

3. Strategie di intervento per macrobaccini

La valutazione dei fattori di sviluppo e del ruolo strategico degli aeroporti nella rete è stata condotta analizzando gli scali nei macrobacini di traffico e nelle aree geografiche di riferimento, ovvero nei territori di influenza delle infrastrutture con caratteristiche omogenee e con relazioni consolidate con le stesse.

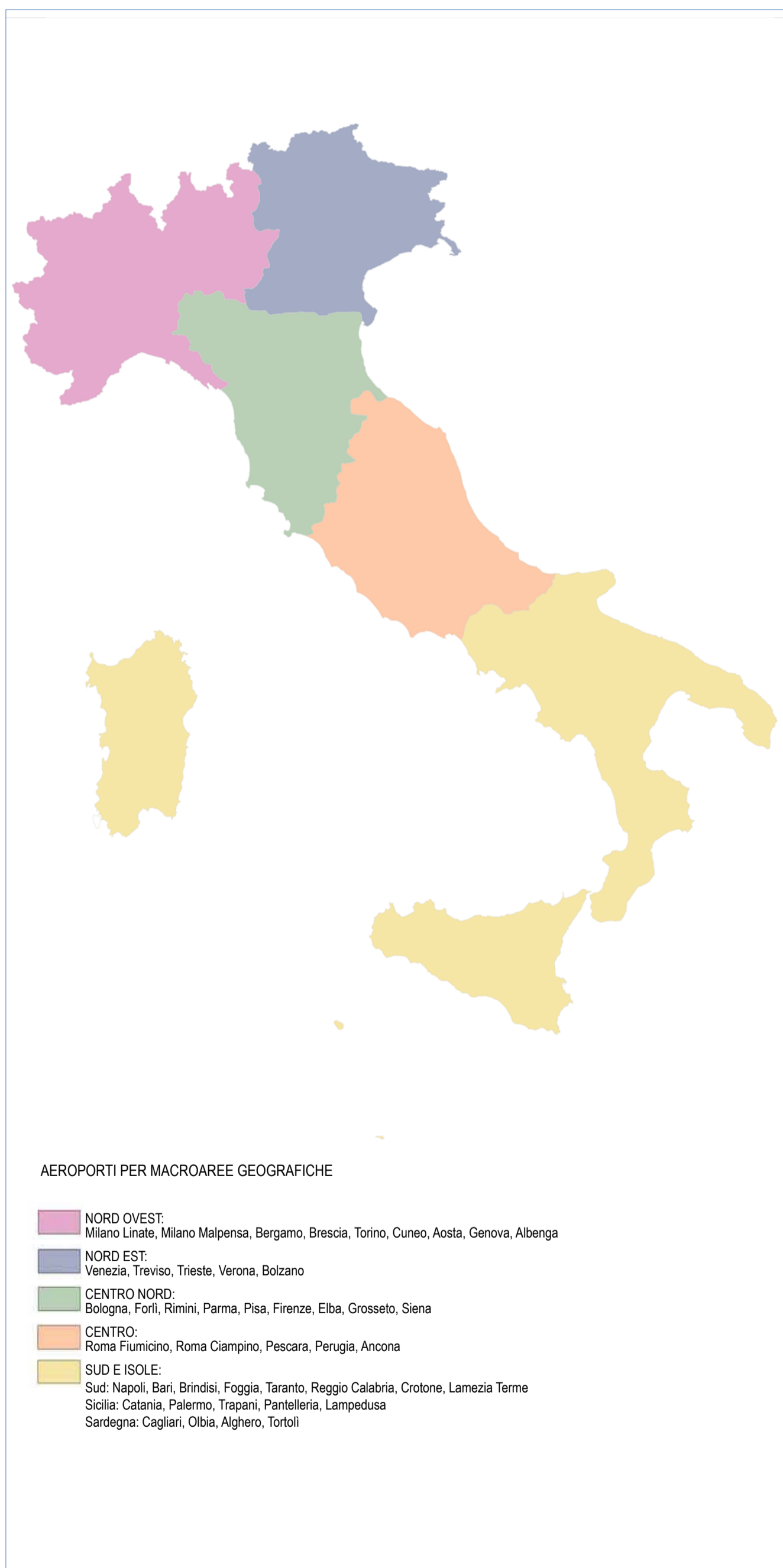
La lettura alla scala territoriale, ha consentito di inquadrare gli scali nel contesto socio-economico e infrastrutturale, tenendo conto della programmazione di riferimento e analizzando sia i rapporti tra gli aeroporti e il territorio che le relazioni esistenti o possibili tra gli scali, nell'ottica della formazione di una rete all'interno della quale ciascuna infrastruttura possa valorizzare le proprie vocazioni, amplificando l'offerta disponibile e nella prospettiva di una maggiore sinergia e complementarietà con l'insieme delle modalità di trasporto, su ferro e su gomma.

Per ciascuno di cinque macrobacini sono state pertanto verificate le capacità attuali e prospettive degli aeroporti in relazione alle potenzialità socioeconomiche espresse dal territorio e ai traffici attesi, verificandone la coerenza con le previsioni dei Master Plan di ciascun scalo con i livelli di accessibilità e le connessioni con le altre modalità di trasporto, nonché con le potenzialità legate alla realizzazione dei principali interventi infrastrutturali programmati per le principali reti stradali e ferroviarie, con particolare riferimento alle linee dell'Alta Velocità.

La valutazione comparata dell'insieme degli elementi analizzati alla scala territoriale, sovrapposta alla valutazione dei requisiti relativi ai fattori di sviluppo per singolo aeroporto, ha consentito di formulare, per ciascun macrobacino, il possibile assetto ed organizzazione della rete aeroportuale, all'interno della quale sono stati indicati la valenza strategica ed il possibile ruolo di ogni scalo, nonché gli interventi infrastrutturali prioritari necessari per rispondere efficacemente alla futura domanda di trasporto aereo. Tali indicazioni sono state definite per individuare la capacità necessaria, adeguati livelli e qualità del servizio e, soprattutto, per promuovere il potenziamento dell'accessibilità e l'intermodalità.

Le indicazioni per gli sviluppi degli scali nei macrobacini sono state costruite sulla base di alcuni obiettivi principali che si basano sul riconoscimento del trasporto aereo come risorsa fondamentale per lo sviluppo economico del Paese e la qualità della vita:

- a. creare le condizioni affinché il mercato realizzi lo sviluppo, nella consapevolezza che non esistono regole rigide cui può conformarsi la pianificazione aeroportuale;



- b. favorire il riconoscimento e la promozione di alcuni principi fondamentali da parte delle istituzioni centrali, dei territori locali e dei gestori, che possono concorrere alla realizzazione delle condizioni che favoriscono e rendono compatibile lo sviluppo;
- c. generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua e lo sviluppo dell'intermodalità, in uno sviluppo compatibile con l'ambiente;
- d. modernizzare e potenziare le infrastrutture esistenti creando, attraverso previsioni a medio e lungo termine, qualità funzionale e flessibilità degli sviluppi;
- e. favorire, laddove si rilevino opportunità, l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.
- f. Integrare la rete aeroportuale con le politiche di sviluppo delle altre modalità di trasporto nella programmazione degli investimenti e quindi nell'assegnazione delle risorse disponibili alle sole infrastrutture ritenute strategiche per sviluppare sistemi di trasporto intermodali, migliorando le condizioni di accessibilità e i collegamenti fra di esse.

Lo Studio è stato elaborato sulla base delle seguenti linee guida:

A. VALUTAZIONE OGGETTIVA E DINAMICA DEL RUOLO STRATEGICO DEGLI AEROPORTI

La valenza strategica degli scali è stata individuata attraverso un processo di valutazione multicriteriale basato su un insieme di requisiti (fattori di sviluppo) che devono o dovranno essere soddisfatti per ciascuna infrastruttura aeroportuale, affinché possa essere considerata scalo strategico del sistema aeroportuale italiano, con priorità di investimento. Tale analisi è stata condotta su dati fattuali e oggettivi e il giudizio circa il soddisfacimento di un determinato requisito è sostanzialmente privo di veri margini di discrezionalità. In ragione delle rapide trasformazioni del settore, il processo di valutazione è definito in maniera dinamica, al fine di poter cogliere eventuali necessità che potranno emergere anche nel breve periodo, lasciando quindi lo spazio all'eventuale sviluppo di infrastrutture aeroportuali già esistenti, non considerate oggi strategiche dallo Studio, ma in grado di soddisfare eventuale domanda emergente. La verifica circa la capacità di soddisfacimento della domanda di trasporto aereo da parte degli scali deve quindi necessariamente essere riproposta su base almeno triennale.

B. ASSUNZIONE DELLE SCELTE GIÀ EFFETTUATE IN SEDI ISTITUZIONALI E VERIFICHE SUL TERRITORIO

Lo Studio ha assunto come scelte consolidate i piani e gli indirizzi espressi in sede istituzionale in merito alla localizzazione dei siti su cui sviluppare i nuovi scali di Viterbo, come terzo scalo Laziale, e Grazzanise, in sostituzione di Napoli Capodichino che raggiungerà la saturazione senza possibilità di ulteriori ampliamenti nello stesso sedime entro il prossimo ventennio. Lo Studio ha inoltre acquisito come orientamento maturo la realizzazione di una nuova pista per lo scalo di Firenze Peretola: sulla base di tale assunzione per lo scalo di Firenze è stato individuato un ruolo nella rete che potrà essere rivisto se il progetto della nuova pista non trovasse attuazione. Sia le analisi sulle condizioni attuali che le verifiche relative agli indirizzi strategici, sono state condotte utilizzando anche dati di One Works, KPMG e Nomisma, accedendo agli uffici di Enti pubblici centrali e locali, Enti e Società di gestione di infrastrutture e servizi di altre modalità di trasporto e, soprattutto, collaborando con i gestori aeroportuali.

C. INDIVIDUAZIONE DELLE POSSIBILI AZIONI CENTRALI DI PIANIFICAZIONE

Lo studio individua il complesso delle possibili azioni strategiche per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale che potranno essere recepite in strumenti di pianificazione e di attuazione di competenza statale, integrati con le politiche di sviluppo delle altre modalità di trasporto e assimilate nella programmazione degli investimenti e quindi di supporto per l'assegnazione delle risorse disponibili.

Sono inoltre indicati gli interventi prioritari di competenza degli organi centrali dello Stato, relativi al potenziamento del sistema di accessibilità agli aeroporti strategici, con particolare riferimento alle connessioni ferroviarie, nell'ottica di sviluppo e rafforzamento della intermodalità del sistema dei trasporti.

Sono infine indicati gli ambiti su cui concentrare gli interventi normativi di settore.

D. INDIVIDUAZIONE DELLE POSSIBILI AZIONI DA DELEGARE AGLI ORGANI LOCALI

Lo studio formula indicazioni che potranno essere fornite agli Enti locali in merito alla realizzazione di opere e all'attuazione di interventi relativi all'accessibilità più prossima agli scali, sia a livello di infrastrutture viarie che di connessioni su ferro con le città di riferimento. Sono fornite altresì indicazioni sugli sviluppi degli scali che dovrebbero essere recepite negli strumenti di pianificazione locale, soprattutto nell'ottica di salvaguardia delle aree per l'espansione degli aeroporti e il miglioramento del rapporto con l'ambiente.

