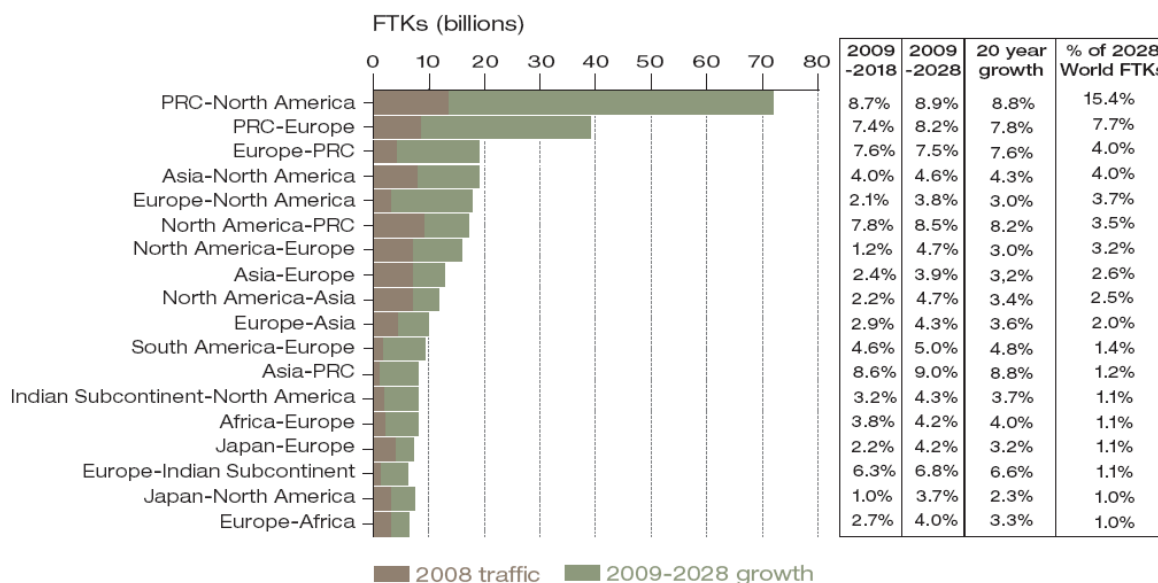


Fig. 2.2.2 -Tassi di crescita per le direttrici più importanti per il periodo 2009-28 (fonte Airbus)

Per quanto riguarda in particolare lo scalo di Fiumicino, è prevedibile che anche nei prossimi anni il traffico merci continui a risentire del fatto che il proprio mercato di riferimento sia chiaramente collocato nel Nord Italia, come ben illustrato dal grafico/tabella seguente elaborata sulla base delle informazioni estrapolate dal sistema Coeweb-ISTAT.



*Fig. 2.2.3 – Collocazione traffico merci scalo di Fiumicino*

Da tale analisi risulta evidente come l'Italia centro-meridionale rappresenta soltanto un quarto dei volumi merci di origine/destinazione del Nord Italia.

Si è pertanto ipotizzato che il mercato del trasportato merci cresca sullo scalo romano in funzione dell'incremento dei voli ma con tassi di crescita inferiori alle medie di mercato; in proposito si è inoltre ipotizzato che prospetticamente non vengano a mutarne significativamente le attuali caratteristiche del traffico merci di FCO rappresentate nel paragrafo 1.2.4.

## 2.3 Sintesi delle previsioni annuali di traffico

Sono di seguito riportate, in conformità con lo standard richiesto da ENAC, le tabelle che sintetizzano l'andamento del traffico passeggeri, movimenti e merci sui vari scali del sistema aeroportuale romano.

### 2.3.1 Le previsioni per il Sistema Aeroportuale Romano

Sistema Aeroportuale	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR (16/10)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>40.909.255</b>	<b>42.385.964</b>	<b>43.257.034</b>	<b>43.963.572</b>	<b>44.555.855</b>	<b>45.122.939</b>	<b>45.664.540</b>	<b>1,8%</b>
di cui IATA	69,5%	68,6%	68,0%	67,8%	67,6%	67,4%	67,2%	
di cui Low Cost	27,6%	29,3%	29,6%	29,7%	29,9%	30,1%	30,2%	
di cui Charter	2,6%	1,9%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	5,9%	3,6%	2,1%	1,6%	1,3%	1,3%	1,2%	
<b>Trasferimenti</b>	<b>5.055.170</b>	<b>5.110.686</b>	<b>5.264.742</b>	<b>5.420.445</b>	<b>5.569.951</b>	<b>5.707.242</b>	<b>5.815.731</b>	<b>2,4%</b>
<b>Pax Originanti</b>	<b>15.287.686</b>	<b>15.894.867</b>	<b>16.176.593</b>	<b>16.363.924</b>	<b>16.507.026</b>	<b>16.650.044</b>	<b>16.809.165</b>	<b>1,6%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	77,2%	78,1%	78,0%	77,6%	77,3%	77,1%	76,9%	
di cui Av. Comm. Extra UE	22,7%	21,7%	21,8%	22,2%	22,5%	22,8%	23,0%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	10,8%	1,1%	3,0%	3,0%	2,8%	2,5%	1,9%	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	4,5%	4,0%	1,8%	1,2%	0,9%	0,9%	1,0%	
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>19.083.489</b>	<b>19.715.873</b>	<b>20.132.286</b>	<b>20.458.282</b>	<b>20.734.288</b>	<b>20.999.084</b>	<b>21.251.801</b>	<b>1,8%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>383.309</b>	<b>384.213</b>	<b>388.124</b>	<b>391.789</b>	<b>395.132</b>	<b>399.056</b>	<b>402.877</b>	<b>0,8%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	74,2%	75,1%	74,9%	74,6%	74,4%	74,3%	74,2%	
di cui Av. Comm. Extra UE	18,6%	18,2%	18,4%	18,7%	18,9%	19,0%	19,2%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	7,2%	6,8%	6,7%	6,7%	6,7%	6,7%	6,6%	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	0,3%	0,2%	1,0%	0,9%	0,9%	1,0%	1,0%	
<b>Merce (Tons)</b>	<b>171.681</b>	<b>163.005</b>	<b>164.609</b>	<b>166.470</b>	<b>168.519</b>	<b>170.681</b>	<b>172.919</b>	<b>0,1%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	19,3%	-5,1%	1,0%	1,1%	1,2%	1,3%	1,3%	
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.867</b>	<b>9.315</b>	<b>9.327</b>	<b>9.438</b>	<b>9.551</b>	<b>9.658</b>	<b>9.755</b>	<b>-1,8%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	-9,5%	-14,3%	0,1%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Sistema Aeroportuale	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/16)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>45.973.952</b>	<b>46.228.586</b>	<b>46.063.915</b>	<b>47.604.439</b>	<b>50.477.298</b>	<b>2,0%</b>
di cui IATA	67,1%	67,0%	67,6%	67,8%	67,0%	
di cui Low Cost	30,4%	30,4%	29,9%	29,7%	30,6%	
di cui Charter	2,3%	2,3%	2,4%	2,3%	2,2%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	0,7%	0,6%	-0,4%	3,3%	6,0%	
<b>Trasferimenti</b>	<b>5.935.679</b>	<b>6.053.516</b>	<b>6.176.179</b>	<b>6.512.053</b>	<b>6.921.622</b>	<b>3,5%</b>
<b>Pax Originanti</b>	<b>16.844.136</b>	<b>16.853.764</b>	<b>16.649.655</b>	<b>17.071.605</b>	<b>18.064.095</b>	<b>1,5%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	76,6%	76,4%	75,9%	75,3%	75,2%	
di cui Av. Comm. Extra UE	23,2%	23,4%	23,9%	24,6%	24,7%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	2,1%	2,0%	2,0%	5,4%	6,3%	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	0,2%	0,1%	-1,2%	2,5%	5,8%	
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>21.390.822</b>	<b>21.502.449</b>	<b>21.406.878</b>	<b>22.112.520</b>	<b>23.445.983</b>	<b>2,0%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>404.528</b>	<b>405.736</b>	<b>400.152</b>	<b>424.375</b>	<b>454.631</b>	<b>2,4%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	74,0%	73,9%	74,7%	74,7%	74,5%	
di cui Av. Comm. Extra UE	19,3%	19,4%	19,9%	19,7%	19,4%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	6,7%	6,7%	5,4%	5,6%	6,0%	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	0,4%	0,3%	-1,4%	6,1%	7,1%	
<b>Merce (Tons)</b>	<b>175.562</b>	<b>178.982</b>	<b>174.341</b>	<b>182.843</b>	<b>194.704</b>	<b>2,4%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	1,5%	1,9%	-2,6%	4,9%	6,5%	
<b>Posta (Tons)</b>	<b>9.845</b>	<b>9.937</b>	<b>10.044</b>	<b>10.152</b>	<b>10.261</b>	<b>1,0%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	0,9%	0,9%	1,1%	1,1%	1,1%	

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Sistema Aeroportuale	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>47.604.439</b>	<b>63.553.548</b>	<b>77.622.448</b>	<b>87.226.938</b>	<b>94.719.366</b>	<b>98.495.602</b>	<b>5,0%</b>	<b>1,7%</b>
di cui IATA	67,8%	66,8%	66,4%	65,6%	64,8%	64,5%		
di cui Low Cost	29,7%	31,2%	31,9%	32,8%	33,7%	34,0%		
di cui Charter	2,3%	1,8%	1,6%	1,5%	1,4%	1,4%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%		
<b>Trasferimenti</b>	<b>6.512.053</b>	<b>9.066.559</b>	<b>11.430.958</b>	<b>13.056.416</b>	<b>14.180.639</b>	<b>14.759.286</b>	<b>5,8%</b>	<b>1,8%</b>
<b>Pax Originanti</b>	<b>17.071.605</b>	<b>22.281.592</b>	<b>26.908.989</b>	<b>30.134.067</b>	<b>32.803.076</b>	<b>34.168.751</b>	<b>4,7%</b>	<b>1,7%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	75,3%	73,0%	71,3%	71,0%	70,9%	70,7%		
di cui Av. Comm. Extra UE	24,6%	26,9%	28,6%	28,9%	29,0%	29,2%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%		
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>22.112.520</b>	<b>29.473.161</b>	<b>36.101.377</b>	<b>40.703.658</b>	<b>44.330.638</b>	<b>46.199.402</b>	<b>5,0%</b>	<b>1,8%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>424.375</b>	<b>558.609</b>	<b>665.615</b>	<b>736.235</b>	<b>788.330</b>	<b>813.478</b>	<b>4,6%</b>	<b>1,4%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	74,7%	74,0%	73,4%	73,6%	73,5%	73,5%		
di cui Av. Comm. Extra UE	19,7%	20,9%	22,1%	22,2%	22,3%	22,3%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	5,6%	5,1%	4,5%	4,3%	4,2%	4,2%		
<b>Merce (Tons)</b>	<b>182.843</b>	<b>227.573</b>	<b>262.547</b>	<b>292.300</b>	<b>322.356</b>	<b>344.061</b>	<b>3,7%</b>	<b>2,0%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.152</b>	<b>10.701</b>	<b>11.077</b>	<b>11.450</b>	<b>11.764</b>	<b>12.027</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,6%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

### 2.3.2 Le previsioni per Fiumicino

Le previsioni di traffico passeggeri, movimenti e merci che scaturiscono da quanto esposto fin qui sono riportate di seguito :

FIUMICINO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR (16/10)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>36.338.179</b>	<b>37.593.858</b>	<b>38.322.123</b>	<b>39.015.288</b>	<b>39.592.726</b>	<b>40.147.899</b>	<b>40.679.549</b>	<b>1,9%</b>
di cui IATA	78,2%	77,4%	76,7%	76,3%	76,0%	75,7%	75,5%	
di cui Low Cost	18,6%	20,4%	20,7%	21,0%	21,3%	21,6%	21,8%	
di cui Charter	2,9%	2,1%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	<i>7,5%</i>	<i>3,5%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,8%</i>	<i>1,5%</i>	<i>1,4%</i>	<i>1,3%</i>	
<b>Trasferimenti</b>	<b>5.055.170</b>	<b>5.110.686</b>	<b>5.264.742</b>	<b>5.420.445</b>	<b>5.569.951</b>	<b>5.707.242</b>	<b>5.815.731</b>	<b>2,4%</b>
<b>Pax Originanti</b>	<b>12.994.860</b>	<b>13.498.814</b>	<b>13.709.137</b>	<b>13.889.782</b>	<b>14.025.462</b>	<b>14.162.524</b>	<b>14.316.670</b>	<b>1,6%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	73,6%	74,8%	74,7%	74,2%	73,9%	73,6%	73,4%	
di cui Av. Comm. Extra UE	26,4%	25,2%	25,3%	25,8%	26,1%	26,4%	26,6%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-	-	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	<i>10,8%</i>	<i>1,1%</i>	<i>3,0%</i>	<i>3,0%</i>	<i>2,8%</i>	<i>2,5%</i>	<i>1,9%</i>	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	<i>6,3%</i>	<i>3,9%</i>	<i>1,6%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,1%</i>	
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>16.805.273</b>	<b>17.333.714</b>	<b>17.678.951</b>	<b>17.998.300</b>	<b>18.266.926</b>	<b>18.525.800</b>	<b>18.773.570</b>	<b>1,9%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>329.269</b>	<b>329.358</b>	<b>332.571</b>	<b>336.172</b>	<b>339.423</b>	<b>343.213</b>	<b>346.922</b>	<b>0,9%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	76,7%	77,5%	77,3%	76,9%	76,7%	76,6%	76,4%	
di cui Av. Comm. Extra UE	21,5%	20,9%	21,2%	21,5%	21,7%	21,9%	22,0%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	1,8%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	<i>1,5%</i>	<i>0,0%</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,1%</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,1%</i>	<i>1,1%</i>	
<b>Merce (Tons)</b>	<b>153.679</b>	<b>143.054</b>	<b>144.282</b>	<b>145.777</b>	<b>147.516</b>	<b>149.363</b>	<b>151.280</b>	<b>-0,3%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	<i>10,7%</i>	<i>-2,7%</i>	<i>2,3%</i>	<i>2,7%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,8%</i>	
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.867</b>	<b>9.315</b>	<b>9.327</b>	<b>9.438</b>	<b>9.551</b>	<b>9.658</b>	<b>9.755</b>	<b>-1,8%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	<i>-9,5%</i>	<i>-14,3%</i>	<i>0,1%</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,1%</i>	<i>1,0%</i>	

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

FIUMICINO	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/16)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>40.982.029</b>	<b>41.236.663</b>	<b>41.512.876</b>	<b>43.126.776</b>	<b>45.233.029</b>	<b>2,1%</b>
di cui IATA	75,3%	75,1%	75,0%	74,8%	74,8%	
di cui Low Cost	22,0%	22,2%	22,3%	22,5%	22,7%	
di cui Charter	2,6%	2,6%	2,6%	2,5%	2,4%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	<i>0,7%</i>	<i>0,6%</i>	<i>0,7%</i>	<i>3,9%</i>	<i>4,9%</i>	
<b>Trasferimenti</b>	<b>5.935.679</b>	<b>6.053.516</b>	<b>6.176.179</b>	<b>6.512.053</b>	<b>6.921.622</b>	<b>3,5%</b>
<b>Pax Originanti</b>	<b>14.348.175</b>	<b>14.357.803</b>	<b>14.374.136</b>	<b>14.832.773</b>	<b>15.441.960</b>	<b>1,5%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	73,1%	72,9%	72,7%	72,1%	71,5%	
di cui Av. Comm. Extra UE	26,9%	27,1%	27,3%	27,9%	28,5%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	<i>2,1%</i>	<i>2,0%</i>	<i>2,0%</i>	<i>5,4%</i>	<i>6,3%</i>	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	<i>0,2%</i>	<i>0,1%</i>	<i>0,1%</i>	<i>3,2%</i>	<i>4,1%</i>	
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>18.909.144</b>	<b>19.020.771</b>	<b>19.144.381</b>	<b>19.886.309</b>	<b>20.838.521</b>	<b>2,1%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>348.497</b>	<b>349.705</b>	<b>351.317</b>	<b>365.752</b>	<b>382.105</b>	<b>2,0%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	76,3%	76,2%	76,1%	75,9%	75,6%	
di cui Av. Comm. Extra UE	22,2%	22,3%	22,4%	22,6%	22,9%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	<i>0,5%</i>	<i>0,3%</i>	<i>0,5%</i>	<i>4,1%</i>	<i>4,5%</i>	
<b>Merce (Tons)</b>	<b>153.599</b>	<b>156.690</b>	<b>159.851</b>	<b>166.124</b>	<b>172.467</b>	<b>2,7%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	<i>1,1%</i>	<i>0,8%</i>	<i>0,9%</i>	<i>5,3%</i>	<i>5,8%</i>	
<b>Posta (Tons)</b>	<b>9.845</b>	<b>9.937</b>	<b>10.044</b>	<b>10.152</b>	<b>10.261</b>	<b>1,0%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	<i>0,9%</i>	<i>0,9%</i>	<i>1,1%</i>	<i>1,1%</i>	<i>1,1%</i>	

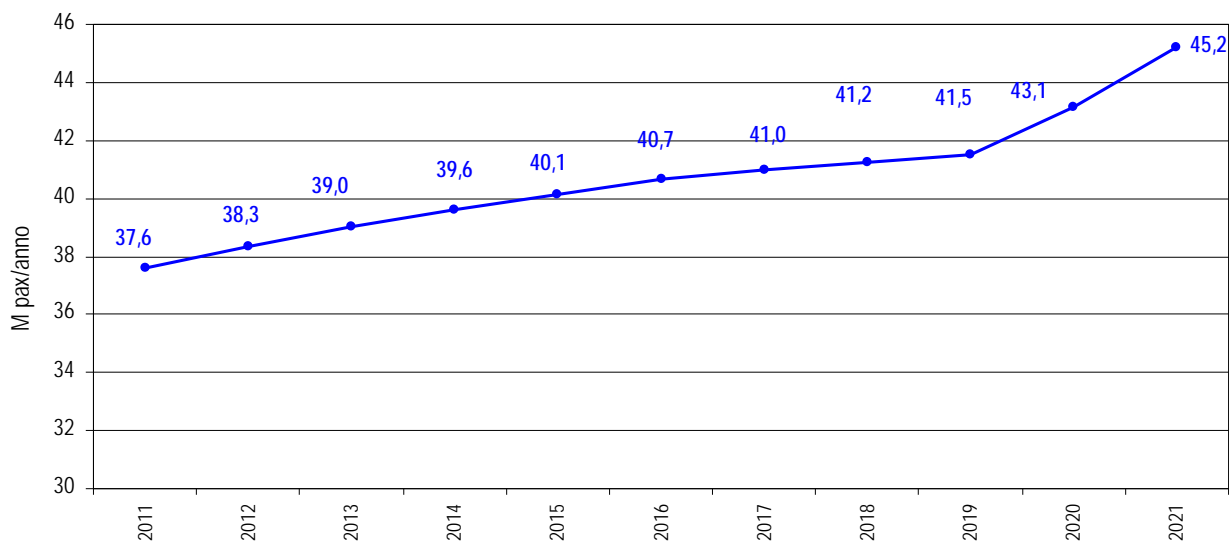
\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.



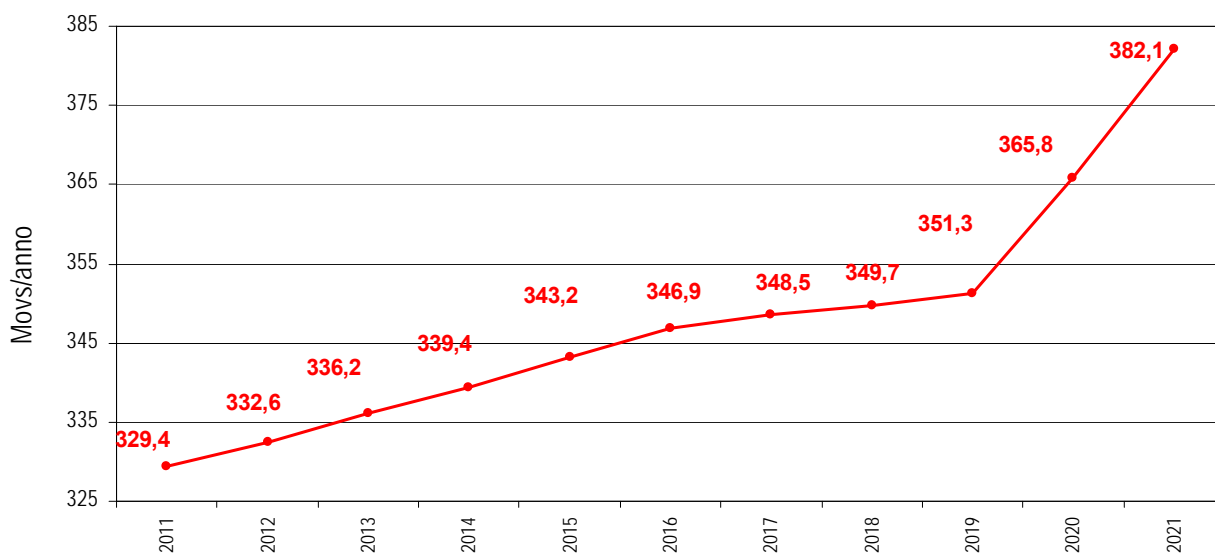
FIUMICINO	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>43.126.776</b>	<b>56.694.903</b>	<b>69.154.370</b>	<b>77.418.338</b>	<b>83.717.781</b>	<b>86.749.670</b>	<b>4,8%</b>	<b>1,6%</b>
di cui IATA	74,8%	74,9%	74,6%	73,9%	73,3%	73,2%		
di cui Low Cost	22,5%	23,0%	23,6%	24,3%	25,0%	25,1%		
di cui Charter	2,5%	2,1%	1,8%	1,7%	1,6%	1,6%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%		
<b>Trasferimenti</b>	<b>6.512.053</b>	<b>9.066.559</b>	<b>11.430.958</b>	<b>13.056.416</b>	<b>14.180.639</b>	<b>14.759.286</b>	<b>5,8%</b>	<b>1,8%</b>
<b>Pax Originanti</b>	<b>14.832.773</b>	<b>18.852.269</b>	<b>22.674.950</b>	<b>25.229.767</b>	<b>27.302.283</b>	<b>28.295.785</b>	<b>4,3%</b>	<b>1,6%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	72,1%	68,6%	66,5%	65,9%	65,5%	65,1%		
di cui Av. Comm. Extra UE	27,9%	31,4%	33,5%	34,1%	34,5%	34,9%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-		
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>19.886.309</b>	<b>26.063.088</b>	<b>31.891.173</b>	<b>35.826.998</b>	<b>38.860.861</b>	<b>40.359.550</b>	<b>4,8%</b>	<b>1,7%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>365.752</b>	<b>465.914</b>	<b>554.752</b>	<b>609.076</b>	<b>647.708</b>	<b>663.162</b>	<b>4,3%</b>	<b>1,3%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	75,9%	74,0%	72,6%	72,4%	72,1%	71,8%		
di cui Av. Comm. Extra UE	22,6%	24,8%	26,3%	26,6%	26,9%	27,1%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	1,5%	1,2%	1,1%	1,0%	1,0%	1,0%		
<b>Merce (Tons)</b>	<b>166.124</b>	<b>204.065</b>	<b>237.446</b>	<b>265.918</b>	<b>294.629</b>	<b>315.208</b>	<b>3,6%</b>	<b>2,0%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	<b>10.152</b>	<b>10.701</b>	<b>11.077</b>	<b>11.450</b>	<b>11.764</b>	<b>12.027</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,6%</b>

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

Nelle seguenti figure sono rappresentati in forma di grafico le previsioni di cui sopra.



*Fig. 2.3.2.1 – Previsioni di traffico Passeggeri 2011-2021*



*Fig. 2.3.2.2 – Previsioni di traffico Movimenti 2011-2021*

### 2.3.2.1 Suddivisione per componenti di traffico e alleanze

Di seguito sono evidenziate le previsioni di traffico alla base del presente Progetto, focalizzando l'attenzione sulle diverse componenti prima analizzate, ovvero i "Full Service Carriers" (FSC) e i "Low Fare Carriers" (LFC). La componente FSC viene inoltre suddivisa per alleanza di compagnie aeree.

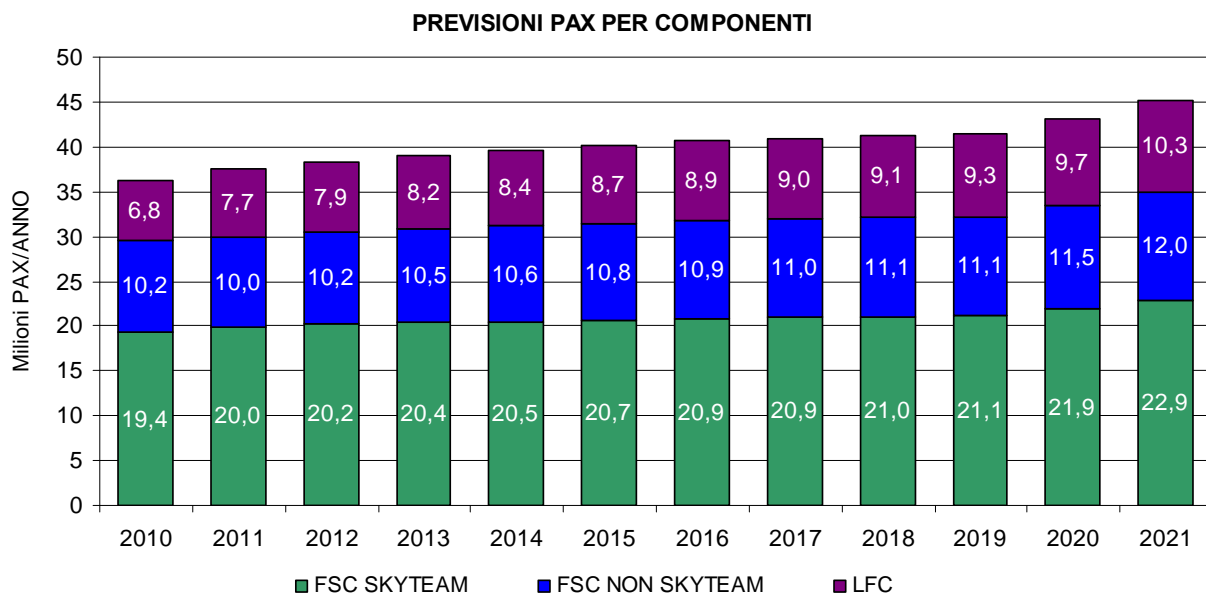


Fig. 2.3.2.1.1 – Previsioni di traffico Passeggeri per componenti

	FSC SKYTEAM		FSC NON SKY		LFC	
	PAX	Δ%	PAX	Δ%	PAX	Δ%
2010	19.359.627	4,2%	10.224.648	4,1%	6.753.904	25,0%
2011	19.960.463	3,1%	9.975.582	-2,4%	7.657.813	13,4%
2012	20.170.806	1,1%	10.235.753	2,6%	7.915.565	3,4%
2013	20.368.412	1,0%	10.472.347	2,3%	8.174.529	3,3%
2014	20.532.866	0,8%	10.638.371	1,6%	8.421.489	3,0%
2015	20.699.626	0,8%	10.794.365	1,5%	8.653.908	2,8%
2016	20.855.717	0,8%	10.945.990	1,4%	8.877.843	2,6%
2017	20.940.232	0,4%	11.022.725	0,7%	9.019.073	1,6%
2018	21.018.881	0,4%	11.082.895	0,5%	9.134.888	1,3%
2019	21.104.352	0,4%	11.138.889	0,5%	9.269.635	1,5%
2020	21.869.842	3,6%	11.541.414	3,6%	9.715.520	4,8%
2021	22.949.328	4,9%	12.029.905	4,2%	10.253.796	5,5%
2025	28.870.417		14.809.498		13.014.988	
2030	35.101.377		17.741.462		16.311.530	
2035	39.329.099		19.260.489		18.828.750	
2040	42.347.722		20.414.434		20.955.624	
2044	43.870.830		21.114.326		21.764.514	

Prc2 (8+4)

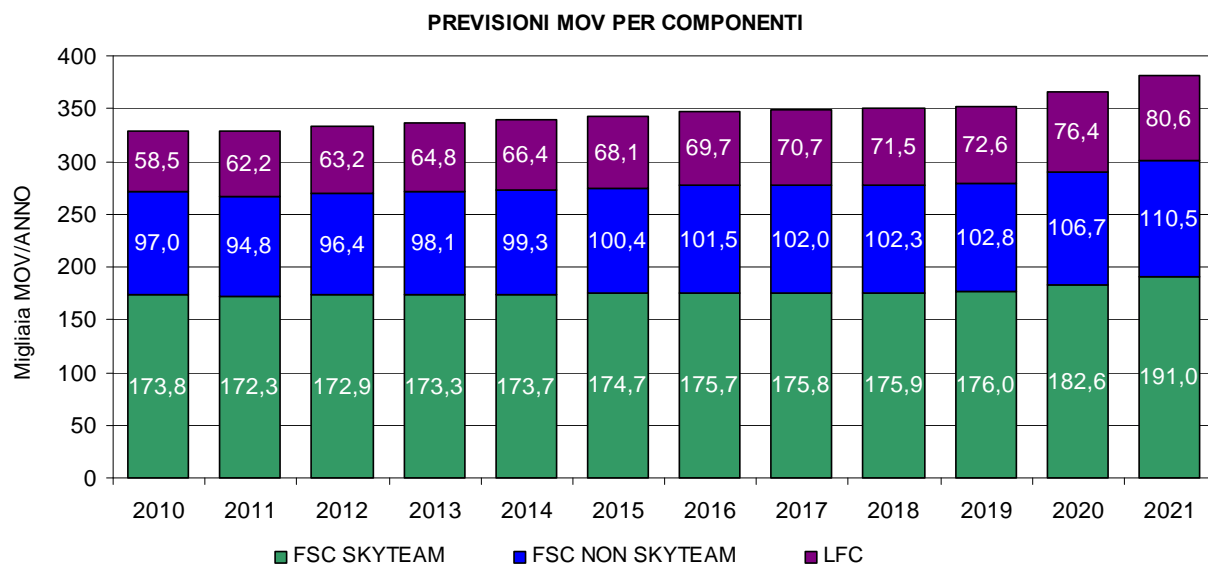


Fig. 2.3.2.1.2 – Previsioni di traffico Movimenti per componenti

	FSC SKYTEAM		FSC NON SKY		LFC	
	MOV	Δ%	MOV	Δ%	MOV	Δ%
2010	173.761	-2,6%	97.024	-0,4%	58.484	20,2%
2011	172.294	-0,8%	94.847	-2,2%	62.218	6,4%
2012	172.910	0,4%	96.435	1,7%	63.226	1,6%
2013	173.281	0,2%	98.134	1,8%	64.756	2,4%
2014	173.737	0,3%	99.312	1,2%	66.374	2,5%
2015	174.729	0,6%	100.397	1,1%	68.087	2,6%
2016	175.670	0,5%	101.521	1,1%	69.731	2,4%
2017	175.789	0,1%	101.970	0,4%	70.738	1,4%
2018	175.872	0,0%	102.290	0,3%	71.542	1,1%
2019	175.992	0,1%	102.750	0,4%	72.575	1,4%
2020	182.635	3,8%	106.691	3,8%	76.427	5,3%
2021	191.023	4,6%	110.488	3,6%	80.594	5,5%
2025	233.246		131.474		101.194	
2030	276.448		152.597		125.708	
2035	303.003		162.035		144.038	
2040	319.149		168.523		160.037	
2044	325.041		171.983		166.137	

Prc2 (8+4)

### 2.3.2.2 Previsioni “busy day”, “TPHP” e “TPHM”

Ai fini del corretto dimensionamento di tutti i sistemi aeroportuali, sono state analizzate le previsioni di traffico focalizzando l'attenzione sulla giornata di **busy day**, che è definito come il secondo giorno in termini di traffico della settimana media calcolata nel mese di picco.

L'analisi per l'anno 2021 è stata svolta partendo dalle giornate di busy day passeggeri e movimenti del 2011, essendo stato questo l'anno consuntivo in cui sono stati registrati i maggiori volumi di traffico in termini sia di totali annui che di busy day.

Dalle giornate di busy day attuale e previsionale si è calcolato, per ciascuna componente di traffico, il valore di punta definito come *Tipical Peak Hour Passenger (TPHP)* e *Tipical Peak Hour Movement (TPHM)*.

I valori di TPHP e TPHM sono stati utilizzati per la verifica “domanda-capacità”, esposta nei successivi capitoli, necessaria ad assicurare il mantenimento degli adeguati livelli di servizio.

#### 2.3.2.2.1 Busy day 2011

I grafici di seguito riportati mostrano gli andamenti orari di passeggeri e movimenti nelle giornate di busy day registrate nel 2011, con evidenza dei valori di picco per ciascuna tipologia e componente di traffico.

Nello specifico per il **traffico passeggeri** il busy day è stato il 03/07/2011 con 132.389 passeggeri, di cui si evidenziano le seguenti componenti:

- Passeggeri totali, ovvero la somma combinata di arrivi e partenze (Fig. 2.3.2.2.1.1);
- Passeggeri originanti, ovvero quella componente dei passeggeri in partenza che entra in aeroporto provenendo dall'esterno (Fig. 2.3.2.2.1.2);
- Passeggeri transfer, ovvero quella componente dei passeggeri in partenza che proviene da un precedente volo in arrivo a FCO (Fig. 2.3.2.2.1.3);
- Passeggeri in partenza totali, ovvero la somma combinata di originanti e transfer (Fig. 2.3.2.2.1.4);
- Passeggeri in arrivo totali (Fig. 2.3.2.2.1.5).

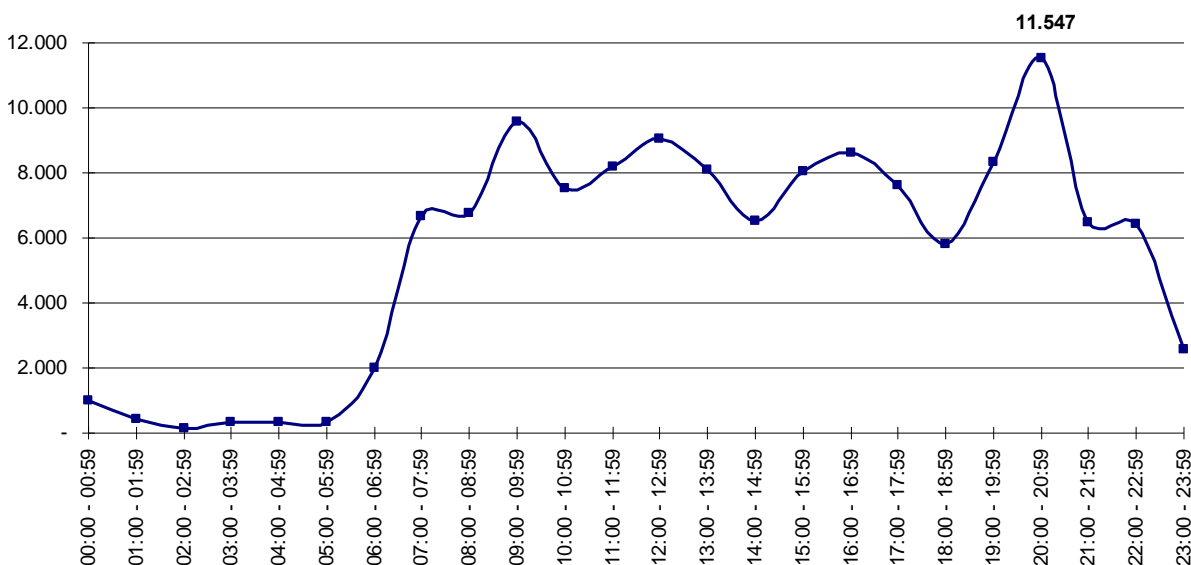


Fig. 2.3.2.2.1.1 – Passeggeri Totali 03/07/2011

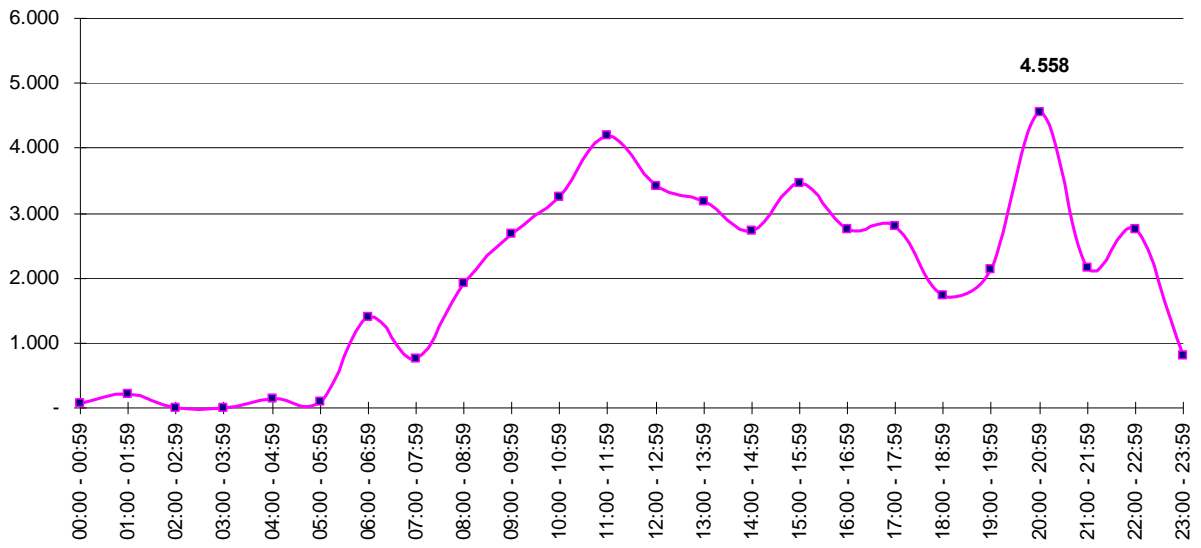


Fig. 2.3.2.2.1.2 – Passeggeri Originanti 03/07/2011

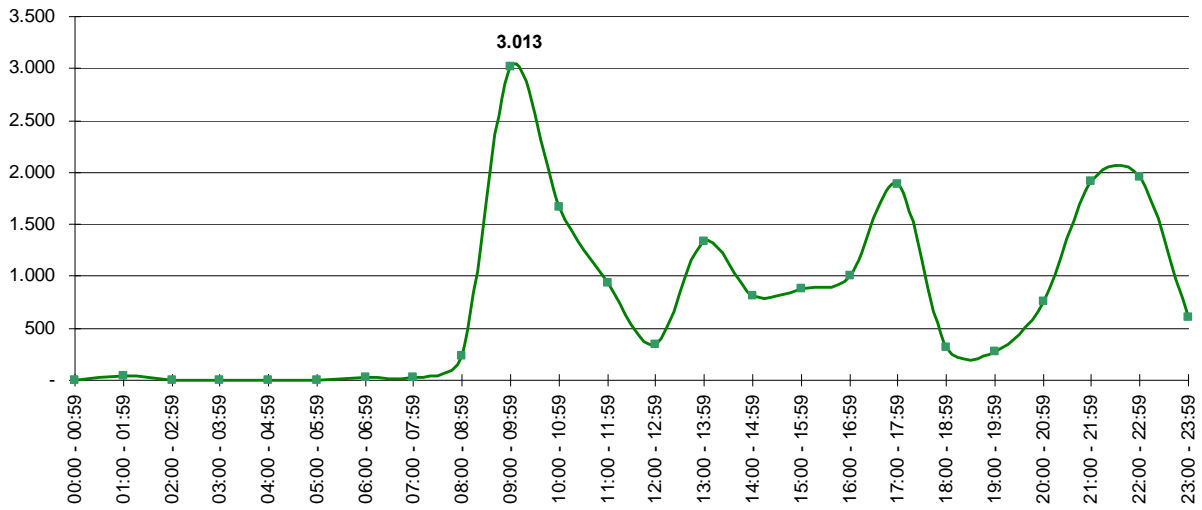
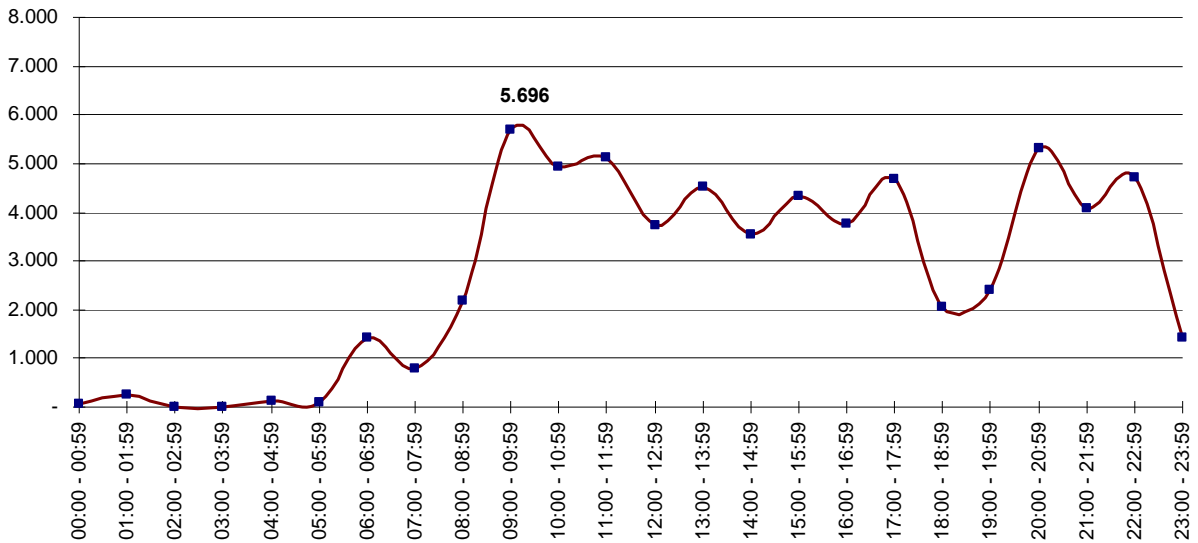
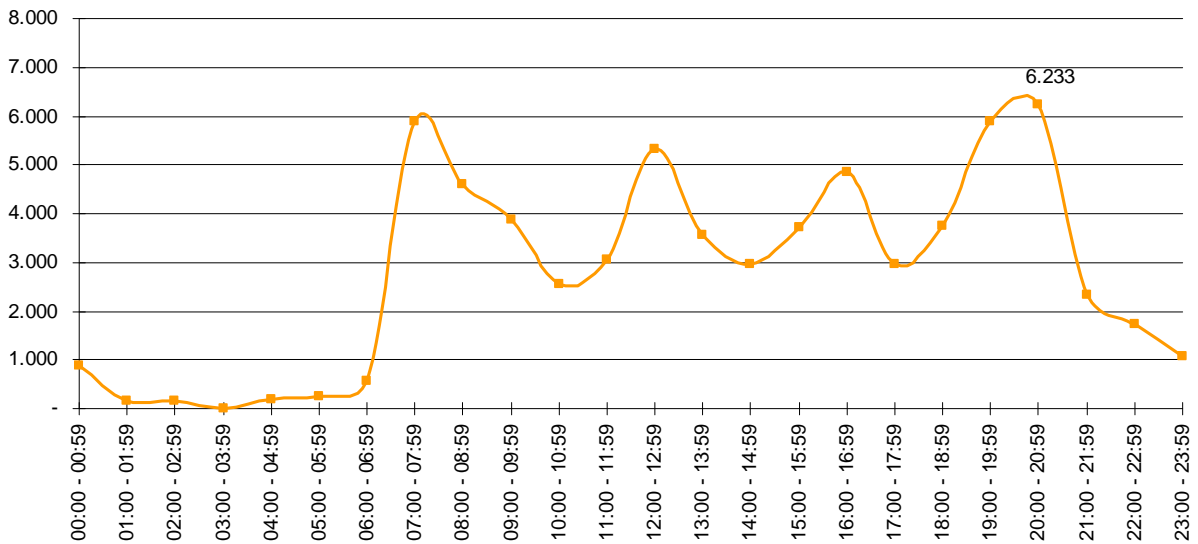


Fig. 2.3.2.2.1.3 – Passeggeri Transfert 03/07/2011

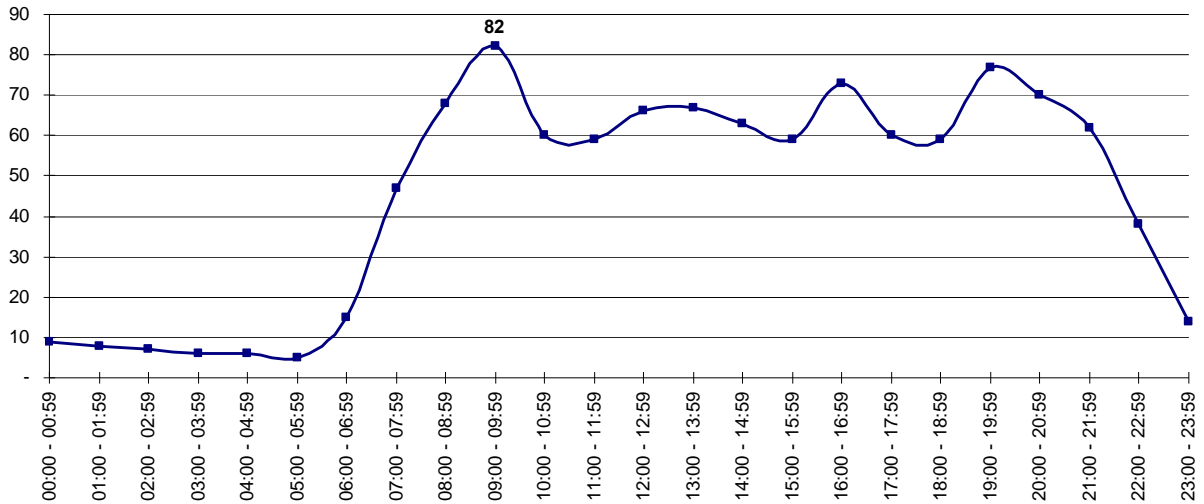


*Fig. 2.3.2.2.1.4 – Passeggeri in Partenza Totali (Originanti + Transfert) 03/07/2011*

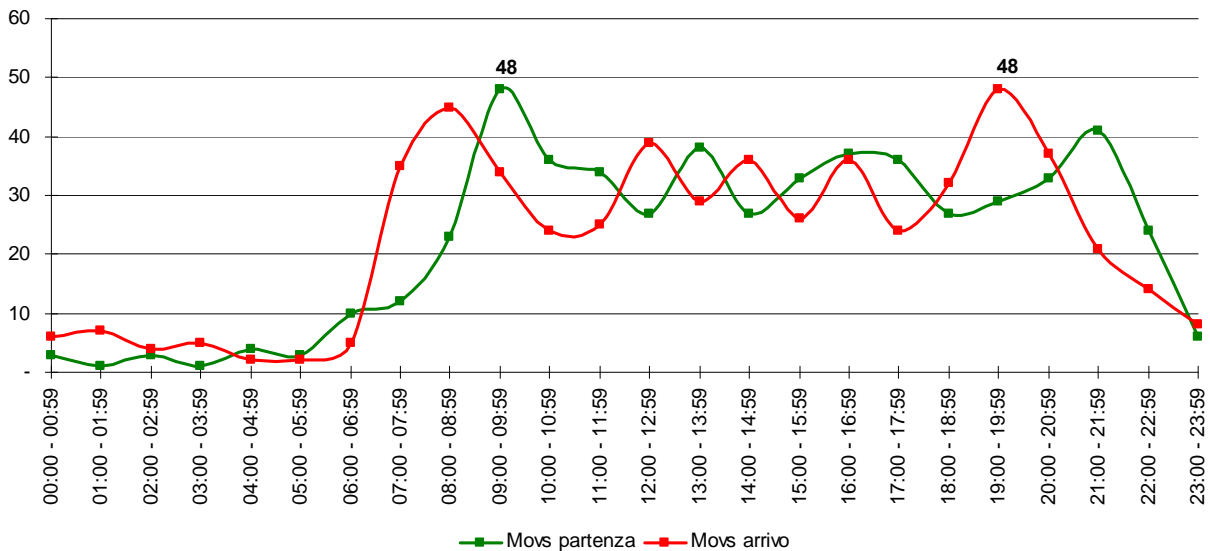


*Fig. 2.3.2.2.1.5 – Passeggeri in Arrivo Totali (Terminanti + Transfert) 03/07/2011*

Per l'analisi del **traffico movimenti** il busy day è stato il 15/07/2011 con 1.035 movimenti; tuttavia per le simulazioni airside è stato considerato il peak day 05/09/2011 con 1.080 movimenti, di cui sono di seguito evidenziati gli andamenti nel suo complesso (Fig. 2.3.2.2.1.6) e nella scomposizione arrivi e partenze (Fig. 2.3.2.2.1.7) per evidenziare la punta oraria complessiva e quelle di arrivi e partenze.



*Fig. 2.3.2.2.1.6 – Movimenti Totali 05/09/2011*



*Fig. 2.3.2.2.1.7 – Movimenti Arrivi + Partenze 05/09/2011*



### 2.3.2.2.2 Busy day Passeggeri e TPHP 2021

A partire dagli andamenti del busy day passeggeri del 2011 si è impostato il calcolo dei passeggeri nell'ora di punta (TPHP) del 2021 applicando a ciascuna componente la seguente ipotesi di crescita:

$$TPHP_i 2012 = TPHP_i 2011 * \Delta\% (2012-2011)$$

$$TPHP_i 2013 = TPHP_i 2012 * \Delta\% (2013-2012)$$

...  
...  
...

$$TPHP_i 2021 = TPHP_i 2020 * \Delta\% (2021-2020)$$

dove:

TPHP<sub>i</sub> = componente *i* di traffico passeggeri/ora, ad esempio pax originanti, pax transfer, ecc.

Δ% (2012-2011) = percentuali globali di crescita del traffico del periodo 2012-2011 relative alle previsioni di traffico annuali prima esposte e sintetizzate nella seguente tabella:

DATA	16/8/97	23/8/98	16/8/99	17/7/00	15/7/01	8/10/02	4/8/03	2/8/04	1/7/05	14/7/06	23/7/07	4/8/08	24/8/09	9/8/10	3/7/11
PASSGGERI	82520	86568	79267	82096	87331	81591	89735	98108	97877	102837	114.275	125.468	118.665	128.557	132.389
Δ%		4,9%	-8,4%	3,6%	6,4%	-6,6%	10,0%	9,3%	-0,2%	5,1%	11,1%	9,8%	-5,4%	8,3%	3,0%

La tabella seguente illustra le previsioni in termini di Busy day e TPHP (2010 e 2011 sono dati consuntivati):

	PASSEGGGERI [pax/anno]	Δ %	BUSY DAY [pax/giorno]	Δ %	TPHP (Busy Day)	Δ %
2010	36.338.179	7,5%	128.557	8,3%	10.236	11,5%
2011	37.593.858	3,5%	132.389	3,0%	11.547	12,8%
2012	38.322.123	1,9%	135.004	1,9%	11.771	1,9%
2013	39.015.288	1,8%	137.491	1,8%	11.984	1,8%
2014	39.592.726	1,5%	139.557	1,5%	12.161	1,5%
2015	40.147.899	1,4%	141.541	1,4%	12.331	1,4%
2016	40.679.549	1,3%	143.441	1,3%	12.495	1,3%
2017	40.982.029	0,7%	144.515	0,7%	12.588	0,7%
2018	41.236.663	0,6%	145.419	0,6%	12.666	0,6%
2019	41.512.876	0,7%	146.400	0,7%	12.751	0,7%
2020	43.126.776	3,9%	152.321	3,9%	13.246	3,9%
2021	45.233.029	4,9%	160.143	4,9%	13.893	4,9%

### 2.3.2.2.3 Busy day Movimenti e TPHM 2021

Le previsioni dei movimenti nel giorno sono state definite mediante l'analisi dei valori di busy day negli anni compresi tra il 1997 ed il 2011 e dei movimenti annui stimati nelle previsioni di traffico fino al 2021.

Per il calcolo infatti, si suppone che la crescita dei movimenti nel giorno sia direttamente proporzionale alla crescita dei movimenti annui: più precisamente l'incremento percentuale dei movimenti giorno coincide con quello annuo.

Si riporta pertanto la tabella relativa ai valori di busy day dal 1997 al 2011 con le relative percentuali di variazione ed anche la tabella con le previsioni di traffico dei movimenti nell'anno e nel giorno.

DATA	25/7/97	15/7/98	23/7/99	12/7/00	23/7/01	11/7/02	1/7/03	9/7/04	15/7/05	10/7/06	3/7/07	25/7/08	20/7/09	16/7/10	15/7/11
MOVIMENTI	711	761	793	843	860	862	935	959	937	968	1.037	1.111	1.019	1.049	1.035
Δ%		7,0%	4,2%	6,3%	2,0%	0,2%	8,5%	2,6%	-2,3%	3,3%	7,1%	7,1%	-8,3%	2,9%	-1,3%

La tabella seguente illustra le previsioni in termini di Busy day e TPHM:

	MOVIMENTI [mov/anno]	Δ %	BUSY DAY [mov/giorno]	Δ %	TPHM (Busy Day)	Δ %
2010	329.269	1,5%	1.049	2,94%	78	-1,3%
2011	329.358	0,0%	1.035	-1,3%	82	5,1%
2012	332.571	1,0%	1.045	1,0%	83	1,0%
2013	336.172	1,1%	1.057	1,1%	84	1,1%
2014	339.423	1,0%	1.067	1,0%	85	1,0%
2015	343.213	1,1%	1.079	1,1%	85	1,1%
2016	346.922	1,1%	1.091	1,1%	86	1,1%
2017	348.497	0,5%	1.096	0,5%	87	0,5%
2018	349.705	0,3%	1.100	0,3%	87	0,3%
2019	351.317	0,5%	1.105	0,5%	87	0,5%
2020	365.752	4,1%	1.152	4,1%	91	4,1%
2021	382.105	4,5%	1.206	4,5%	95	4,5%

Le previsioni sin qui esposte tengono altresì conto della crescita del rapporto passeggeri / movimenti, in relazione alla configurazione dell'aeroporto come *secondary hub*. Nella figura è rappresentato l'andamento del numero medio annuo di passeggeri per movimento, che come mostrato cresce fino a 118 pax/mov contro i 114 pax/mov del 2011.

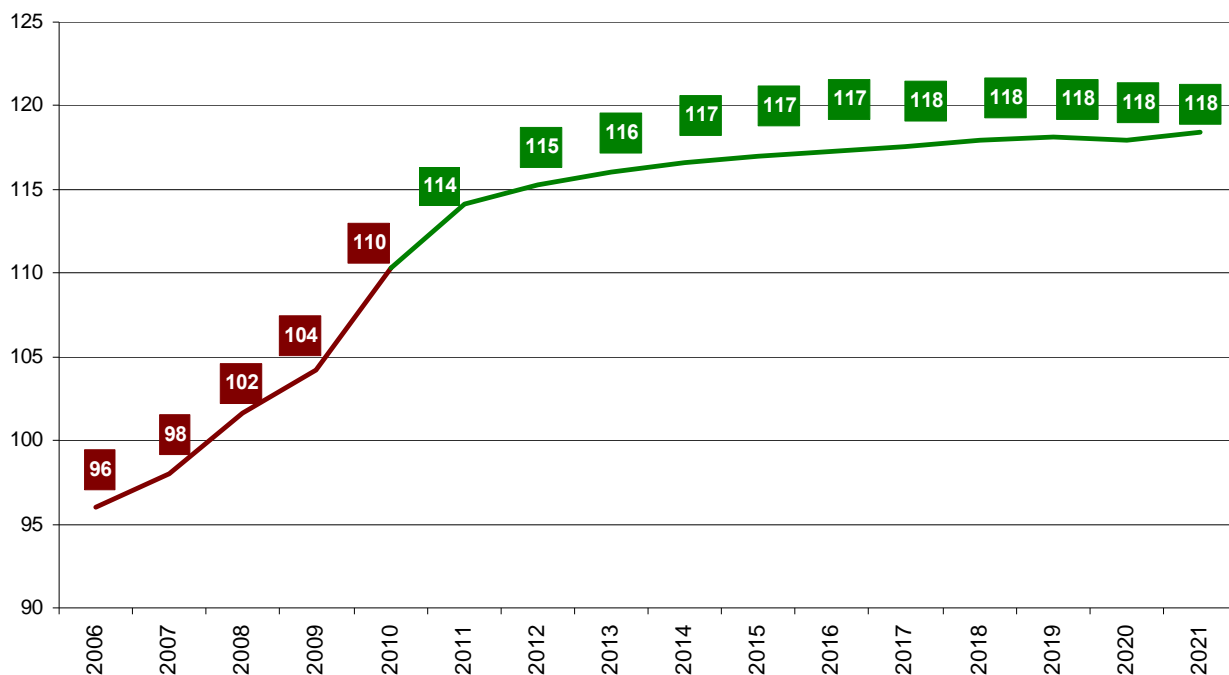


Fig. 2.3.2.2.3.1 – Rapporto Passeggeri / Movimenti

### 2.3.3 Le previsioni per Ciampino

Le previsioni di traffico passeggeri, movimenti e merci che scaturiscono da quanto esposto fin qui sono riportate di seguito :

CIAMPINO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR (16/10)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>4.571.076</b>	<b>4.792.106</b>	<b>4.934.911</b>	<b>4.948.284</b>	<b>4.963.129</b>	<b>4.975.040</b>	<b>4.984.990</b>	<b>1,5%</b>
di cui IATA	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
di cui Low Cost	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	
di cui Charter	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	-5,0%	4,8%	3,0%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	
<b>Trasferimenti</b>	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Pax Originanti</b>	<b>2.292.826</b>	<b>2.396.053</b>	<b>2.467.456</b>	<b>2.474.142</b>	<b>2.481.564</b>	<b>2.487.520</b>	<b>2.492.495</b>	<b>1,4%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	97,8%	96,7%	96,7%	96,7%	96,7%	96,7%	96,7%	
di cui Av. Comm. Extra UE	1,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	-	-	-	-	-	-	-	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	-4,8%	4,5%	3,0%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>2.278.216</b>	<b>2.382.158</b>	<b>2.453.335</b>	<b>2.459.983</b>	<b>2.467.363</b>	<b>2.473.284</b>	<b>2.478.231</b>	<b>1,4%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>54.040</b>	<b>54.855</b>	<b>55.553</b>	<b>55.618</b>	<b>55.709</b>	<b>55.843</b>	<b>55.954</b>	<b>0,6%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	58,8%	60,1%	60,7%	60,6%	60,4%	60,3%	60,2%	
di cui Av. Comm. Extra UE	1,0%	1,7%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	40,2%	38,2%	37,7%	37,9%	38,0%	38,1%	38,2%	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	-6,2%	1,5%	1,3%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	
<b>Merce (Tons)</b>	<b>18.002</b>	<b>19.950</b>	<b>20.327</b>	<b>20.693</b>	<b>21.003</b>	<b>21.319</b>	<b>21.638</b>	<b>3,1%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	6,0%	10,8%	1,9%	1,8%	1,5%	1,5%	1,5%	
<b>Posta (Tons)</b>	-	-	-	-	-	-	-	
<i>Posta (variazione %)</i>	-	-	-	-	-	-	-	

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

CIAMPINO	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/16)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>4.991.923</b>	<b>4.991.923</b>	<b>3.339.039</b>	<b>834.523</b>	<b>1.191.834</b>	<b>-24,9%</b>
di cui IATA	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	
di cui Low Cost	98,9%	98,9%	98,8%	95,5%	96,3%	
di cui Charter	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,9%	0,9%	1,0%	4,5%	3,7%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	0,1%	0,0%	-33,1%	-75,0%	42,8%	
<b>Trasferimenti</b>	-	-	-	-	-	
<b>Pax Originanti</b>	<b>2.495.961</b>	<b>2.495.961</b>	<b>1.669.519</b>	<b>417.262</b>	<b>595.917</b>	<b>-24,9%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	96,7%	96,7%	96,6%	92,9%	93,7%	
di cui Av. Comm. Extra UE	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,9%	0,9%	1,1%	4,7%	4,0%	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	-	-	-	-	-	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	0,1%	0,0%	-33,1%	-75,0%	42,8%	
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>2.481.678</b>	<b>2.481.678</b>	<b>1.659.973</b>	<b>415.138</b>	<b>592.921</b>	<b>-24,9%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>56.032</b>	<b>56.032</b>	<b>37.270</b>	<b>25.902</b>	<b>36.898</b>	<b>-8,0%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	59,9%	59,5%	54,7%	28,5%	40,5%	
di cui Av. Comm. Extra UE	1,6%	1,6%	1,4%	0,4%	0,1%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	38,6%	38,9%	43,9%	71,1%	59,4%	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	0,1%	0,0%	-33,5%	-30,5%	42,5%	
<b>Merce (Tons)</b>	<b>21.963</b>	<b>22.292</b>	<b>14.490</b>	<b>16.719</b>	<b>22.237</b>	<b>0,5%</b>
<i>Posta (variazione %)</i>	1,5%	1,5%	-35,0%	15,4%	33,0%	
<b>Posta (Tons)</b>	-	-	-	-	-	
<i>Posta (variazione %)</i>	-	-	-	-	-	

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

CIAMPINO	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>834.523</b>	<b>1.472.087</b>	<b>1.638.627</b>	<b>1.813.344</b>	<b>1.998.872</b>	<b>2.142.920</b>	<b>7,0%</b>	<b>1,9%</b>
di cui IATA	-	-	-	-	-	-		
di cui Low Cost	95,5%	96,9%	97,0%	97,2%	97,3%	97,4%		
di cui Charter	-	-	-	-	-	-		
di cui Av. Generale/Altro (*)	4,5%	3,1%	3,0%	2,8%	2,7%	2,6%		
<b>Trasferimenti</b>	-	-	-	-	-	-		
<b>Pax Originanti</b>	<b>417.262</b>	<b>736.044</b>	<b>819.314</b>	<b>906.672</b>	<b>999.436</b>	<b>1.071.460</b>	<b>7,0%</b>	<b>1,9%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	92,9%	94,3%	94,5%	94,7%	94,8%	94,9%		
di cui Av. Comm. Extra UE	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	4,7%	3,3%	3,1%	3,0%	2,8%	2,8%		
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>415.138</b>	<b>732.317</b>	<b>815.167</b>	<b>902.085</b>	<b>994.382</b>	<b>1.066.041</b>	<b>7,0%</b>	<b>1,9%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>25.902</b>	<b>47.008</b>	<b>54.133</b>	<b>61.713</b>	<b>67.957</b>	<b>72.868</b>	<b>7,6%</b>	<b>2,1%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	28,5%	51,2%	55,5%	58,9%	60,8%	61,9%		
di cui Av. Comm. Extra UE	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	71,1%	48,5%	44,3%	40,8%	38,9%	37,8%		
<b>Merce (Tons)</b>	<b>16.719</b>	<b>23.508</b>	<b>25.101</b>	<b>26.382</b>	<b>27.727</b>	<b>28.853</b>	<b>4,1%</b>	<b>1,0%</b>
<b>Posta (Tons)</b>	-	-	-	-	-	-		

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

## 2.4.4 Le previsioni per Viterbo

Le previsioni di traffico passeggeri, movimenti e merci che scaturiscono da quanto esposto fin qui sono riportate di seguito :

VITERBO	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/19)
<b>Pax Totali (A+P)</b>			<b>1.212.000</b>	<b>3.643.140</b>	<b>4.052.435</b>	<b>82,9%</b>
di cui IATA			-	-	-	
di cui Low Cost			100,0%	100,0%	100,0%	
di cui Charter			-	-	-	
di cui Av. Generale/Altro (*)			-	-	-	
<i>Pax totali (variazione %)</i>				200,6%	11,2%	
<b>Trasferimenti</b>			-	-	-	
<b>Pax Originanti</b>			<b>606.000</b>	<b>1.821.570</b>	<b>2.026.218</b>	<b>82,9%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE			97,0%	97,6%	97,7%	
di cui Av. Comm. Extra UE			3,0%	2,4%	2,3%	
di cui Av. Generale/Altro (*)			-	-	-	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>				200,6%	11,2%	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>				200,6%	11,2%	
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>			<b>602.524</b>	<b>1.811.074</b>	<b>2.014.541</b>	<b>82,9%</b>
<b>Movimenti totali</b>			<b>11.564</b>	<b>32.721</b>	<b>35.629</b>	<b>75,5%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE			97,7%	98,1%	98,1%	
di cui Av. Comm. Extra UE			2,3%	1,9%	1,9%	
di cui Av. Generale/Altro (*)			-	-	-	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>				182,9%	8,9%	
<b>Merce (Tons)</b>			-	-	-	
<i>Posta (variazione %)</i>						
<b>Posta (Tons)</b>			-	-	-	
<i>Posta (variazione %)</i>						

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

VITERBO	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
<b>Pax Totali (A+P)</b>	<b>3.643.140</b>	<b>5.386.558</b>	<b>6.829.451</b>	<b>7.995.256</b>	<b>9.002.713</b>	<b>9.603.012</b>	<b>6,5%</b>	<b>2,5%</b>
di cui IATA	-	-	-	-	-	-		
di cui Low Cost	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		
di cui Charter	-	-	-	-	-	-		
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-		
<b>Trasferimenti</b>	-	-	-	-	-	-		
<b>Pax Originanti</b>	<b>1.821.570</b>	<b>2.693.279</b>	<b>3.414.726</b>	<b>3.997.628</b>	<b>4.501.357</b>	<b>4.801.506</b>	<b>6,5%</b>	<b>2,5%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	97,6%	97,8%	97,9%	97,9%	98,0%	98,0%		
di cui Av. Comm. Extra UE	2,4%	2,2%	2,1%	2,1%	2,0%	2,0%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-		
<b>Pax paganti (dir. Imbarco)</b>	<b>1.811.074</b>	<b>2.677.756</b>	<b>3.395.037</b>	<b>3.974.575</b>	<b>4.475.395</b>	<b>4.773.811</b>	<b>6,5%</b>	<b>2,5%</b>
<b>Movimenti totali</b>	<b>32.721</b>	<b>45.687</b>	<b>56.730</b>	<b>65.446</b>	<b>72.665</b>	<b>77.447</b>	<b>5,7%</b>	<b>2,2%</b>
di cui Av. Comm. Intra UE	98,1%	98,2%	98,3%	98,4%	98,4%	98,4%		
di cui Av. Comm. Extra UE	1,9%	1,8%	1,7%	1,6%	1,6%	1,6%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-		
<b>Merce (Tons)</b>								
<b>Posta (Tons)</b>								

\*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

**II) PREVISIONI DI TRAFFICO  
2012-2016  
(Schede di dettaglio)**

- a. Scalo Fiumicino**
- b. Scalo Ciampino**

## **a. Scalo Fiumicino**



**AEROPORTO DI ROMA FIUMICINO PREVISIONI DI TRAFFICO**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ% 2016/2010	
<b>MOVIMENTI TOTALI (arrivati e partiti)</b>	<b>329.269</b>	<b>329.358</b>	<b>332.571</b>	<b>336.172</b>	<b>339.423</b>	<b>343.213</b>	<b>346.922</b>	<b>0,87%</b>	
<i>di cui Av. Comm. Intra UE</i>	76,7%	77,5%	77,3%	76,9%	76,7%	76,6%	76,4%	-0,07%	
<i>di cui Av. Comm. Extra UE</i>	21,5%	20,9%	21,2%	21,5%	21,7%	21,9%	22,0%	0,38%	
<i>di cui Av. Gen. Iel/Altro</i>	1,8%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	-2,98%	
<i>Movimenti totali (variazione %)</i>	1,5%	0,0%	1,0%	1,1%	1,0%	1,1%	1,1%		
<b>APPRODO e DECOLLO</b>	<b>27.165.334</b>	<b>27.096.325</b>	<b>27.395.930</b>	<b>27.788.443</b>	<b>28.115.279</b>	<b>28.480.948</b>	<b>28.834.838</b>	<b>1,00%</b>	
<b>MTOW</b>	<b>327.386</b>	<b>327.347</b>	<b>330.593</b>	<b>334.239</b>	<b>337.512</b>	<b>341.314</b>	<b>345.034</b>		
<b>Movimenti</b>	133.598	133.829	133.999	134.174	134.363	134.606	134.842		
<b>PEAK INTRA UE</b>	3.302.970	3.309.507	3.313.014	3.317.518	3.322.199	3.328.392	3.334.402		
<i>MTOW 0-25</i>	5.493.266	5.504.137	5.509.969	5.517.461	5.525.246	5.535.545	5.545.541		
<i>MTOW 26-75</i>	297.245	297.833	298.149	298.554	298.976	299.533	300.074		
<i>MTOW 76-150</i>	28.513	28.569	28.600	28.638	28.679	28.732	28.784		
<i>MTOW &gt;250</i>	2.483	2.488	2.490	2.494	2.497	2.502	2.506		
<b>PEAK EXTRA UE</b>	33.991	33.791	33.942	34.121	34.251	34.379	34.502		
<i>Movimenti</i>	847.886	843.809	847.414	852.090	855.478	858.778	861.896		
<i>MTOW 0-25</i>	1.543.766	1.536.343	1.542.907	1.551.419	1.557.589	1.563.597	1.569.274		
<i>MTOW 26-75</i>	1.005.014	1.000.182	1.004.455	1.009.996	1.014.013	1.017.924	1.021.620		
<i>MTOW 76-150</i>	843.763	839.706	843.293	847.946	851.318	854.602	857.705		
<i>MTOW &gt;250</i>	172.742	171.911	172.646	173.598	174.289	174.961	175.596		
<b>OFF PEAK INTRA UE</b>	118.631	120.578	122.024	123.520	125.146	127.253	129.312		
<i>Movimenti</i>	2.932.586	2.987.795	3.017.678	3.056.244	3.096.561	3.150.234	3.202.765		
<i>MTOW 0-25</i>	4.818.928	4.909.650	4.958.754	5.022.128	5.088.377	5.176.575	5.262.895		
<i>MTOW 26-75</i>	304.486	310.219	313.321	317.326	321.511	327.084	332.539		
<i>MTOW 76-150</i>	28.366	28.900	29.189	29.562	29.952	30.471	30.979		
<i>MTOW &gt;250</i>	2.543	2.591	2.616	2.650	2.685	2.731	2.777		
<b>OFF PEAK EXTRA UE</b>	41.166	39.150	40.630	42.424	43.753	45.076	46.378		
<i>Movimenti</i>	1.028.394	987.915	1.022.948	1.069.234	1.103.588	1.137.624	1.170.327		
<i>MTOW 0-25</i>	1.943.485	1.866.987	1.933.193	2.020.667	2.085.590	2.149.911	2.211.714		
<i>MTOW 26-75</i>	1.257.356	1.207.865	1.250.697	1.307.289	1.349.292	1.390.905	1.430.889		
<i>MTOW 76-150</i>	1.003.624	964.121	998.310	1.043.481	1.077.008	1.110.224	1.142.139		
<i>MTOW &gt;250</i>	307.918	295.798	306.288	320.147	330.433	340.623	350.415		
<b>SOSTA A/M</b>	<b>Tonnellaggio x Ore paganti</b>	<b>22.026.039</b>	<b>21.952.960</b>	<b>22.184.406</b>	<b>22.493.645</b>	<b>22.752.917</b>	<b>23.044.651</b>	<b>23.326.719</b>	<b>0,96%</b>
<b>PASSEGGERI TOTALI (arrivati e partiti + transiti diretti)</b>	<b>36.338.179</b>	<b>37.593.858</b>	<b>38.322.123</b>	<b>39.015.288</b>	<b>39.592.726</b>	<b>40.147.899</b>	<b>40.679.549</b>	<b>1,90%</b>	
<i>di cui IATA (%)</i>	78,2%	77,4%	76,7%	76,3%	76,0%	75,7%	75,5%		
<i>di cui low cost (%)</i>	18,6%	20,4%	20,7%	21,0%	21,3%	21,6%	21,8%		
<i>di cui charter (%)</i>	2,9%	2,1%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%		
<i>di cui Av. Gen. Iel/Altro (%)</i>	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%		
<i>Passeggeri totali (variazione %)</i>	7,5%	3,5%	1,9%	1,8%	1,5%	1,4%	1,3%		
<i>Trasferimenti</i>	5.055.170	5.110.686	5.264.742	5.420.445	5.569.951	5.707.242	5.815.731	2,36%	
<b>PASSEGGERI ORIGINANTI</b>	<b>12.994.860</b>	<b>13.498.814</b>	<b>13.709.137</b>	<b>13.889.782</b>	<b>14.025.462</b>	<b>14.162.524</b>	<b>14.316.670</b>	<b>1,63%</b>	
<i>di cui Av. Comm. Intra UE</i>	73,6%	74,8%	74,7%	74,2%	73,9%	73,6%	73,4%		
<i>di cui Av. Comm. Extra UE</i>	26,4%	25,2%	25,3%	25,8%	26,1%	26,4%	26,6%		
<i>di cui Av. Gen. Iel/Altro</i>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	10,8%	1,1%	3,0%	3,0%	2,8%	2,5%	1,9%		
<i>Passeggeri originanti (variazione %)</i>	6,3%	3,9%	1,6%	1,3%	1,0%	1,0%	1,1%		
<b>DIRITTO DI IMBARCO</b>	<b>Passeggeri paganti</b>	<b>16.805.273</b>	<b>17.333.715</b>	<b>17.678.952</b>	<b>17.998.300</b>	<b>18.266.924</b>	<b>18.525.799</b>	<b>18.773.569</b>	<b>1,86%</b>
<b>INTRA UE</b>	<i>adulti</i>	11.625.017	12.263.156	12.457.279	12.625.181	12.778.495	12.928.482	13.072.878	
	<i>children</i>	312.169	330.528	336.214	341.149	345.687	350.118	354.383	
<b>EXTRA UE</b>	<i>adulti</i>	4.720.086	4.595.923	4.736.930	4.878.987	4.986.391	5.087.672	5.183.768	
	<i>children</i>	148.001	144.108	148.529	152.983	156.351	159.527	162.540	
<b>SICUREZZA BAGAGLIO A MANO</b>	<b>Passeggeri paganti</b>	<b>14.753.571</b>	<b>15.203.319</b>	<b>15.466.259</b>	<b>15.699.894</b>	<b>15.886.880</b>	<b>16.071.253</b>	<b>16.260.564</b>	<b>1,63%</b>
<b>SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA</b>	<b>Passeggeri paganti</b>	<b>13.017.459</b>	<b>13.523.384</b>	<b>13.734.870</b>	<b>13.916.422</b>	<b>14.052.600</b>	<b>14.190.215</b>	<b>14.345.337</b>	<b>1,63%</b>
<b>ASSISTENZA PRM</b>	<b>Passeggeri paganti</b>	<b>17.889.148</b>	<b>18.614.401</b>	<b>18.807.191</b>	<b>18.990.124</b>	<b>19.293.992</b>	<b>19.574.441</b>	<b>19.847.514</b>	<b>1,75%</b>
<b>ERARIALE MERCI</b>	<b>Kg</b>	<b>150.385.125</b>	<b>140.515.598</b>	<b>141.717.942</b>	<b>143.180.450</b>	<b>144.880.644</b>	<b>146.686.540</b>	<b>148.558.649</b>	<b>-0,20%</b>

**AEROPORTO DI ROMA FIUMICINO PREVISIONI DI TRAFFICO**

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	A% 2016/2010
<b>LOADING BRIDGE</b>	<b>N° Step paganti</b>	<b>252.340</b>	<b>252.340</b>	<b>252.339</b>	<b>255.071</b>	<b>263.532</b>	<b>266.472</b>	<b>269.352</b>	<b>1,09%</b>
<b>1 PORTA PEAK</b>	<i>1° periodo (60' o frazione)</i>	49.022	49.022	35.443	35.520	35.756	35.836	35.913	
	<i>Step 1 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	30.666	30.666	22.022	22.070	22.216	22.266	22.314	
	<i>Step 2 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	17.946	17.946	12.947	12.975	13.061	13.090	13.118	
	<i>Step 3 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	10.695	10.695	7.742	7.759	7.810	7.827	7.844	
	<i>Step 4 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	7.008	7.008	5.170	5.181	5.215	5.227	5.238	
	<i>Step 5 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	4.740	4.740	3.631	3.639	3.663	3.671	3.679	
	<i>Step 6 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	3.259	3.259	2.536	2.541	2.558	2.564	2.570	
	<i>Step successivi (15' o fraz.)</i>	9.999	9.999	7.408	7.424	7.473	7.490	7.506	
<b>1 PORTA OFF PEAK</b>	<i>1° periodo (60' o frazione)</i>	25.538	25.538	39.125	39.891	42.265	43.093	43.904	
	<i>Step 1 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	13.005	13.005	21.655	22.079	23.393	23.851	24.300	
	<i>Step 2 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	7.876	7.876	12.881	13.133	13.915	14.188	14.455	
	<i>Step 3 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	5.234	5.234	8.193	8.353	8.850	9.023	9.193	
	<i>Step 4 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	3.846	3.846	5.689	5.800	6.145	6.265	6.383	
	<i>Step 5 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	2.893	2.893	4.006	4.084	4.327	4.412	4.495	
	<i>Step 6 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	2.183	2.183	2.908	2.965	3.141	3.203	3.263	
	<i>Step successivi (15' o fraz.)</i>	8.962	8.962	11.558	11.784	12.485	12.730	12.970	
<b>2 PORTA PEAK</b>	<i>1° periodo (75' o frazione)</i>	6.086	6.086	4.185	4.194	4.222	4.231	4.240	
	<i>Step 1 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	5.426	5.426	4.184	4.193	4.221	4.230	4.239	
	<i>Step 2 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	5.040	5.040	4.000	4.009	4.036	4.045	4.054	
	<i>Step 3 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	4.563	4.563	3.690	3.698	3.723	3.731	3.739	
	<i>Step 4 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	3.983	3.983	3.319	3.326	3.346	3.355	3.362	
	<i>Step 5 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	3.368	3.368	2.825	2.831	2.850	2.856	2.862	
	<i>Step 6 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	2.684	2.684	2.287	2.292	2.307	2.312	2.317	
	<i>Step successivi (15' o fraz.)</i>	7.414	7.414	5.396	5.408	5.444	5.456	5.468	
<b>2 PORTA OFF PEAK</b>	<i>1° periodo (75' o frazione)</i>	1.707	1.707	3.404	3.471	3.678	3.750	3.821	
	<i>Step 1 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	1.418	1.418	2.745	2.799	2.966	3.024	3.081	
	<i>Step 2 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	1.433	1.433	2.518	2.567	2.720	2.773	2.825	
	<i>Step 3 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	1.252	1.252	2.141	2.183	2.313	2.358	2.402	
	<i>Step 4 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	1.050	1.050	1.720	1.754	1.858	1.894	1.930	
	<i>Step 5 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	833	833	1.379	1.406	1.490	1.519	1.548	
	<i>Step 6 (ulteriori 15' o fraz.)</i>	695	695	1.096	1.117	1.183	1.206	1.229	
	<i>Step successivi (15' o fraz.)</i>	2.516	2.516	4.536	4.625	4.900	4.996	5.090	
<b>DEICING</b>	<b>Ore o frazioni</b>	<b>127</b>	<b>125</b>	<b>126</b>	<b>127</b>	<b>129</b>	<b>130</b>	<b>132</b>	<b>0,65%</b>
<i>AM &lt; 80 tons (per ora o fraz)</i>	<i>ore o frazioni</i>	86	85	85	86	87	88	89	
<i>AM &gt; 80 tons (per ora o fraz)</i>	<i>ore o frazioni</i>	41	40	41	41	42	42	43	
<b>CAMERA DI SIMULAZIONE</b>	<b>prestazioni</b>	<b>4.834</b>	<b>2.659</b>	<b>2.685</b>	<b>2.714</b>	<b>2.740</b>	<b>2.771</b>	<b>2.801</b>	<b>-8,69%</b>
<b>IMPIANTO ETV</b>	<b>ULD</b>	<b>25.059</b>	<b>23.327</b>	<b>23.527</b>	<b>23.771</b>	<b>24.054</b>	<b>24.355</b>	<b>24.666</b>	<b>-0,26%</b>
	<i>ULD tipo A</i>	18.309	17.043	17.189	17.367	17.574	17.794	18.022	
	<i>ULD tipo B</i>	5.169	4.812	4.853	4.903	4.961	5.023	5.087	
	<i>ULD tipo C</i>	0	0	0	0	0	0	0	
	<i>ULD tipo A + cella frigo</i>	837	779	786	794	803	813	823	
	<i>ULD tipo B+ cella frigo</i>	583	543	548	554	561	568	575	
	<i>ULD tipo C+ cella frigo</i>	0	0	0	0	0	0	0	
	<i>ULD tipo A (tipo eviro-container)</i>	6	6	6	6	6	6	6	
	<i>ULD tipo B (tipo eviro-container)</i>	155	144	145	147	149	151	153	
	<i>ULD tipo C (tipo eviro-container)</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>CHECK-IN</b>									
<b>Banchi a canone annuo 1A</b>	<i>n° banchi</i>	116	116	116	116	116	116	116	
<b>Banchi a canone annuo 1B</b>	<i>n° banchi</i>	27	27	27	27	27	27	27	
<b>Banchi a canone annuo 2A</b>	<i>n° banchi</i>	3	3	3	3	3	3	3	
<b>Banchi a canone annuo 2B</b>	<i>n° banchi</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Canone annuo Banco Transito</b>	<i>n° banchi</i>	44	44	44	44	44	44	44	
<b>Canone orario 1A 05.00-14.00</b>	<i>n° ore</i>	66.997	66.997	66.997	66.997	66.997	66.997	66.997	
<b>Canone orario 1A 14.01-20.00</b>	<i>n° ore</i>	78.186	78.186	78.186	78.186	78.186	78.186	78.186	
<b>Canone orario 1A 20.01-04.59</b>	<i>n° ore</i>	50.226	50.226	50.226	50.226	50.226	50.226	50.226	
<b>Canone orario 1B 05.00-14.00</b>	<i>n° ore</i>	28.993	28.993	28.993	28.993	28.993	28.993	28.993	
<b>Canone orario 1B 14.01-20.00</b>	<i>n° ore</i>	33.831	33.831	33.831	33.831	33.831	33.831	33.831	
<b>Canone orario 1B 20.01-04.59</b>	<i>n° ore</i>	21.739	21.739	21.739	21.739	21.739	21.739	21.739	
<b>Canone orario 2A 05.00-14.00</b>	<i>n° ore</i>	5.888	5.888	5.888	5.888	5.888	5.888	5.888	
<b>Canone orario 2A 14.01-20.00</b>	<i>n° ore</i>	6.666	6.666	6.666	6.666	6.666	6.666	6.666	
<b>Canone orario 2A 20.01-04.59</b>	<i>n° ore</i>	4.365	4.365	4.365	4.365	4.365	4.365	4.365	
<b>Canone orario 2B 05.00-14.00</b>	<i>n° ore</i>	20.021	20.021	20.021	20.021	20.021	20.021	20.021	
<b>Canone orario 2B 14.01-20.00</b>	<i>n° ore</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Canone orario 2B 20.01-04.59</b>	<i>n° ore</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Banchi Transito/Gate da 1 a 3 voli gg</b>	<i>voli/gg</i>	4.307	4.307	4.307	4.307	4.307	4.307	4.307	
<b>Banchi Transito/Gate da 4 a 10 voli gg</b>	<i>voli/gg</i>	4.308	4.308	4.308	4.308	4.308	4.308	4.308	
<b>Banchi Transito/Gate oltre 10 voli gg</b>	<i>voli/gg</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>LOST &amp; FOUND</b>	<b>mq x mese</b>	<b>13.693</b>	<b>13.693</b>	<b>13.693</b>	<b>13.693</b>	<b>13.693</b>	<b>13.693</b>	<b>13.693</b>	
<b>banco</b>	<i>mq x mese</i>	1.080	1.080	1.080	1.080	1.080	1.080	1.080	
<b>ufficio</b>	<i>mq x mese</i>	5.084	5.084	5.084	5.084	5.084	5.084	5.084	
<b>magazzino</b>	<i>mq x mese</i>	7.529	7.529	7.529	7.529	7.529	7.529	7.529	
<b>UFFICI e LOCALI OPERATIVI</b>	<b>mq x mese</b>	<b>563.989</b>	<b>563.989</b>	<b>563.989</b>	<b>563.989</b>	<b>563.989</b>	<b>563.989</b>	<b>563.989</b>	
<b>Uffici Terminal, Moli, Satelliti , T. Uffici 1</b>	<i>mq x mese</i>	98.813	98.813	98.813	98.813	98.813	98.813	98.813	
<b>Uffici decentrati</b>	<i>mq x mese</i>	22.458	22.458	22.458	22.458	22.458	22.458	22.458	
<b>Palazzine tecniche : uffici e magazzini</b>	<i>mq x mese</i>	23.662	23.662	23.662	23.662	23.662	23.662	23.662	
<b>Locali tecnici/magazzini</b>	<i>mq x mese</i>								
<b>Palazzina MU ed Operative: uffici e magazzini</b>	<i>mq x mese</i>	90.276	90.276	90.276	90.276	90.276	90.276	90.276	
<b>Edificio rampa: edifici, sale sosta e magazzini</b>	<i>mq x mese</i>								
<b>Uffici/magazzini per CNA Handler/Sped.ri c/o cargo city</b>	<i>mq x mese</i>	300.883	300.883	300.883	300.883	300.883	300.883	300.883	
<b>Aree destinate a manufatti amovibili</b>	<i>mq x mese</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Pensiline</b>	<i>mq x mese</i>	27.897	27.897	27.897	27.897	27.897	27.897	27.897	

## **b. Scalo Ciampino**

**AEROPORTO DI ROMA CIAMPINO PREVISIONI DI TRAFFICO**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ% 2016/2010	
<b>MOVIMENTI TOTALI (arrivati e partiti)</b>	<b>54.040</b>	<b>54.855</b>	<b>55.553</b>	<b>55.618</b>	<b>55.709</b>	<b>55.843</b>	<b>55.954</b>	<b>0,58%</b>	
<i>di cui Av. Comm. Intra UE</i>	58,8%	60,1%	60,7%	60,6%	60,4%	60,3%	60,2%		
<i>di cui Av. Comm. Extra UE</i>	1,0%	1,7%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%		
<i>di cui Av. Gen. Ie/Altro</i>	40,2%	38,2%	37,7%	37,9%	38,0%	38,1%	38,2%		
<i>Movimenti totali (variazione %)</i>	-6,2%	1,5%	1,3%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%		
<b>APPRODO e DECOLLO</b>	<b>MTOW</b>	<b>2.603.837</b>	<b>2.765.110</b>	<b>2.784.943</b>	<b>2.788.676</b>	<b>2.793.376</b>	<b>2.800.070</b>	<b>2.805.655</b>	<b>1,25%</b>
<b>INTRA UE</b>	<i>MTOW 0-25</i>	983.071	1.043.959	1.051.447	1.052.794	1.054.566	1.057.094	1.059.202	1,25%
	<i>&gt; di 25</i>	1.527.861	1.622.492	1.634.129	1.636.499	1.639.300	1.643.228	1.646.506	1,25%
<b>EXTRA UE</b>	<i>MTOW 0-25</i>	59.680	63.376	63.831	63.841	63.923	64.075	64.204	1,23%
	<i>&gt; di 25</i>	33.225	35.283	35.536	35.542	35.587	35.673	35.743	1,22%
<b>SOSTA A/M</b>	<i>Tonnellate x Ore paganti</i>	<b>6.394.778</b>	<b>6.748.647</b>	<b>6.822.402</b>	<b>6.831.451</b>	<b>6.842.935</b>	<b>6.859.331</b>	<b>6.873.022</b>	<b>1,21%</b>
<b>PASSEGGERI TOTALI (arrivati e partiti + transiti diretti)</b>		<b>4.571.076</b>	<b>4.792.106</b>	<b>4.934.911</b>	<b>4.948.284</b>	<b>4.963.129</b>	<b>4.975.040</b>	<b>4.984.990</b>	<b>1,46%</b>
<i>di cui IATA (%)</i>	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>di cui low cost (%)</i>	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	98,9%	
<i>di cui charter (%)</i>	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>di cui Av. Gen. Ie/Altro (%)</i>	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	
<i>Passeggeri totali (variazione %)</i>	-5,0%	4,8%	3,0%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%		
<i>Trasferimenti</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>PASSEGGERI ORIGINANTI</b>		<b>2.292.826</b>	<b>2.396.053</b>	<b>2.467.456</b>	<b>2.474.142</b>	<b>2.481.564</b>	<b>2.487.520</b>	<b>2.492.495</b>	<b>1,40%</b>
<i>di cui Av. Comm. Intra UE</i>	97,8%	96,7%	96,7%	96,7%	96,7%	96,7%	96,7%		
<i>di cui Av. Comm. Extra UE</i>	1,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%		
<i>di cui Av. Gen. Ie/Altro</i>	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%		
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	
<i>Passeggeri originanti (variazione %)</i>	-4,8%	4,5%	3,0%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%		
<b>DIRITTO DI IMBARCO</b>	<b>Passeggeri paganti</b>	<b>2.278.216</b>	<b>2.382.158</b>	<b>2.453.336</b>	<b>2.459.983</b>	<b>2.467.362</b>	<b>2.473.284</b>	<b>2.478.232</b>	<b>1,41%</b>
<b>INTRA UE</b>	<i>adulti</i>	2.122.089	2.197.040	2.270.479	2.276.664	2.283.495	2.288.975	2.293.554	
	<i>children</i>	121.726	125.451	128.523	128.877	129.263	129.572	129.833	
<b>EXTRA UE</b>	<i>adulti</i>	32.152	55.766	50.781	50.882	51.034	51.158	51.259	
	<i>children</i>	2.249	3.901	3.553	3.560	3.570	3.579	3.586	
<b>SICUREZZA BAGAGLIO A MANO</b>	<i>Passeggeri paganti</i>	<b>2.278.216</b>	<b>2.382.158</b>	<b>2.453.335</b>	<b>2.459.983</b>	<b>2.467.363</b>	<b>2.473.284</b>	<b>2.478.231</b>	<b>1,41%</b>
<b>SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA</b>	<i>Passeggeri paganti</i>	<b>2.278.216</b>	<b>2.382.158</b>	<b>2.453.335</b>	<b>2.459.983</b>	<b>2.467.363</b>	<b>2.473.284</b>	<b>2.478.231</b>	<b>1,41%</b>
<b>ASSISTENZA PRM</b>	<i>Passeggeri paganti</i>	<b>2.269.692</b>	<b>2.370.965</b>	<b>2.442.992</b>	<b>2.393.327</b>	<b>2.399.965</b>	<b>2.404.863</b>	<b>2.407.368</b>	<b>0,99%</b>
<b>ERARIALE MERCI</b>	<i>Kg</i>	<b>17.887.967</b>	<b>19.757.250</b>	<b>20.152.944</b>	<b>20.515.697</b>	<b>20.823.432</b>	<b>21.135.784</b>	<b>21.452.820</b>	<b>3,08%</b>
<b>DEICING</b>	<b>Ore o frazioni</b>	<b>112</b>	<b>114</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>0,44%</b>
<i>AM &lt; 80 tons (per ora o fraz)</i>	<i>ore o frazioni</i>	112	114	115	115	115	115	115	0,44%
<i>AM &gt; 80 tons (per ora o fraz)</i>	<i>ore o frazioni</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>CHECK-IN</b>									
<i>Banchi a canone annuo</i>	<i>n° banchi</i>	17	17	17	17	17	17	17	<b>0,00%</b>
<i>Canone orario 05-14</i>	<i>n° ore</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Canone orario 14-20</i>	<i>n° ore</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Canone orario 20-05</i>	<i>n° ore</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Banco Gates (a volo)</i>	<i>voli</i>	15.919	15.919	15.919	15.919	15.919	15.919	15.919	<b>0,00%</b>
<b>LOST &amp; FOUND</b>	<b>mq x mese</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>0,00%</b>
<i>banco</i>	<i>mq x mese</i>	81	81	81	81	81	81	81	
<i>magazzino</i>	<i>mq x mese</i>	78	78	78	78	78	78	78	
<b>UFFICI e LOCALI OPERATIVI</b>	<b>mq x mese</b>	<b>121.139</b>	<b>121.139</b>	<b>121.139</b>	<b>121.139</b>	<b>121.139</b>	<b>121.139</b>	<b>121.139</b>	<b>0,00%</b>
<i>Edifici centrali (PG 820)</i>	<i>mq x mese</i>	9.653	9.653	9.653	9.653	9.653	9.653	9.653	
<i>Uffici decentrati</i>	<i>mq x mese</i>	23.186	23.186	23.186	23.186	23.186	23.186	23.186	
<i>Locali ed edifici per magazzini</i>	<i>mq x mese</i>	7.448	7.448	7.448	7.448	7.448	7.448	7.448	
<i>Aree destinate a manufatti amovibili e trailers</i>	<i>mq x mese</i>	80.852	80.852	80.852	80.852	80.852	80.852	80.852	