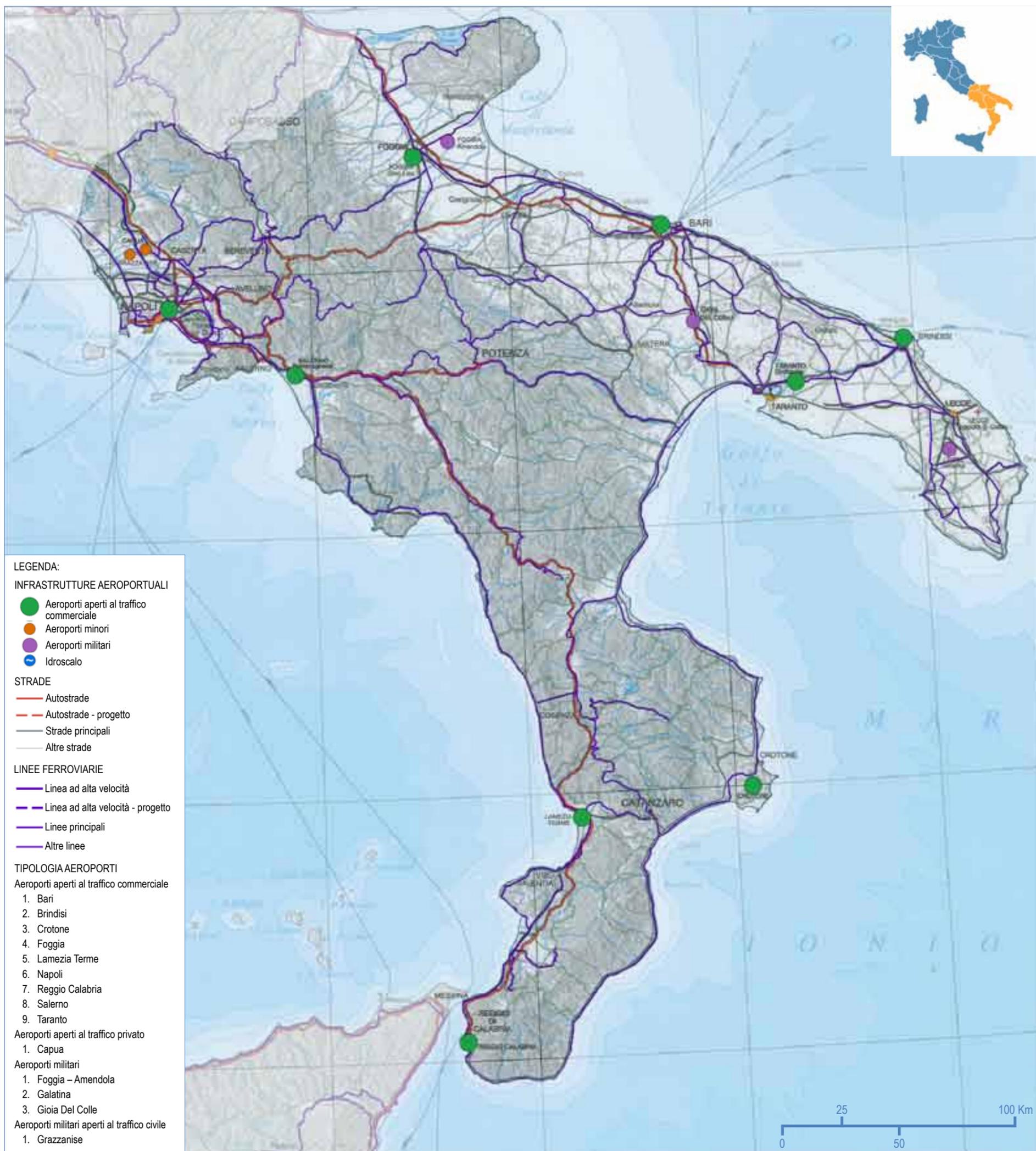


8. SUD

8.1 Quadro di riferimento



Il Macrobacino del Sud comprende le regioni Campania, Puglia, Basilicata e Calabria e vi ricadono gli aeroporti di Salerno Pontecagnano, Bari, Brindisi, Foggia, Taranto Grottaglie, Lamezia Terme, Crotona e Reggio Calabria. Nella stessa area sono inoltre attivi gli aeroporti militari di Galatina, Gioia del Colle e Amendola, oltre che l'aeroporto minore di Capua, aperto al traffico privato.

Gli aeroporti del Sud hanno registrato nel 2008 un traffico di più di 11 milioni di passeggeri,

concentrati prevalentemente a Napoli (5,6 Mil) e Bari (2,5 Mil). Tra il 2000 e il 2008 si è registrato complessivamente per l'area un aumento costante di traffico pari ad un tasso medio annuo del 5,6%. In particolare dal 2000 al 2008 Napoli è cresciuto del 4,3%, Bari del 8,9%, Lamezia terme del 8,5%. L'unico aeroporto che ha registrato una diminuzione di traffico nel periodo è stato quello di Reggio Calabria, con -1,1%.

Nel 2009, complessivamente, il traffico

dell'area è cresciuto del 3,3%, in controtendenza rispetto alla media nazionale, in diminuzione del 2,3, ma in maniera disomogenea tra i vari scali: Napoli ha perso il 5% dei passeggeri, Crotona il 40%; in crescita invece gli scali di Bari (14,6%), Lamezia (10%), Brindisi (13%) e Foggia (132,9%). In ripresa lo scalo di Reggio Calabria (3,9%).

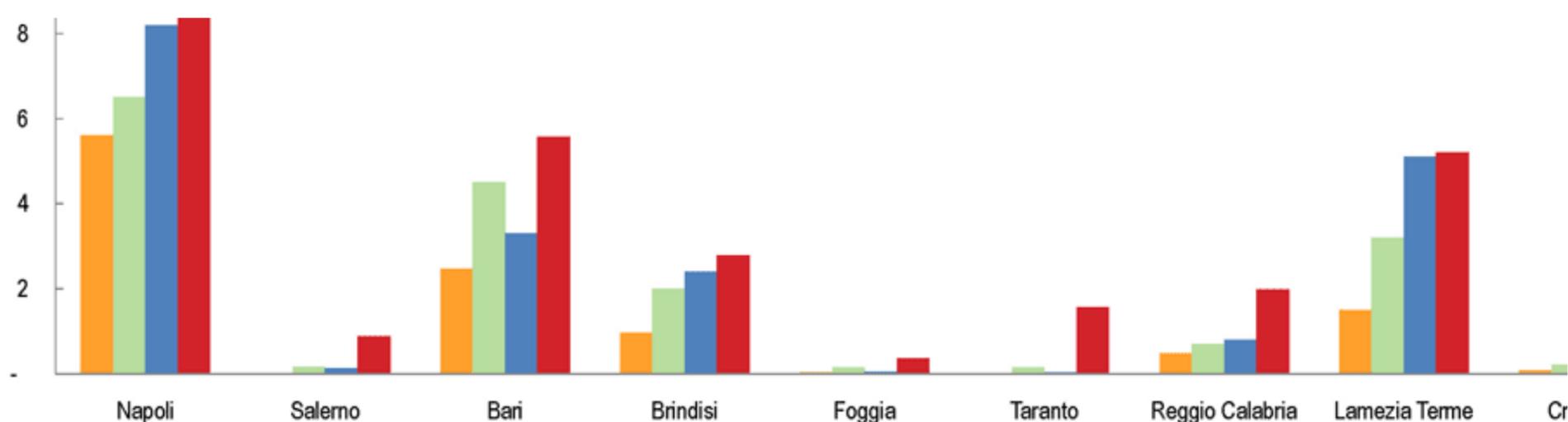
Gli aeroporti del Sud si caratterizzano per la prevalenza dei collegamenti nazionali, giacché complessivamente il 70% del traffico operato

Aeroporto	Passeggeri 2008	CAGR 2000/2008 ¹	Passeggeri 2009 ²	Tipologia traffico 2008			
				Pax di Linea	Pax Charter	Pax Nazionali	Pax Internaz.
Napoli	5.606.926	4,3%	5.322.161	5.030.189	563.854	3.016.013	2.578.030
Bari	2.469.952	8,9%	2.825.456	2.313.103	150.416	1.833.398	630.121
Lamezia Terme	1.496.378	8,5%	1.645.730	1.247.647	247.774	1.189.951	305.470
Brindisi	969.338	6,2%	1.091.270	921.429	44.864	843.855	122.438
Reggio Calabria	492.441	-1,1%	509.058	467.870	21.165	458.818	30.217
Crotone	92.586	7,1%	53.672	72.050	17.280	89.330	0
Foggia	30.447	0,2%	67.761	28.150	683	28.833	0
Salerno	18.607	-	N.D.	-	-	-	-
Taranto	2.900	2,9%	N.D.	0	2.533	2.147	386
TOTALE	11.179.575		11.515.108	10.080.438	1.048.569	7.462.345	3.666.662

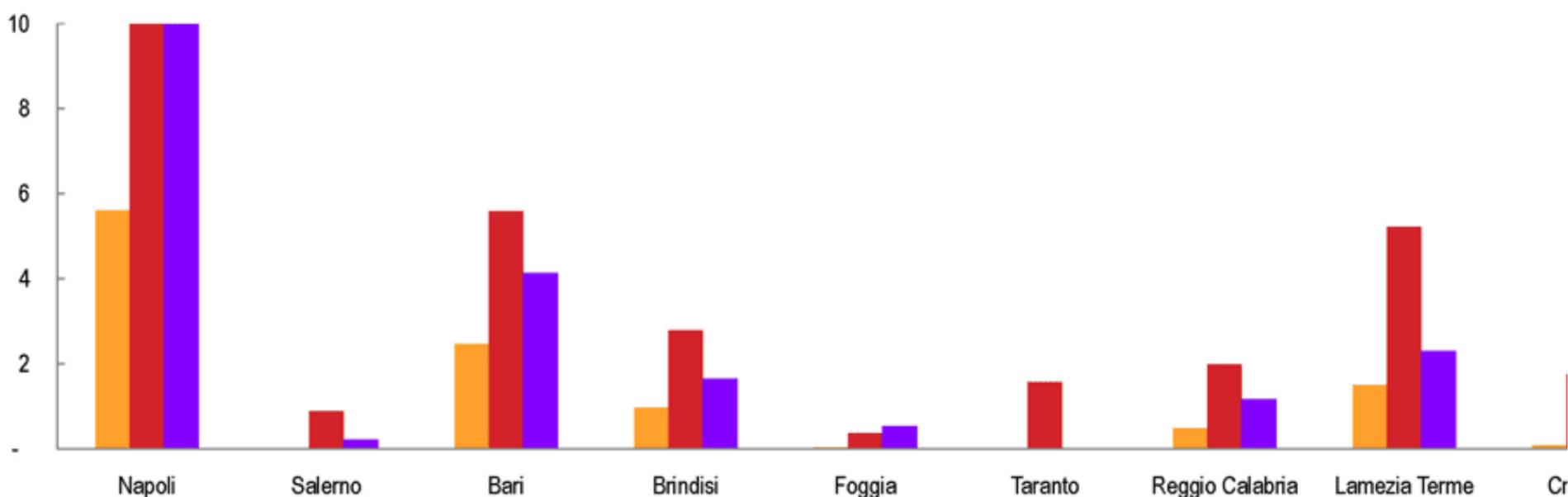
¹ Fonte annuario statistico ENAC.

² Fonte Assaeroporti.

Volumi e tipologie del traffico



Capacità attuale degli aeroporti del Sud



Capacità attuale e traffico previsto al 2025 degli aeroporti del Sud

dagli aeroporti del Sud risulta di carattere domestico, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate. Il traffico operato da vettori low cost si attesta al 34% del traffico totale, in linea con la media nazionale. Il traffico charter rappresenta invece meno del 10% del totale.

Il traffico cargo negli aeroporti del sud nel 2008 è stato del tutto marginale, con poco più di 10.000 tonnellate annue trasportate tra Bari, Napoli e Lamezia Terme, in costante

diminuzione dal 2000, che evidenziano per il Sud una debolissima presenza del comparto cargo aereo.

La distribuzione degli aeroporti nei relativi contesti regionali è alquanto disomogenea: alla forte concentrazione del traffico campano sul solo aeroporto di Napoli, si contrappone l'articolazione del sistema aeroportuale pugliese, basato su quattro scali con diversificazione funzionale e quella della Calabria, con tre scali ben distribuiti, ma

senza una sufficiente specializzazione. La regione Basilicata non dispone invece di alcun aeroporto.

L'area Sud copre il 19% del territorio italiano e vi si concentra il 21% della popolazione ed l'8,3% del traffico aereo registrato nel 2008. Il PIL procapite annuo è pari a 16.700 €/ab., il più basso del Paese. Nell'area risiede il 6,4% degli stranieri residenti in Italia, circa 1,5 per 100 abitanti. Il rapporto popolazione/traffico risulta pari a 0,9 pax/ab., il dato più basso

a livello nazionale. Nell'area è presente il 19,5% delle imprese attive italiane, con una densità imprenditoriale pari a 8,4 imprese per 100 abitanti e con 10,9 passeggeri per impresa attiva. Gli arrivi turistici nell'area rappresentano il 9,6% degli arrivi a livello nazionale; di questi, quelli stranieri incidono solo per il 6,1% sugli arrivi stranieri del Paese. Il tasso di disoccupazione (11,1%) supera in modo rilevante il tasso medio nazionale, fermo al 6,1%. Il Sud è caratterizzato da una scarsa propensione all'esportazione (9,6% contro il 24,8% della media italiana) e un basso tasso di apertura del mercato (20,1% contro il 49,8% nazionale). I consumi finali interni dell'area incidono per il 16,0% sul totale Italia e i depositi bancari per il 13,6%.

La localizzazione periferica e "terminale" del Sud rispetto ai principali corridoi transeuropei ed ai relativi mercati, costituisce attualmente un fattore limitante per lo sviluppo del trasporto aereo nell'area; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia, la ridotta presenza di aziende, che esprime una minore componente di traffico business, nonché gli ancora ridotti flussi turistici, si riflettono sul trasporto aereo, soprattutto su quello internazionale, attualmente non ancora significativamente sviluppato e sul traffico charter.

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale dell'intera economia delle aree del Sud, anche in termini di attrattività turistica e commerciale.

Anche per il sistema aeroportuale la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. Ad un'adeguata dotazione aeroportuale non corrispondono sul territorio adeguati nodi di collegamento, condizione che limita la potenzialità di sviluppo degli scali.

L'accessibilità su gomma è la modalità di collegamento prevalente, anche in considerazione del fatto che attualmente nessun aeroporto ha una connessione ferroviaria con la città di riferimento.

Al fine di colmare il gap infrastrutturale dell'area, soprattutto in relazione al trasporto pubblico, gli interventi infrastrutturali che interessano la macroarea Sud riguardano prevalentemente il potenziamento dei collegamenti ferroviari trasversali, quali la linea Battipaglia-Metaponto e il nuovo asse ferroviario AC Napoli-Bari. Sull'area insistono inoltre altri due progetti ferroviari di estrema

rilevanza per l'intero versante adriatico: il raddoppio della tratta molisana-pugliese della linea adriatica Bologna-Pescara-Bari e della linea Bari-Taranto.

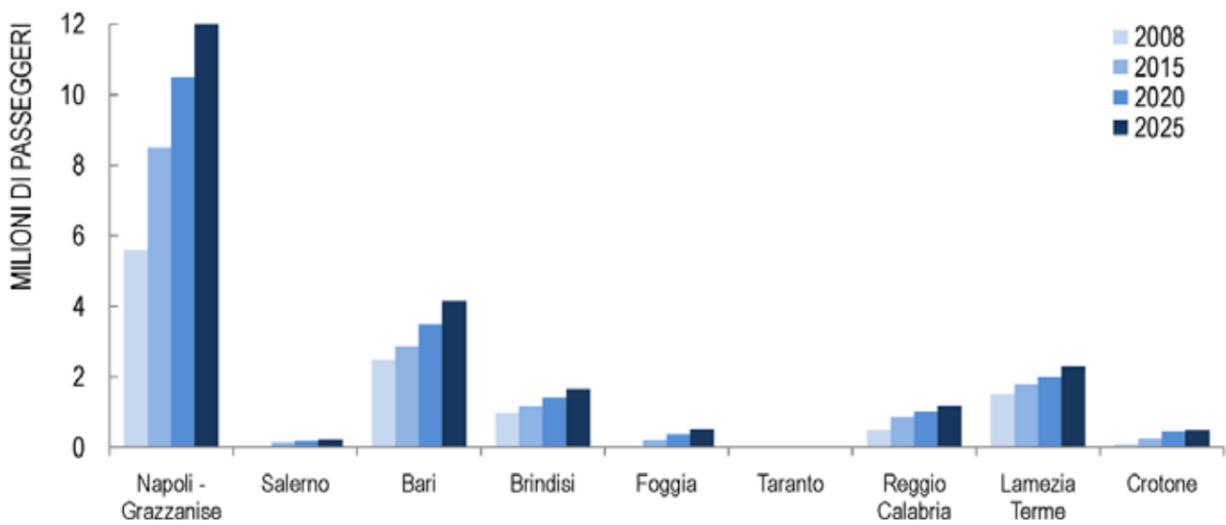
Riguardo i collegamenti viari, l'area è caratterizzata dagli interventi programmati su due assi fondamentali: la strada statale Jonica e l'asse autostradale Salerno-Potenza-Bari. La regione è inoltre interessata dalle due maggiori opere in corso del Mezzogiorno, da lungo tempo programmate e in fase di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

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

Si segnala il progetto, di rilievo a scala locale, relativo al completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli per il tratto che collega la città con l'aeroporto di Capodichino e il Centro Direzionale di Napoli, attualmente in corso di attuazione.

AEROPORTI	TRAFFICO 2008	PREVISIONI DA PSA		
		2015	2020	2025
NAPOLI-GRAZZANISE	5.606.926	8.500.000	10.500.000	12.000.000
SALERNO	18.607	139.223	172.564	215.705
BARI	2.469.952	2.860.585	3.497.210	4.133.835
BRINDISI	969.338	1.154.736	1.404.913	1.655.090
FOGGIA	30.447	207.995	370.000	532.005
TARANTO	2.900	3.000	3.000	3.000
REGGIO CALABRIA	492.441	857.695	1.013.761	1.169.827
LAMEZIA TERME	1.496.378	1.800.000	2.000.000	2.300.000
CROTONE	92.586	250.000	450.000	500.000
TOTALE	11.179.575	15.773.234	19.411.448	22.509.462

PREVISIONI STUDIO 18.800.000



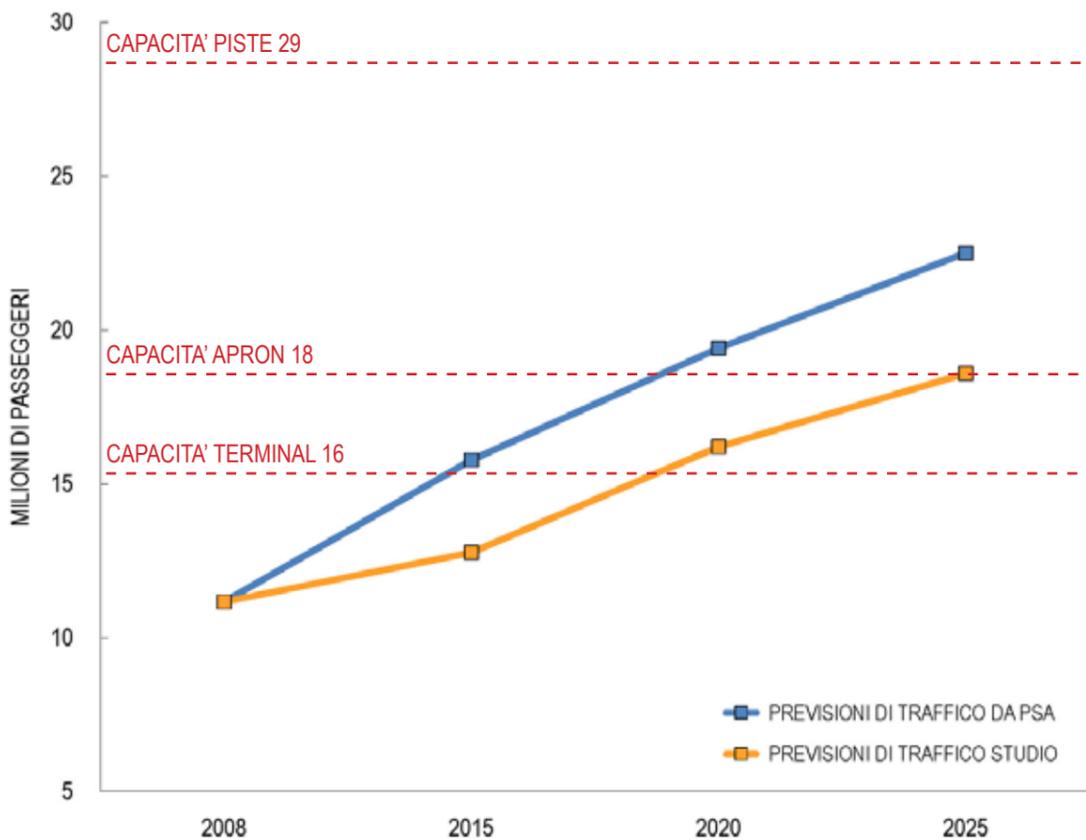
Previsioni di traffico da PSA

Scenari di sviluppo del traffico

Per il 2030 si prevede che il traffico totale degli aeroporti del Sud raggiunga circa 22 milioni di passeggeri, rispetto agli 11 milioni attuali. La crescita prevista è soprattutto dovuta all'aumento previsto per il traffico internazionale, attualmente ancora limitato a valori modesti rispetto alle potenzialità. La quota maggiore di crescita di traffico è prevista per lo scalo di Napoli, per il quale è stimato un aumento di circa 5 milioni di passeggeri nei prossimi vent'anni, seguito da Bari, che potrebbe crescere di ulteriori 2 milioni di pax. Per Lamezia Terme invece è previsto il raggiungimento di 3 Milioni di pax. Confrontando le previsioni di traffico previsto nel 2025, contenute nei Piani di Sviluppo di ciascun aeroporto o desunte da altri strumenti di programmazione delle società di gestione, con quelle dello studio, emergono alcune differenze di stima per gli aeroporti, che secondo i PSA raggiungeranno nel 2025 circa 22,5 milioni di pax, contro i 18,8 Milioni stimati dal presente studio nello stesso periodo. Tale differenza è dovuta al fatto che per l'aeroporto di Napoli è previsto a medio termine il trasferimento del traffico a Grazzanise, con traffico stimato in 12 milioni nel 2025, mentre le previsioni dello studio, che si riferiscono solo allo scalo di Napoli sono più caute.

Capacità degli aeroporti

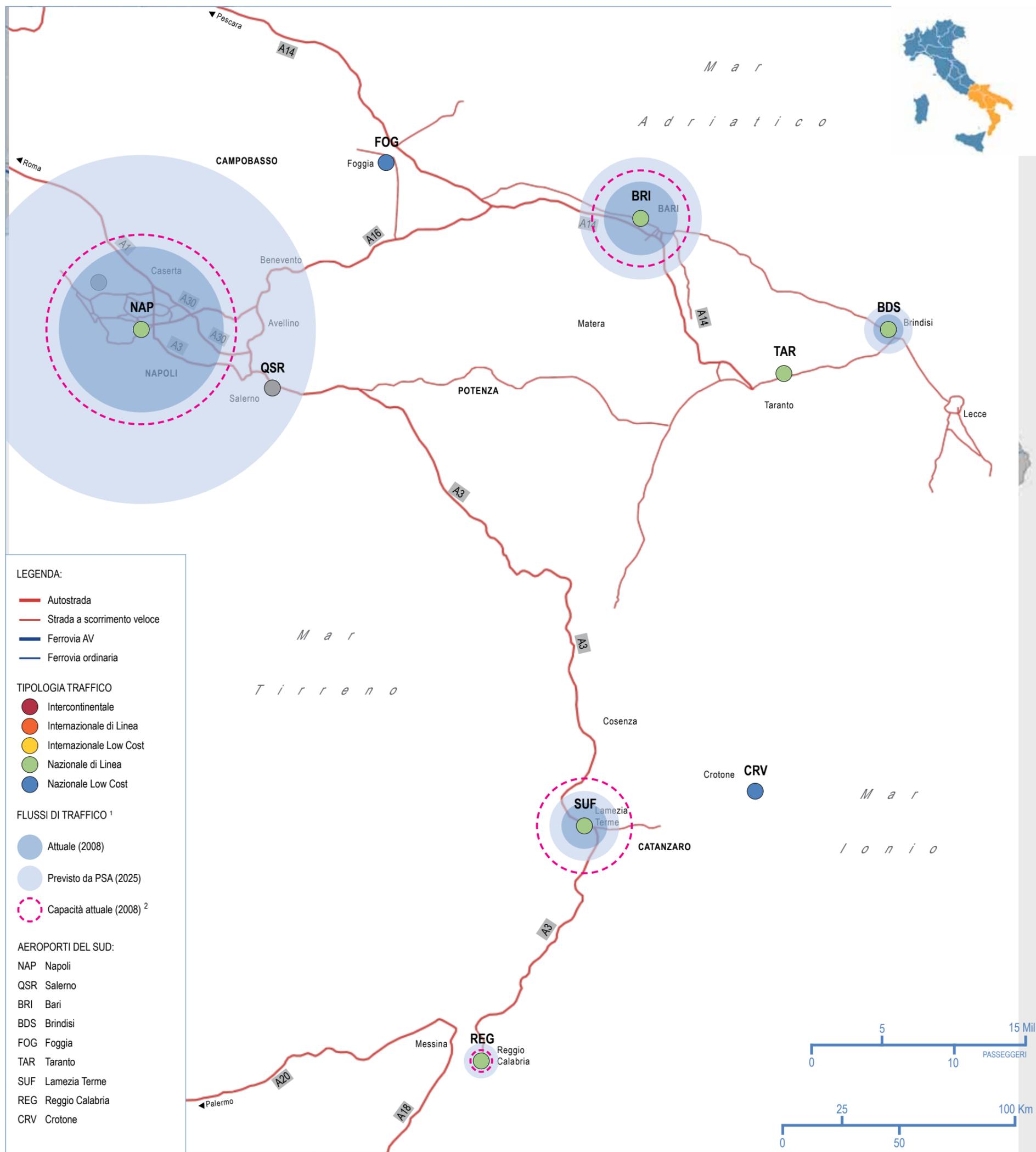
A fronte dei 22 milioni di passeggeri previsti al 2030, la capacità complessiva attuale degli aeroporti del Sud appare adeguata per quanto riguarda le piste, ma inadeguata per quanto riguarda la dotazione di piazzali aeromobili e dei terminal. In particolare la capacità attuale complessiva dei terminal risulta pari a circa 18 milioni di passeggeri, quella dei piazzali aeromobili a 20 Milioni e quella delle piste invece a circa 30 milioni di passeggeri, che rappresenta pertanto la soglia di saturazione complessiva degli scali. Analizzando la capacità di ciascun aeroporto si rileva però che in generale tutti gli scali presentano una buona dotazione di infrastrutture, in grado di rispondere al traffico previsto; fa eccezione lo scalo partenopeo che presenta una limitata capacità del terminal e del piazzale aeromobili, oltre ad una generale carenza di spazi sia nel sedime aeroportuale che nelle aree adiacenti, prossime al tessuto urbano. Si rileva che l'utilizzo medio delle pista degli aeroporti del Sud è pari al 15% della capacità massima teorica, indici tra i più bassi dei macrobacini italiani, che dimostra come gli scali dell'area abbiano ancora ampi margini di capacità delle infrastrutture di volo.



PREVISIONE PSA	11,2	15,8	19,4	22,5
PREVISIONE STUDIO	11,2	12,8	16,2	18,8

Previsioni di traffico e capacità aeroportuale al 2025

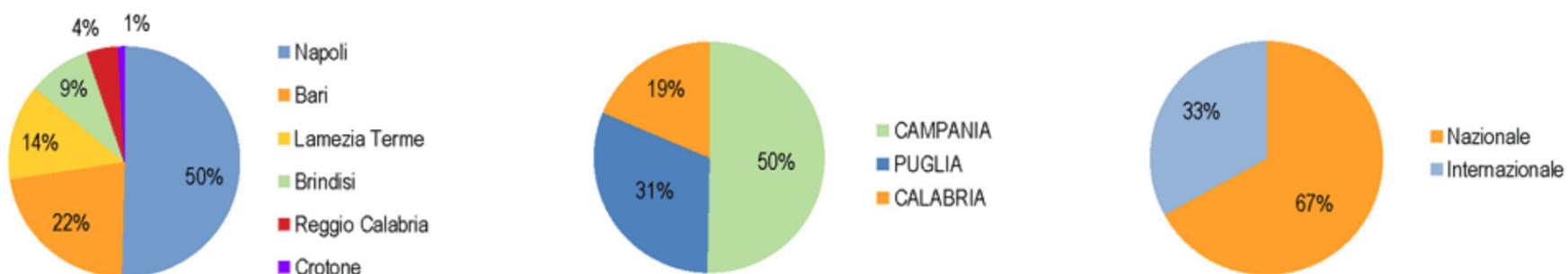
Gli aeroporti del Sud



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

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

TRAFFICO AEREO SUD



AEROPORTI DEL SUD

Aeroporto	Tipologia traffico	Sedime Superficie ha	Piste num	Terminal Superficie mq	Traffico Merci 2008 ton	Low Cost Pax 2008 Miloni	Internazionalità Ripartizione Pax 2008 %
NAP	Nazionale	258	1	30.700	3.600	Low Cost: 1,7 Tradizionale: 3,9	40% Nazionale 40% Internazionale
QSR		123	1	1.990	--	--	--
BRI	Nazionale	354	1	30.800	3.900	Low Cost: 1,0 Tradizionale: 1,5	26% Nazionale 74% Internazionale
BDS	Nazionale	288	2	13.150	130	Low Cost: 0,3 Tradizionale: 0,6	13% Nazionale 87% Internazionale
FOG	Nazionale - Low Cost	211	1	2.350	--	--	100% Nazionale
TAR	Nazionale	321	1	3.500	380	--	15% Nazionale 85% Internazionale
SUF	Nazionale	234	1	15.700	2.000	Low Cost: 0,5 Tradizionale: 1,0	20% Nazionale 80% Internazionale
REG	Nazionale	140	2	6.350	180	Low Cost: 0,1 Tradizionale: 0,4	6% Nazionale 94% Internazionale
CRV	Nazionale - Low Cost	155	1	3.600	--	--	100% Nazionale

TRAFFICO E CAPACITA' DELLE INFRASTRUTTURE

DATI		Napoli	Salerno	Bari	Brindisi	Foggia	Taranto	Reggio Calabria	Lamezia Terme	Crotone	TOTALE	MEDIA
PASSEGGERI ANNUI	<i>pax/y</i>	5.606.926	18.607	2.469.952	969.338	30.447	2.900	492.441	1.496.378	92.586	11.179.575	
PASSEGGERI ORA DI PICCO	<i>pax/h</i>	2.539	28	864	339	24	4	246	524	74	4.643	
PASSEGGERI PER AEROMOBILE	<i>pax/mov</i>	91	32	75	75	11	44	76	100	67		63
MOVIMENTI ANNUI	<i>mov/y</i>	68.958	588	32.953	12.921	4.542	360	9.426	14.960	2.693	147.401	
MOVIMENTI ORARI (MEDIA)	<i>mov/h</i>	11	0	5	2	1	0	2	2	0	24	
MOVIMENTI ORA DI PICCO	<i>mov/h</i>	24	1	12	5	2	0	3	5	1		
STAND	<i>n.</i>	30	4	18	13	5	1	6	21	7	105	
STAND/MOVIMENTO ORARIO	<i>stand/mov</i>	1,3	4,6	1,6	2,9	2,3	10,1	1,9	4,0	6,3		4
MOVIMENTI ANNUALI /STAND	<i>mov/stand</i>	2.299	147	1.831	994	908	360	1.571	712	385		1.023
DIMENSIONE TERMINAL	<i>mq</i>	30.700	1.990	30.800	13.150	2.350	3.500	6.350	15.700	3.600	108.140	
CAPACITA' TERMINAL (Mov/h)	<i>mov/h</i>	31	4	21	9	11	4	4	11	3	98	
CAPACITA' APRON (Mov/h)	<i>mov/h</i>	27	3	15	11	4	1	5	18	6	90	
CAPACITA' PISTE (Mov/h)	<i>mov/h</i>	30	4	20	10	9	7	7	14	7	108	
CAPACITA' TERMINAL (Pax)	<i>pax/y</i>	6.500.000	166.000	4.500.000	2.000.000	147.000	160.000	700.000	3.200.000	225.000	17.598.000	
CAPACITA' APRON (Pax)	<i>pax/y</i>	8.200.000	134.000	3.300.000	2.400.000	58.000	34.000	800.000	5.100.000	489.000	20.515.000	
CAPACITA' PISTE (Pax)	<i>pax/y</i>	10.163.790	893.520	5.581.059	2.793.008	368.577	1.563.660	1.980.636	5.213.517	1.746.087	30.303.853	
UTILIZZO TERMINAL	%	86%	11%	55%	48%	21%	2%	70%	47%	41%		42%
UTILIZZO MEDIO PISTA	%	37%	2%	27%	21%	8%	1%	22%	17%	6%		0%
UTILIZZO PISTA ORA DI PICCO	%	80%	22%	58%	45%	25%	1%	46%	37%	16%		37%
PASSEGGERI AL 2025 (DA PSA)	<i>pax/y</i>	12.000.000	215.705	4.133.835	1.656.090	532.005	3.000	1.169.827	2.300.000	500.000	22.509.462	0

N.B. Per gli scali con un valore di pax/mov inferiore alla media (Salerno, Foggia, Taranto), per le stime di capacità è stato assunto il valore di medio di riempimento degli aeromobili della macroarea.

8.3 Le infrastrutture di collegamento programmate

Assi stradali e autostradali

Gli assi stradali e autostradali programmati per l'area Sud sono in sostanza tutti prioritari. Il deficit infrastrutturale dell'area in termini di efficienza dei collegamenti, rende infatti necessario un adeguamento e ammodernamento dei principali assi.

- E' ormai quasi del tutto conclusa la fase di proposta/programmazione della A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria che fa parte dell'itinerario europeo E45 e del Corridoio 1 Berlino-Palermo, con un'estensione complessiva di circa 500 km. Alcuni tratti sono ultimati o cantierati, altri solo finanziati o ancora in fase di programmazione. Le aspettative di Anas sono di terminare i lavori entro il 2011-2013, ma di fatto i lavori si scontrano con criticità tecniche rilevanti, a causa del percorso montagnoso.
- Il potenziamento dell'asse trasversale Salerno-Potenza-Bari consentirà un collegamento più efficiente tra i territori dell'entroterra lucano e i due versanti adriatico e tirrenico, oltre a favorire un collegamento tra i porti di Salerno e Bari. L'itinerario, nel tratto tra le province di Potenza e Bari, ha ottenuto nel 2008 l'approvazione da parte di Anas. L'infrastruttura è in attesa di finanziamento da parte del Cipe.
- In Calabria, in particolare, la statale 106 Jonica allo stato attuale non riesce a garantire una rapida connessione di tutta la costa ionica calabrese e con il resto della penisola. Sono previsti lavori di adeguamento, inseriti già nella Legge Obiettivo del 2001 e ripresi tra le opere prioritarie individuate nel DPEF 2007-2011. Ad oggi le criticità sono di ordine finanziario, sebbene alla copertura partecipino fondi di competenza Cipe, Anas, QCS e PON Calabria.
- Sul versante jonico, i lavori di adeguamento/ammodernamento, ad oggi cantierati, prevedono invece la realizzazione di due carreggiate separate lungo tutto il tratto lucano, nella provincia di Matera. La statale Jonica percorre 491 km da Taranto a Reggio

Calabria, lungo la costa jonica di Puglia, Basilicata e, soprattutto, Calabria.

Assi ferroviari

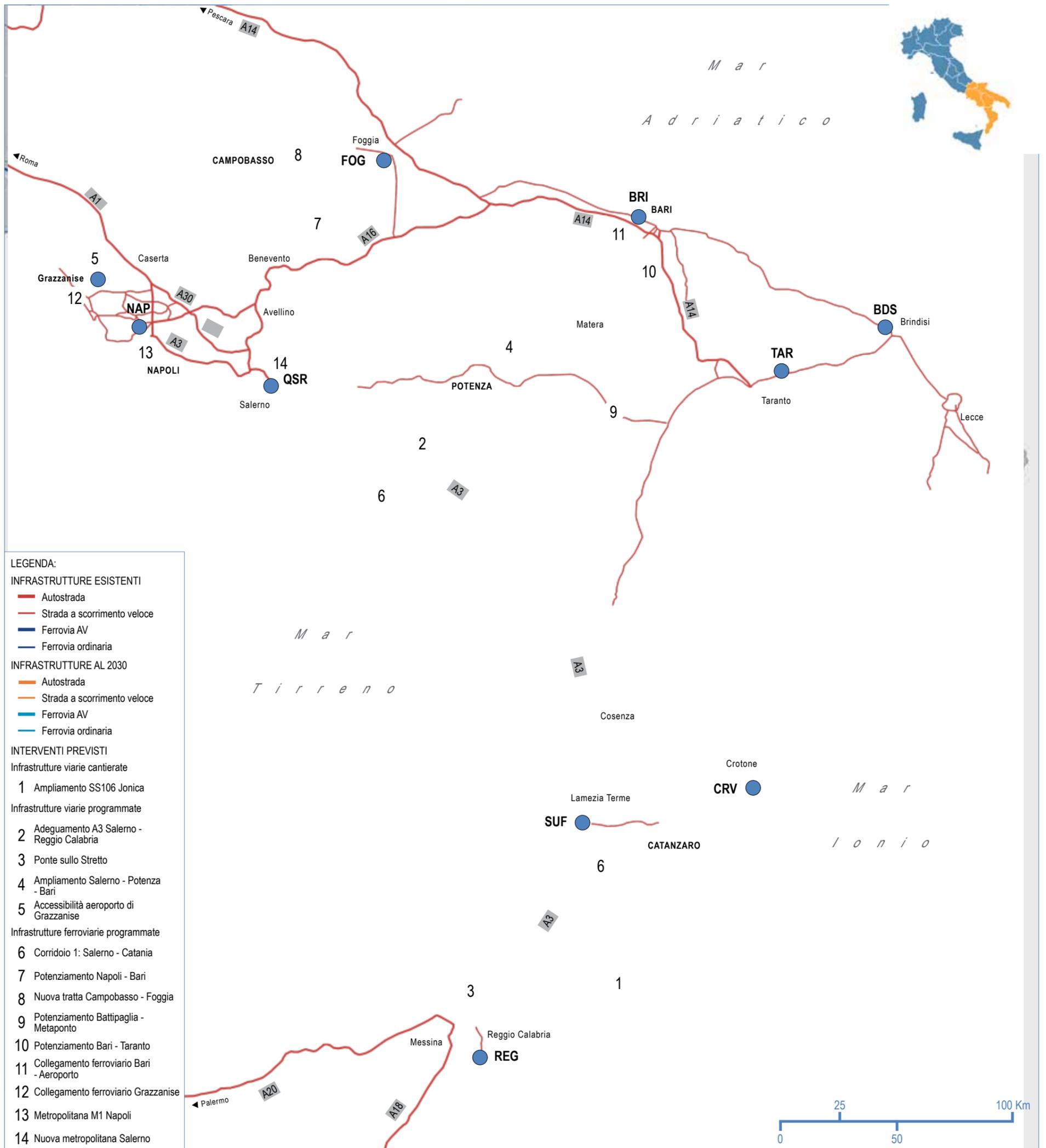
Per quanto riguarda le opere ferroviarie, la programmazione prevede interventi da lungo tempo attesi sia dai territori locali che a scala nazionale.

- E' in fase di completamento la tratta compresa tra Aversa e Napoli, lunga circa 18 km, della linea AV/AC Roma - Napoli. Inoltre, è in fase di realizzazione la nuova stazione di Napoli Afragola, concepita come nodo di interscambio con la linea Circumvesuviana, in quanto permetterà l'instradamento dei treni AV verso sud attraverso la linea a monte del Vesuvio, evitando il nodo di Napoli.
- E' considerato intervento prioritario il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria AC Napoli-Bari, asse trasversale fondamentale, la cui programmazione ne prevede l'avvio entro il 2012-2013; l'opera in alcune tratte è già nelle condizioni di essere cantierata, ma nei piani di RFI è considerata opera da ultimarsi a medio-lungo termine.
- Ancora con riferimento ai collegamenti trasversali, in Campania e Molise è previsto l'intervento di velocizzazione/potenziamento della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, asse ferroviario principale di collegamento dell'entroterra lucano con il mar Jonio e il porto di Taranto.
- Relativamente all'adeguamento della linea Napoli-Reggio Calabria-Palermo/Catania, il DPEF 2010-2013 mette l'accento sulla necessità di finanziamento ed avvio della tratta Battipaglia-Reggio Calabria. Nei piani di RFI sia il quadruplicamento del tratto Salerno-Battipaglia, sia il potenziamento del tratto Battipaglia-Reggio Calabria sono programmati a medio-lungo termine.
- Il versante adriatico è invece interessato dagli interventi di raddoppio della linea adriatica Bologna-Bari nella tratta Termoli-Lesina (FG), che si sviluppa in parte in

affiancamento alla vecchia linea e in parte in variante. L'intervento prevede, nel complesso, il raddoppio della linea tra Pescara e Bari ed ha avuto approvazione da parte del Cipe all'inizio del 2008.

- Inserito tra le opere rilevanti è anche il raddoppio e potenziamento della linea Bari-Taranto che collega i versanti tirrenico e jonico della Puglia.
- Da rilevare infine che all'inizio del 2009 sono partiti i lavori per realizzare un collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bari Palese, gestito dalla società Ferrotramviaria, con realizzazione di una stazione interrata. Dall'aeroporto la ferrovia si dirigerà verso Bitonto dove si riallatterà alla linea Bari-Barletta al Km 14+865.

N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
1	Ampliamento SS106 Jonica	Tratta calabrese	Nazionale	cantierato	-	2009	15.000	10%	Crotone / Reggio Calabria
		Tratta lucana	Nazionale	cantierato	2004	2009	5.927	80%	Crotone / Reggio Calabria
2	Adeguamento A3 Salerno - Reggio Calabria	Salerno - Reggio Calabria (tratta calabrese)	Internazionale	proposta / programmazione	-	2011	9.665	71%	Reggio Calabria / Lamezia Terme / Crotone
		Salerno - Reggio Calabria (tratta lucana)	Nazionale	progetto definitivo	-	-	1.827	0%	Napoli / Salerno / Reggio Calabria / Lamezia Terme
3	Ponte sullo Stretto	Reggio Calabria - Messina	Nazionale	finanziato / da avviare	-	-	6.100	77%	Reggio Calabria
4	Ampliamento Salerno-Potenza-Bari	Salerno - Potenza - Bari	Nazionale	progetto preliminare	-	-	552	0%	Bari / Napoli / Taranto
5	Accessibilità aeroporto di Grazzanise	Nuovo sistema accessibilità aeroporto	Locale	-	-	-	200	-	Grazzanise



N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
6	Corridoio 1	Potenziamento Salerno - Palermo/Catania	Nazionale	cantierato	2007	2017	2.171	100%	Reggio Calabria
7	Potenziamento Napoli - Bari	Napoli - Bari	Internazionale	proposta / programmazione	dopo 2011	-	3.377	0%	Napoli / Bari
8	Nuova tratta Campobasso - Foggia	Campobasso - Lucera	Regionale	proposta / programmazione	-	-	413	0%	Bari
9	Potenziamento Battipaglia - Metaponto	Battipaglia - Metaponto	Regionale	progetto preliminare	-	2011	-	0%	Napoli / Salerno
10	Potenziamento Bari - Taranto	Bari - Taranto	Nazionale	da avviare	-	-	496	40%	Bari / Taranto
11	Collegamento ferroviario Bari - Aeroporto	Nuovo collegamento Bari - Aeroporto	Locale	-	-	-	-	-	Bari
12	Collegamento ferroviario Grazzanise	Aeroporto Grazzanise	Locale	-	-	-	-	-	Grazzanise
13	Metropolitana M1 Napoli	Nuova linea Aeroporto di Capodichino - Centro Direzionale	Locale	da avviare	-	-	365	67%	Napoli
14	Nuova metropolitana Salerno	Stadio - Stazione FS - aeroporto	Locale	-	-	-	59	-	-

Interventi programmati - Assi Ferroviari

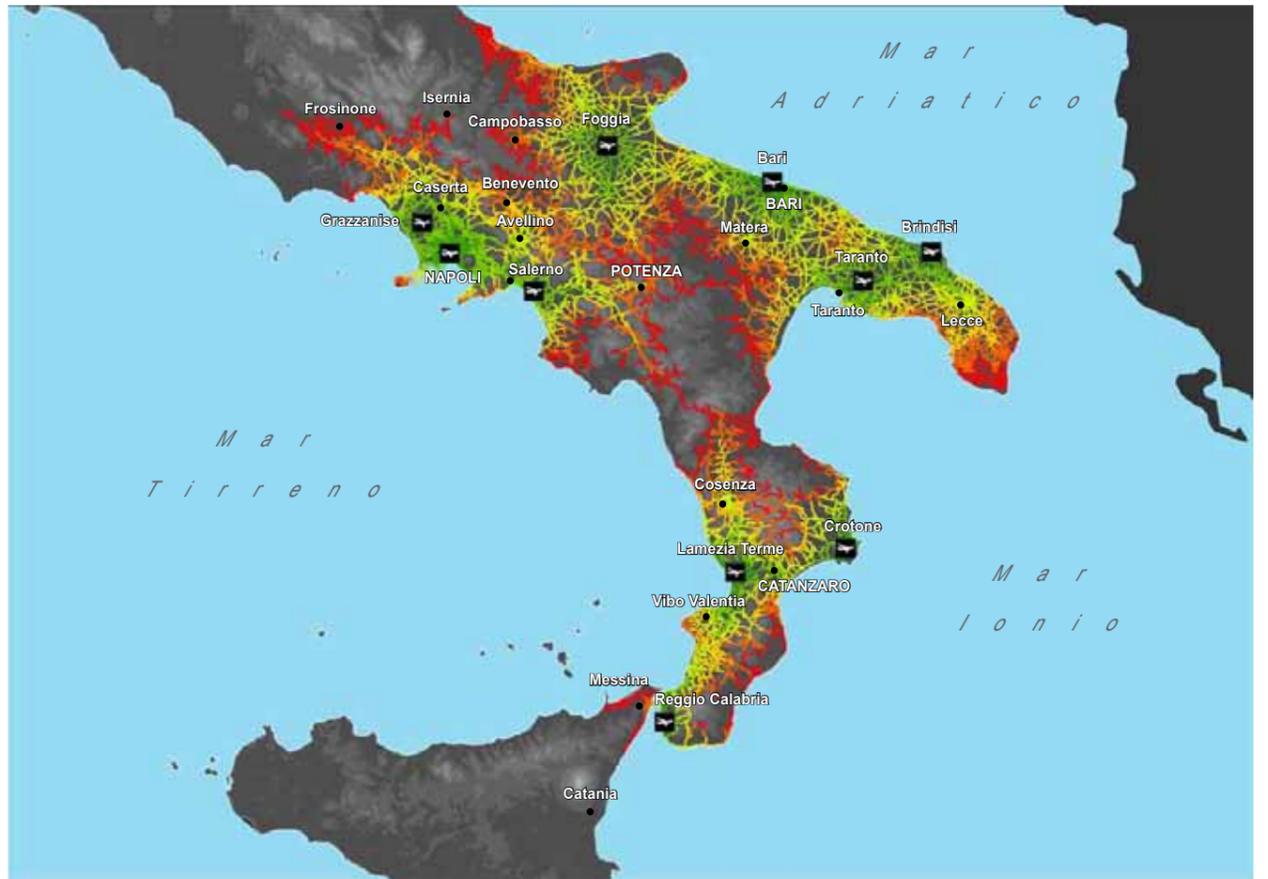
8.4 Bacini di traffico attuali e previsti

L'analisi dell'accessibilità è stata condotta considerando, nello scenario infrastrutturale al 2030, due differenti opzioni considerando la presenza o meno del Ponte sullo Stretto. Tale condizione influenza in maniera significativa l'accessibilità, particolarmente quella su gomma.

Isocrone su gomma

L'area meridionale del Paese è interessata da una serie di interventi infrastrutturali di rilievo che modificano l'accessibilità su gomma. In particolare, gli interventi relativi alla viabilità d'accesso al nuovo aeroporto di Grazzanise ne incrementeranno l'accessibilità in direzione nord, verso il Lazio. La nuova autostrada Termoli – San Vittore, circa 150 Km di lunghezza, produce un forte avvicinamento delle due opposte sponde dell'Italia, consentendo il collegamento entro i 90 minuti fra Grazzanise e il litorale molisano. A seguito della realizzazione della nuova statale Salerno-Potenza-Bari si potrà ottenere il miglioramento dell'accessibilità verso le aree più interne della Basilicata oggi distanti dagli aeroporti, mentre lungo le costiere campana e pugliese non si registreranno variazioni nelle catchment area a causa della mancanza di interventi infrastrutturali di rilievo nazionale.

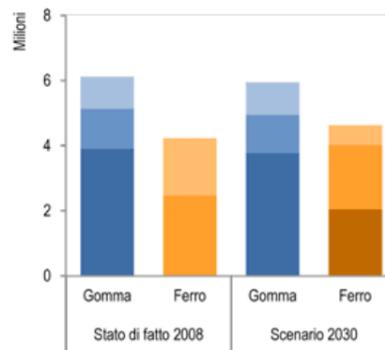
Infine, lungo la costiera Ionica si registrerà, per effetto della nuova SS106, un incremento dell'accessibilità nell'area che si estende dalla piana di Sibari verso Crotona e nell'area compresa tra le provincie di Reggio Calabria e di Vibo Valentia. L'inserimento, nello scenario così simulato del Ponte sullo Stretto, indurrà un forte avvicinamento della Sicilia al resto della penisola, producendo un evidente effetto lungo le direttrici costiere in direzione Palermo e Catania.



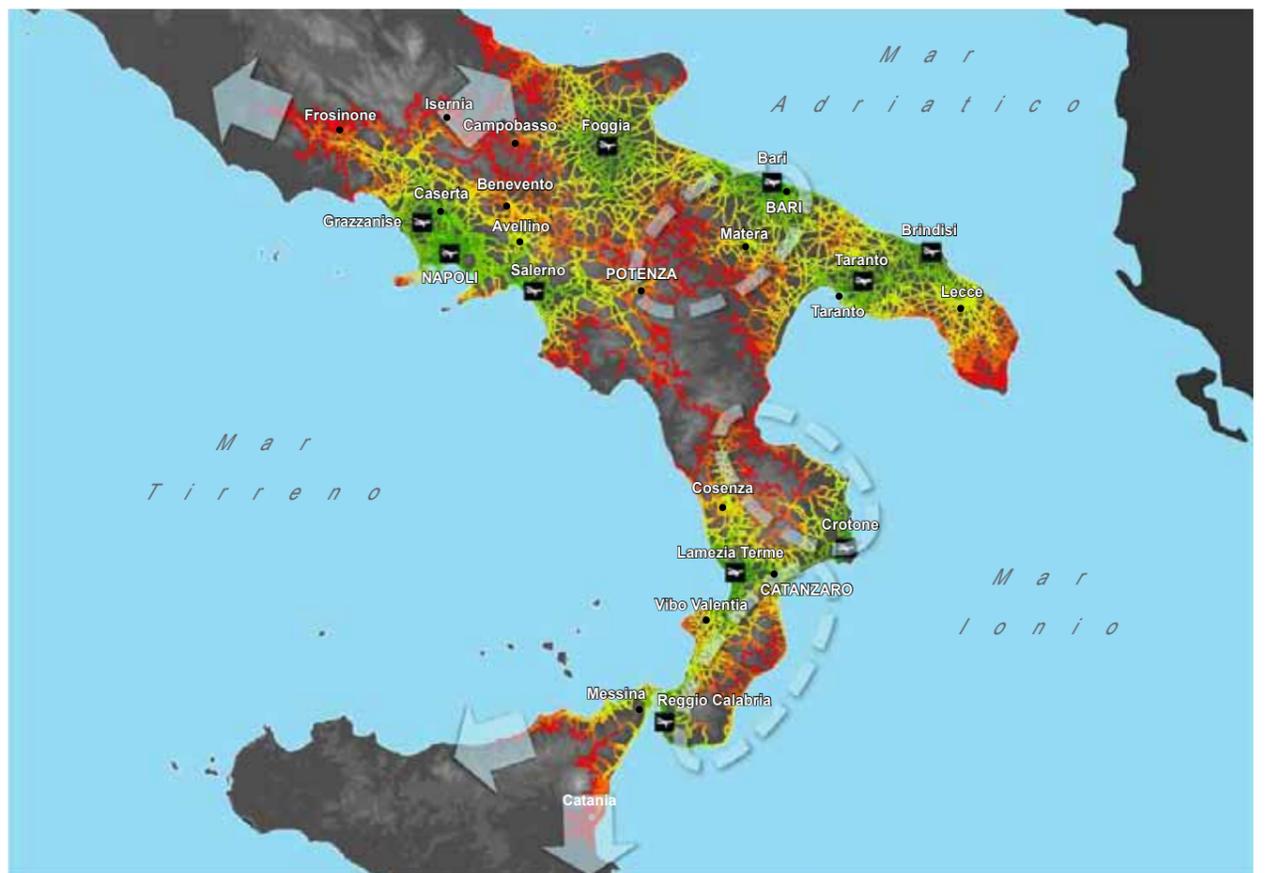
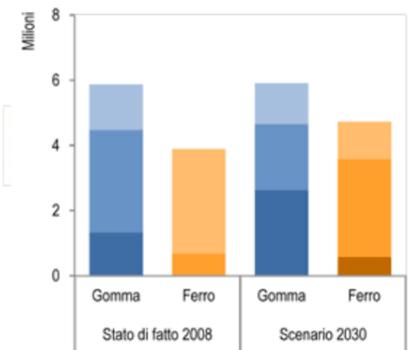
Isocrone su gomma - 2009



NAPOLI



GRAZZANISE

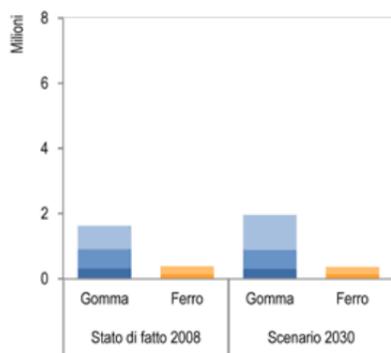


Isocrone su gomma - 2030

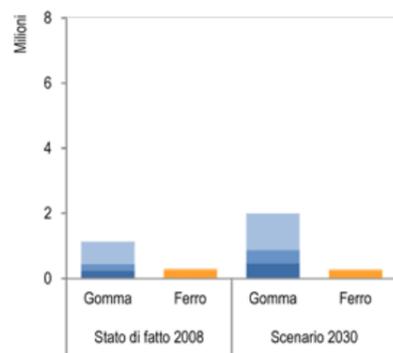


Isocrone su ferro - 2009

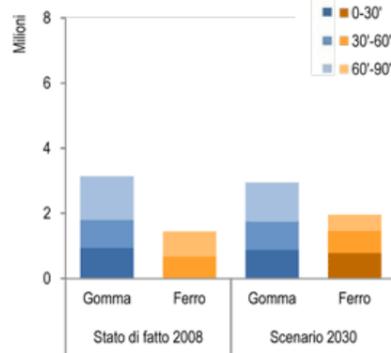
LAMEZIA TERME



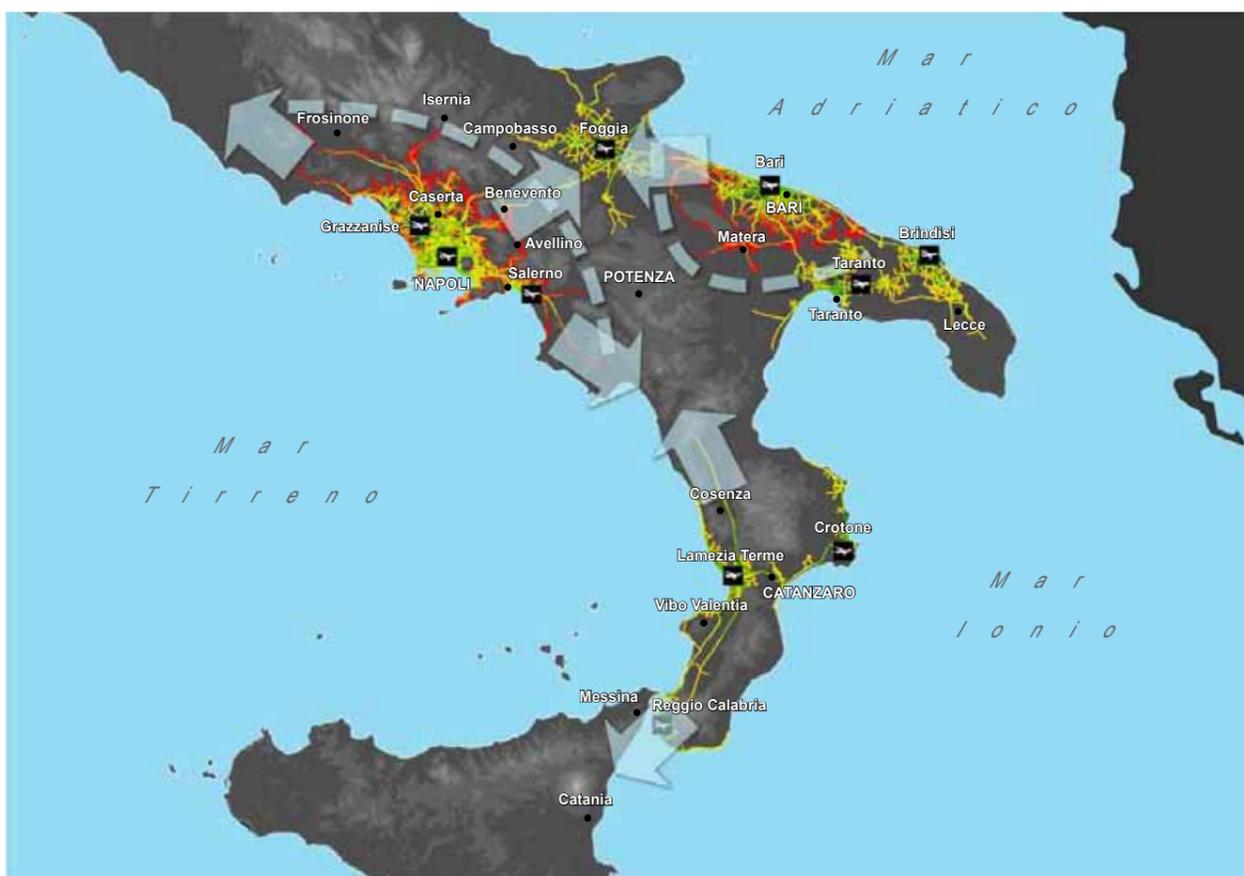
REGGIO CALABRIA



BARI



Popolazione raggiunta per tempi di accessibilità 2009 - 2030



Isocrone su ferro - 2030

Isocrone su ferro

L'area del Sud, dal punto di vista ferroviario risulta, in previsione futura, una delle maggiori aree di sviluppo; il completamento della rete AV da Salerno verso Reggio Calabria e la Sicilia, consentirà una rilevante riduzione dei tempi di percorrenza; tuttavia, a causa della distanza fra le stazioni, non si verificheranno apprezzabili variazioni all'accessibilità aeroportuale. Il potenziamento della linea Napoli-Caserta-Foggia-Bari, che rappresenta "la chiusura meridionale della maglia ferroviaria" (Italferr) con conseguente miglioramento tecnologico della linea, indurrà un aumento della capacità infrastrutturale e delle prestazioni sulla tratta, con un significativo miglioramento delle condizioni di accessibilità degli aeroporti posti su quest'asse (Napoli Grazzanise, Foggia, Bari).

L'inserimento o meno del ponte sullo Stretto di Messina, ipotizzando un armamento ferroviario atto ad ospitare treni AV/AC, implica un cambiamento dell'accessibilità, soprattutto dell'aeroporto di Reggio Calabria. In presenza del ponte, infatti, le fermate ipotizzate lungo la tratta d'interesse sono: Paola, Lamezia Terme e Messina. In assenza di questa infrastruttura, invece, si è ipotizzata una fermata dell'AV a Reggio Calabria, con un accorciamento dei tempi di percorrenza a partire da questa stazione ma senza rilevanti interazioni con la Sicilia.

A livello regionale, un incremento della catchment area si verifica per effetto di interventi puntuali quali la connessione dell'aeroporto di Capodichino alla rete metropolitana di Napoli, la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria all'interno dell'aeroporto di Bari e la bretella di connessione tra la linea litoranea Roma - Napoli e la Roma - Caserta - Napoli in corrispondenza dell'aeroporto di Grazzanise.

8.5 Potenzialità degli aeroporti, posizionamento e ruolo

NAPOLI

L'aeroporto di Napoli, con più di 5,5 milioni di passeggeri annui nel 2008, è il principale scalo del meridione per volume di passeggeri ed il 7° aeroporto italiano.

Il traffico dell'aeroporto di Capodichino è prevalentemente locale, infatti oltre il 70% degli italiani che utilizzano lo scalo vive nell'area metropolitana di Napoli ed un ulteriore 7% nelle aree limitrofe e isole. Gli stranieri che utilizzano lo scalo campano invece sono in prevalenza turisti. Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 54% del totale gestito dall'aeroporto.

Il traffico da Napoli verso destinazioni nazionali si dirige essenzialmente verso Milano, Linate e Malpensa, che insieme rappresentano il 59% del totale nel 2008, mentre la destinazione internazionale maggiormente servita è la Gran Bretagna, seguita dalla Germania.

Le principali criticità dell'aeroporto risiedono da un lato nell'impossibilità di crescita e di sviluppo all'interno di un tessuto urbano consolidato, che risente dell'impatto acustico generato, e dall'altro lato nell'accessibilità fortemente penalizzata dalle condizioni di circolazione sugli archi autostradali a cui lo scalo si collega.

Infatti sul raccordo Tangenziale-Autostrade, principale asse di accessibilità allo scalo, confluiscono i flussi di traffico di scambio tra la città di Napoli e le direttrici extra-urbane meridionale, orientale e settentrionale. Il traffico generato/attratto dall'aeroporto ha un peso modesto sul complesso di tale traffico, ma l'attività dello scalo risente degli effetti negativi di tale congestionamento in termini di riduzione dell'accessibilità, sia attiva che passiva. Il vero potenziamento del trasporto pubblico per l'aeroporto potrà essere realizzato con la metropolitana che disporrà della stazione dedicata proprio in prossimità del terminal, i cui lavori sono attualmente in corso a cura del Comune di Napoli, intervento che potrà modificare radicalmente la modalità di trasporto urbano verso l'aeroporto.

Dall'analisi della situazione specifica di Napoli emerge con evidenza che lo scalo raggiungerà nel medio periodo la saturazione: se la scarsa capacità del terminal e dei piazzali può essere incrementata attraverso opportuni interventi, la stessa cosa non vale per il sistema delle infrastrutture di volo, che mostra una capacità massima di circa 10/11 Mil di passeggeri, soglia di saturazione che sarà raggiunta entro il 2020-25. I vincoli fisici all'espansione, i problemi di impatto acustico e di congestionamento della rete infrastrutturale d'adduzione all'aeroporto, costituiscono limiti non sormontabili.

Per le criticità evidenziate, lo scalo di Napoli Capodichino si avvia, a medio termine, verso

la saturazione: ENAC, Società di gestione ed Enti locali hanno avviato da tempo studi e valutazioni per la realizzazione di un nuovo scalo a Grazzanise, a Nord di Napoli, le cui linee generali di sviluppo e gli impegni sono definite nel Protocollo di intesa sottoscritto nel mese di luglio 2009, con la funzione di assorbimento del traffico di Capodichino.

Interventi di sviluppo programmati

L'aeroporto di Capodichino dispone di infrastrutture e servizi potenziati e ristrutturati con un piano articolato di interventi realizzato nell'ultimo decennio. I lavori hanno migliorato sensibilmente sia la capacità che la funzionalità di aree e infrastrutture e l'efficienza degli impianti.

Gli interventi previsti dal Master Plan, sono principalmente di mantenimento delle infrastrutture e dei livelli di servizio attuali, nonché di piccoli ampliamenti del terminal e realizzazione di un parcheggio multipiano.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) conferma per lo scalo di Napoli il ruolo di "aeroporto strategico" all'interno della rete nazionale, per le caratteristiche attuali e le prospettive di trasferimento nella futura infrastruttura di Grazzanise.

SALERNO

L'aeroporto di Salerno è da poco aperto al traffico civile di linea, con un traffico modestissimo, molto incostante nel 2008 e pressoché nullo nel 2009.

Quello di Salerno è uno scalo che deve ancora definire il suo ruolo e posizionarsi nel mercato, sfruttando le possibilità offerte dal bacino di utenza, che può comprendere oltre la città di Salerno, anche la costiera amalfitana, il Cilento - Vallo di Diano e verificando le possibili sinergie con lo scalo di Capodichino, del quale Salerno potrebbe, nel medio periodo, assorbire eventuali specifici incrementi di traffico. L'aeroporto non presenta particolari limiti all'eventuale espansione del suo sedime, se non nella zona nord dove è presente il fascio infrastrutturale costituito dalla linea ferroviaria, la SS18 e la autostrada Salerno Pontecagnano. Presenti ostacoli alla navigazione lato monte. L'aeroporto, nonostante la vicinanza all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, presenta un'accessibilità particolarmente critica; infatti, per raggiungere l'aeroporto è necessario attraversare l'abitato di Pontecagnano, da nord e quello di Bellizzi da sud. È necessaria una riqualificazione ed il prolungamento della pista per permettere l'atterraggio dei più comuni aeromobili commerciali.

Interventi di sviluppo programmati

Il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Salerno, che non risulta essere ancora stato presentato

all'ENAC, prevede l'allungamento della pista di 500 metri, per una lunghezza complessiva di 2000 metri, per il quale si rende necessario l'esproprio delle aree necessarie e la dotazione di radio aiuti alla navigazione, che potranno consentire atterraggi strumentali non di precisione. È inoltre prevista l'estensione delle aree destinate a parcheggio, la costruzione di un edificio multifunzionale per assistenza equipaggi e uffici amministrativi, di un edificio per il ricovero dei mezzi di rampa ed un deposito carburanti.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Salerno come "scalo complementare" a condizione che realizzi il prolungamento della pista e ricerchi le forme di aggregazioni possibili con lo scalo di Capodichino.

BARI

Lo scalo di Bari, che si colloca in una delle regioni del sud più vivaci dal punto di vista economico, da sempre ponte verso i paesi di levante, con i 2,5 milioni di passeggeri annui registrati nel 2008, rappresenta l'aeroporto di punta del sistema aeroportuale pugliese costituito da altri tre scali, che complessivamente movimentano circa 3, 5 milioni di passeggeri annui.

Il ruolo dell'aeroporto si è consolidato negli anni, anche grazie al lavoro di un'unica Società di gestione per tutti gli scali pugliesi, come principale porta per i voli di linea nazionali, soprattutto verso Roma e Milano, che rappresentano il 74% del traffico totale. Di rilievo anche il traffico internazionale, soprattutto verso Londra (16%). Rafforza il ruolo dello scalo la vicinanza del porto di Bari, uno dei principali porti dell'Adriatico considerato porta dell'Europa verso la penisola balcanica ed il Medio Oriente ed importante polo crocieristico.

I limiti principali per lo scalo di Bari sono derivanti dalla presenza del centro abitato di Bitonto, sulla direttrice di decollo ed atterraggio, con conseguenti problemi di inquinamento acustico. Dal punto di vista fisico invece non emergono particolari limitazioni a futuri sviluppi, in considerazione di vaste porzioni di aree agricole inedificate, soprattutto a sud del sedime.

L'area militare in disuso e le sue infrastrutture dimesse rappresentano una interessante potenzialità per lo sviluppo dell'aeroporto. Recentemente sono state riqualificate e potenziate tutte le infrastrutture air side che, nell'ipotesi di futuri sviluppi, non sono soggette a particolari limitazioni.

Le maggiori criticità dell'aeroporto di Bari sono ascrivibili al sistema dell'accessibilità; infatti gli accessi allo scalo risultano insufficienti in relazione agli sviluppi di traffico attesi e, più in generale, rispetto al ruolo dello scalo nel sistema regionale; le diverse modalità di

trasporto esistenti presentano uno scarso grado di integrazione. Ad oggi manca l'accessibilità ferroviaria.

In tale quadro il previsto riassetto ferroviario del nodo di Bari e la realizzazione del collegamento fra lo scalo e la stazione ferroviaria i cui lavori sono iniziati nel 2009, assumono una rilevanza strategica per lo scalo al fine del potenziamento del suo bacino di traffico e miglioramento del servizio offerto.

Interventi di sviluppo programmati

L'aeroporto è stato oggetto di un radicale processo di potenziamento e adeguamento negli ultimi 5-6 anni, che hanno portato nel 2005 alla realizzazione della nuova aerostazione e all'ammmodernamento delle infrastrutture di volo (piazze sosta aeromobili, pista e via di rullaggio), poi all'allungamento della pista, concluso nel 2008 e al primo ampliamento del terminal passeggeri. Il PSA al 2021 prevede un riassetto generale dello scalo, con l'adeguamento delle principali infrastrutture attraverso interventi di ampliamento dell'aerostazione, dei piazzali e dei parcheggi. E' inoltre prevista l'acquisizione di aree per l'estensione del sedime e la realizzazione di una zona dedicata al cargo. Il Piano prevede altresì di acquisire parte delle aree militari ad est dello scalo, che comprendono la pista di volo inutilizzata, da riqualificare ed utilizzare per l'Aviazione Generale, aeroclub, protezione civile etc. La pista sarà utilizzata come via di rullaggio e sarà connessa alla taxi way della pista principale mediante una bretella di raccordo. E' previsto inoltre l'allungamento della pista fino al raggiungimento di 3000 metri.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) indica per lo scalo di Bari il ruolo di **"aeroporto strategico"** all'interno della rete nazionale.

BRINDISI

L'aeroporto di Brindisi, con circa 1 milione di passeggeri annui, è il secondo scalo regionale pugliese che svolge un ruolo fondamentale di supporto allo scalo barese, per i collegamenti nazionali di linea (Roma, Milano, Venezia) che rappresentano l'87% del traffico totale, a servizio delle province salentine di Brindisi, Lecce e Taranto. Una parte del traffico (35%) è operato da vettori low cost.

L'Aeroporto del Salento assume, nel più articolato sistema di trasporti della regione, un ruolo interessante come porta di accesso di un territorio a fortissima vocazione turistica. L'aeroporto è inoltre un'importante base logistica di agenzie delle Nazioni Unite per l'invio di aiuti umanitari.

Il livello delle infrastrutture aeroportuali si dimostra adeguato alle esigenze dello scalo, sia per capacità che per qualità e funzionalità, mentre in relazione al bacino di traffico, si

rileva un'accessibilità viaria inadeguata, una scarsa connessione tra le reti di trasporto locale e un basso grado di integrazioni tra le diverse modalità.

Nel complesso, sia il rapporto dello scalo con i vettori che le infrastrutture e i servizi, beneficiano della gestione unitaria e coordinata con gli altri scali pugliesi, operata dall'unica società di gestione. La diversificazione del traffico infatti, rende lo scalo di Brindisi complementare e non in competizione con quello di Bari.

Interventi di sviluppo programmati

Negli ultimi anni lo scalo di Brindisi è stato oggetto di un processo di adeguamento e potenziamento infrastrutturale, attraverso una serie di opere che hanno migliorato gli standard di servizio operativo e funzionale dello scalo. In particolare è stato ampliato ed ammmodernato il terminal passeggeri, riconfigurata la viabilità, ampliati i parcheggi, prolungata la pista e adeguati i relativi impianti. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale in corso di approvazione, prevede, per il medio e lungo periodo:

- L'ampliamento del sedime aeroportuale;
- Realizzazione di due nuove taxiway;
- L'ampliamento del piazzale aeromobili;
- Un nuovo parcheggio multipiano;
- Ampliamento dell'aerostazione;
- Una nuova area merci attrezzata.

E' inoltre prevista la realizzazione di una bretella ferroviaria, che intercetta la linea Bari - Brindisi - Lecce e la linea Taranto - Brindisi, con stazione dedicata in aeroporto

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge per lo scalo di Brindisi il ruolo di **"aeroporto primario"** all'interno della rete nazionale e regionale, in rapporto di complementarietà allo scalo di Bari.

FOGGIA

Il traffico passeggeri dello scalo di Foggia ha realizzato negli ultimi anni volumi molto modesti, incostanti nel tempo, con oscillazioni tra 7-10.000 passeggeri annui, con un importante impulso nel 2008 con un traffico annuo di circa 30.000 passeggeri.

Il traffico è a carattere stagionale, esclusivamente nazionale ed operato con voli di linea, a conferma del ruolo dello scalo di interesse locale e a vocazione turistica, anche a carattere religioso per la vicinanza a San Giovanni Rotondo. L'aeroporto svolge attualmente attività di collegamento con le isole Tremiti mediante il servizio elicotteristico operato dall'Alidaunia. La vicinanza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, costituiscono elementi di forte limitazione territoriale. Infatti entrambe le formazioni morfologiche raggiungono altitudini che superano di poco i 1.000m s.l.m.

Le infrastrutture air side sono carenti, la lunghezza della pista è limitata a 1440 metri con la disponibilità di una singola via di rullaggio, con conseguente penalizzazione della capacità dello scalo che può accogliere solo aeromobili di media capacità.

La maggiore criticità dell'aeroporto, oltre alla inadeguatezza delle infrastrutture air side già illustrate, risiede soprattutto nella limitatezza del bacino di traffico, a causa dei tempi di percorrenza e nella scarsa interrelazione con il territorio, con le zone turistiche del Gargano e con gli altri terminali di trasporto, quali il porto di Manfredonia e l'autoporto di Cerignola, che non solo non fanno sistema tra loro e con l'aeroporto, ma hanno entrambi grossi problemi strutturali. Inoltre l'inefficienza e la discontinuità del servizio rendono difficoltosa l'operatività dello scalo e scoraggiano i vettori.

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

TARANTO

L'attuale configurazione dello scalo deriva da un rilevante complesso di interventi sulle infrastrutture aeronautiche realizzato per supportare l'attività dell'importante impianto produttivo del gruppo Finmeccanica che è parte del ciclo costruttivo del nuovo aeromobile Dreamliner della Boeing, ancora in fase di completamento pre-lancio. In particolare è stata prolungata la pista di volo, che con gli attuali 3200 metri rappresenta la pista più lunga dell'area meridionale. Il traffico passeggeri risulta assolutamente marginale, avendo registrato nel 2008 soltanto 2900 passeggeri.

Non risultano particolari vincoli allo sviluppo dello scalo, considerata la disponibilità all'intorno di vaste aree agricole inedificate, che possono essere però compromesse dalle previsioni urbanistiche dei comuni limitrofi se non opportunamente salvaguardate.

Considerata la vocazione cargo, assegnata allo scalo dal Piano Regionale dei Trasporti, risulta invece inadeguato a supportare futuri sviluppi di traffico, il sistema dell'accessibilità, che non consente forti connessioni con il tessuto economico-produttivo territoriale, né con altri terminali di trasporto merci, ed in particolare con il vicino Porto di Taranto, uno dei maggiori porti italiani transhipment, ubicato lungo la stessa direttrice statale e ferroviaria.

Interventi di sviluppo programmati

La società di gestione, attraverso un Piano Territoriale di area vasta, ha prefigurato lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale all'interno di una piattaforma logistica integrata

fondata sulla sinergia porto-aeroporto, inserita in un sistema a rete, che consenta di scambiare su ferro e su gomma flussi di merci provenienti dalle principali direttrici di traffico. L'assetto di sviluppo dell'aeroporto, legato ai progetti di connessione ferroviaria e di potenziamento dei collegamenti stradali è stato posto alla base di un Protocollo d'Intesa tra Regione Provincia, Comuni di Taranto, Grottaglie, Monteiasi e Carosino, ed Aeroporti di Puglia, sottoscritto nel marzo 2009.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Taranto come "**scalo complementare**" in ragione del servizio di trasporto speciale intercontinentale di supporto all'industria aeronautica.

LAMEZIA TERME

L'aeroporto di Lamezia Terme ha raggiunto nel 2008 il milione e mezzo di passeggeri annui, registrando tassi di crescita dal 2000 al 2008 pari al 8,5 % annuo. Il traffico è per l'80% di natura nazionale, operato con voli di linea (64%) e low cost (36%).

La crescita ed il "trend" positivo, sono legati sicuramente alla debolezza degli scali vicini e a fattori di logistica generale nell'area realmente difficili (le alternative per accedere in Calabria, autostrada e ferrovia, date le distanze da percorrere, non sono particolarmente agevoli né convenienti).

Per le caratteristiche suddette Lamezia Terme si è consolidato come il principale scalo calabrese ed uno degli scali di maggior sviluppo del meridione, sia per le rotte nazionali, che per quelle internazionali, operate soprattutto con voli charter.

Lo scalo gode di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria da cui si accede direttamente in aeroporto attraverso uno svincolo dedicato e di un importante nodo ferroviario a pochi chilometri di distanza, nel quale transitano treni che attraversano e collegano le due sponde della Calabria dal Tirreno allo Ionio ed i treni che effettuano il servizio sulla linea ferroviaria Reggio Calabria-Napoli.

Attualmente lo scalo ha un bacino di traffico che comprende le province di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valenza. Per le destinazioni offerte il bacino si dilata anche alle zone sud della Campania e a parte della Lucania, oltre che alle zone settentrionali della provincia di Reggio Calabria.

In rapporto all'ampiezza del bacino però non corrisponde una adeguata connessione tra le reti del trasporto locale e un'integrazione efficiente tra le diverse modalità, condizioni che scoraggiano l'utenza meno prossima allo scalo. Allo stesso modo, per quanto riguarda il cargo, non è stata ancora colta la grande potenzialità in termini di traffico offerta da una possibile

relazione intermodale con il porto container di Gioia Tauro, il maggiore del Mediterraneo per questo tipo di movimentazioni.

Interventi di sviluppo programmati

Per fronteggiare l'incremento di passeggeri registrato sullo scalo e per migliorare l'accoglienza ed i servizi offerti, negli ultimi anni sono stati sviluppati vari interventi di sviluppo delle infrastrutture, tra cui la ristrutturazione del fronte dell'aerostazione e della zona imbarchi, l'ampliamento del piazzale aeromobili e la riqualifica della pista di volo.

Sono in corso i lavori di prolungamento della pista dagli attuali 2.416m a 3.000m che consentirà tratte non-stop per destinazioni intercontinentali. In fase di stallo invece il progetto per la costruzione di una nuova aerostazione per 3,5 milioni di passeggeri, in sostituzione dell'attuale infrastruttura, insufficiente e tecnicamente inadeguata rispetto al cresciuto volume di traffico dello scalo.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge per lo scalo di Lamezia Terme il ruolo di "**aeroporto strategico**" all'interno della rete nazionale.

CROTONE

L'aeroporto Sant'Anna di Crotona ha registrato nel 2008 circa 92.000 passeggeri, con un calo del 1,6% rispetto all'anno precedente. Nel 2008 il traffico è stato esclusivamente di carattere nazionale, con Roma come destinazione prevalente, tratta soggetta ad Oneri di Servizio ed operata da una sola compagnia aerea. Nell'analisi del traffico di Crotona bisogna tener conto dell'utilizzo negli anni passati dello scalo da parte dei voli militari per il trasporto degli immigrati clandestini verso i centri di accoglienza cittadini.

Lo scalo serve principalmente la provincia di Crotona, la fascia ionica del basso cosentino e parte della provincia di Catanzaro.

Lo scalo risulta adeguatamente infrastrutturato, ma conta su un bacino di traffico di ridotte dimensioni, dovuto oltre che ad una rete stradale insufficiente anche alla bassa densità abitativa della zona: un'area con una difficile orografia, periferica e poco infrastrutturata e non servita da un sistema di collegamento viario e ferroviario efficace.

Interventi di sviluppo programmati

La costruzione della nuova aerostazione ha rappresentato il primo grande intervento di ammodernamento dell'aeroporto S. Anna, seguito dai lavori del nuovo piazzale sosta aeromobili e della messa a norma delle superfici di sicurezza della pista (Strip e Resa). Sono quasi terminati i lavori per la costruzione della nuova torre di controllo. E' in corso l'appalto del prolungamento della pista di

volo (1° lotto). Nel programma A.P.Q. 2007-2013 dell'Aeroporto di Crotona sono previsti inoltre l'installazione del sistema I.L.S., per l'atterraggio strumentale, l'ampliamento della vecchia aerostazione, la nuova viabilità e lo svincolo sulla Strada Statale 106, l'ampliamento dei parcheggi automobili, oltre ad altri interventi accessori.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Crotona come "**scalo complementare**" a servizio di una zona periferica con inadeguati collegamenti viari e ferroviari.

REGGIO CALABRIA

L'aeroporto ha registrato nel 2008 un movimento di circa 500.000 passeggeri annui, con un calo rispetto all'anno precedente del 10,6%. Il traffico si configura quasi esclusivamente di linea e a carattere nazionale; le tratte maggiormente sviluppate hanno collegato Reggio Calabria con Roma Fiumicino (42%) e Milano Linate (35%).

Le caratteristiche del traffico, unite al calo dei passeggeri degli ultimi anni, riconfermano il carattere prevalentemente domestico dello scalo, a servizio di un ridotto bacino di utenza.

La presenza di scali fortemente concorrenziali quali l'aeroporto di Lamezia Terme e quello di Catania localizzati a distanze temporali limitate (inferiori a 120 minuti), limitano infatti il bacino potenziale dell'aeroporto di Reggio Calabria ai territori compresi tra la provincia di Reggio Calabria stessa e la Provincia di Messina.

I principali limiti allo sviluppo dell'aeroporto sono di natura orografica ed insediativa, ovvero legati alla particolare ubicazione dell'aeroporto, tra il mare e gli insediamenti abitati.

Inoltre, la presenza di rilievi montuosi costituisce un ostacolo in prossimità delle testate delle piste che limita l'operatività aeronautica dello scalo.

A causa della posizione costiera, che chiude di fatto il lato ovest dello scalo, in assenza di un collegamento dedicato, l'aeroporto è raggiungibile solo attraverso la viabilità ordinaria cittadina.

Per l'aeroporto di Reggio Calabria la posizione e l'assetto del territorio costituiscono dunque delle notevoli criticità riguardo l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto.

Interventi di sviluppo programmati

Negli ultimi anni sono state realizzate, ed alcune sono in corso di realizzazione, una serie di opere per l'adeguamento e l'ampliamento dell'air side e di tutte le infrastrutture. Dal 2007 è stata resa operativa la seconda pista, 11/29, mentre proseguono i lavori di prolungamento della pista 15/33. E' stato ultimato anche il pontile per la riattivazione del servizio di aliscafi di collegamento diretto con Messina e le isole Eolie. E' in corso la realizzazione dell'ampliamento del terminal passeggeri.

Per il miglioramento dell'accessibilità è prevista una stazione dedicata, come fermata del servizio ferroviario metropolitano "Melito-Reggio-Villa", per rendere più facili i collegamenti su linea ferrata con lo scalo aeroportuale.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Reggio Calabria come "**scalo complementare**", in ragione dei limiti infrastrutturali attuali.

Nell'assetto futuro del sistema aeroportuale del Sud sarà determinante il posizionamento e il ruolo di Napoli Capodichino in relazione alla saturazione della capacità disponibile nell'attuale sedime, attesa in un orizzonte temporale di medio periodo.

Le prospettive di sviluppo si basano sul progetto di un nuovo scalo da realizzarsi a Grazzanise, con opzioni di scenari operativi che vanno dalla integrale sostituzione di Capodichino alla costituzione di un sistema che comprenda i due scali con articolazione dei flussi in relazione a tipologie e quantità. Gli scenari evolutivi non possono però prescindere da valutazioni che comprendano anche i progetti in corso in bacini limitrofi come il Lazio, con aree di influenza in sovrapposizione: la contestuale scelta relativa alla realizzazione del terzo aeroporto nell'area della Capitale e le conseguenti pianificazioni riguardanti le infrastrutture di accesso sia viabilistiche che ferroviarie devono essere esaminate in un quadro di coerenza complessiva per ottimizzare gli investimenti e creare condizioni per la sostenibilità e l'efficienza delle nuove infrastrutture e di quelle già esistenti. E' infatti da considerare la possibilità che lo scalo di Grazzanise capti una parte del traffico del Lazio, alla chiusura di Ciampino, alleggerendo la pressione su Fiumicino.

Se sarà infatti realizzato il collegamento diretto dall'A1, dal casello di Capua a Grazzanise, quest'ultimo sarà raggiungibile dalle zone del basso Lazio in tempi assolutamente competitivi rispetto a Fiumicino, evitando i tratti più congestionati del Raccordo Anulare della Capitale. Analoga competizione potrebbe verificarsi nel caso fortemente raccomandato di connessione di Grazzanise con la linea Alta Velocità, che consentirebbe, oltre ovviamente al collegamento rapido con la città di Napoli, di raggiungere il nuovo scalo campano dalla Stazione di Roma in meno di un'ora.

In questo scenario il ruolo del nuovo aeroporto campano, oltre a rendersi indispensabile in sostituzione di Napoli Capodichino, assume un ruolo che va oltre la rilevanza regionale e che può influire nella redistribuzione dei traffici aerei dell'area centro-meridionale.

Pertanto è assolutamente urgente l'impegno degli Enti Statali e Regionali nella pianificazione, progettazione e reperimento dei relativi finanziamenti delle opere di connessione viaria e ferroviaria che garantiscano un'accessibilità adeguata all'aeroporto di Grazzanise dalla conurbazione napoletana e casertana, oltre che dalle grandi direttrici di traffico Nord-Sud e quelle trasversali, di collegamento con l'entroterra e le coste adriatiche.

Alla luce degli indirizzi esposti e sulla base delle analisi delle potenzialità espresse dagli aeroporti e della valutazione dei requisiti

in ordine ai fattori di sviluppo, si ritiene che l'assetto della rete aeroportuale del macrobacino del Sud possa essere basato sulla seguente organizzazione:

1. Per lo scalo di **Grazzanise** è indicato un ruolo **strategico** come scalo sostitutivo di Napoli a medio termine. Affinché sia resa fattibile la realizzazione del nuovo scalo è necessario che la società di gestione dello scalo di Napoli, soggetto attuatore degli interventi e futuro gestore di Grazzanise, rediga al più presto un Piano di Sviluppo Aeroportuale, che oltre alla definizione degli interventi da realizzare, individui le aree che devono essere preservate per la realizzazione dello scalo, che dovranno essere immediatamente salvaguardate attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali.

2. L'aeroporto di **Napoli Capodichino**, dovrà fare il possibile per rispondere alla domanda di traffico prevista al 2020-25, attraverso l'attuazione degli interventi programmati dal PSA, che garantiscano una capacità di 10-11 Milioni di passeggeri. All'apertura dello scalo di Grazzanise, il traffico di Capodichino dovrà essere trasferito al nuovo aeroporto. In tale scenario dovrà essere approfondita la ridefinizione del ruolo di Capodichino, a partire dall'opzione più radicale della cessazione delle attività di aviazione commerciale civile e relativa riconversione per altri usi.

3. Lo scalo di **Salerno Pontecagnano** potrebbe svolgere un importante ruolo di complementarietà del traffico di Napoli, soprattutto per il segmento low cost, se saranno realizzati gli interventi di potenziamento della pista e perseguite azioni di integrazione con lo scalo partenopeo. In tal senso dovranno essere perseguite tutte le azioni possibili per cercare forme possibili di costituzione di un unico sistema aeroportuale. Fino a quando non saranno definite forme di aggregazione sistemica con l'aeroporto di Napoli, e non sarà allungata la pista, per lo scalo di Salerno, in ragione dei limiti infrastrutturali e della difficoltà a sostenere i costi del servizio commerciale pubblico è indicata una vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'Aviazione Generale (commerciale e privata) e ai servizi elicotteristici di collegamento con le isole.

4. I bacini degli aeroporti del sistema pugliese non risultano in prospettiva in sovrapposizione con il bacino del futuro scalo di Grazzanise, ma al contrario si pongono in un rapporto di complementarietà, generando condizioni che potranno meglio rispondere alla domanda di traffico di una vasta area tra le due coste. Si riconfermano quindi in parte le specializzazioni assegnate a ciascun aeroporto dal PRT della

Puglia, con le precisazioni riportate a seguire:

4.1 L'aeroporto di **Bari** si configura come aeroporto strategico della costa meridionale adriatica dedicato al traffico di linea e merci in express delivery. Per accogliere il traffico previsto dovranno essere attuati gli interventi di adeguamento infrastrutturali previsti dal PSA, con particolare riferimento al prolungamento della pista di volo fino a 3000 metri, e dovranno essere realizzati gli interventi di connessione territoriale quali il collegamento diretto con l'A14, con la tangenziale di Bari e con il territorio della Murgia.

4.2 L'aeroporto di **Brindisi** svolge il ruolo di scalo primario a supporto del Bari, specializzato in traffico low cost e attività complementari a servizio della zona turistica salentina. Auspicabile la realizzazione della connessione ferroviaria per il rafforzamento del rapporto tra i due scali e l'ampliamento del bacino di traffico.

4.3 Lo scalo di **Taranto Grottaglie** si configura attualmente come uno scalo che svolge un servizio di trasporto speciale intercontinentale e strategico, con buone potenzialità a medio termine di svolgere la funzione prevalente di polo del traffico aereo merci, se saranno innescate sinergie con il sistema produttivo territoriale e soprattutto con il porto di Taranto; in tale scenario saranno fattori determinanti per il suo sviluppo la realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie con gli altri poli di interscambio. Si segnala infine che l'aeroporto di Grottaglie, per la posizione geografica strategica in relazione all'area Mediterranea e per le caratteristiche dimensionali e prestazionali della pista di volo, presenta anche interessanti potenzialità per particolari tipologie di traffico passeggeri e pertanto nel lungo periodo potrebbe svolgere il ruolo di **riserva di capacità** dei traffici aerei dell'Italia meridionale.

4.4 Per l'aeroporto di **Foggia** è indicata una vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'Aviazione Generale (commerciale e privata), ai servizi elicotteristici e di servizio al turismo locale.

5. Allo scalo di **Lamezia Terme** è assegnato un ruolo strategico per il trasporto aereo dell'intera Calabria, in assenza di scali concorrenti all'interno del suo bacino di traffico. Per rafforzare tale ruolo e rispondere efficacemente alla domanda di traffico, nonché per ampliare il suo bacino di traffico è necessario che siano rafforzate le connessioni con il territorio, in primo luogo quelle ferroviarie. Necessari gli adeguamenti

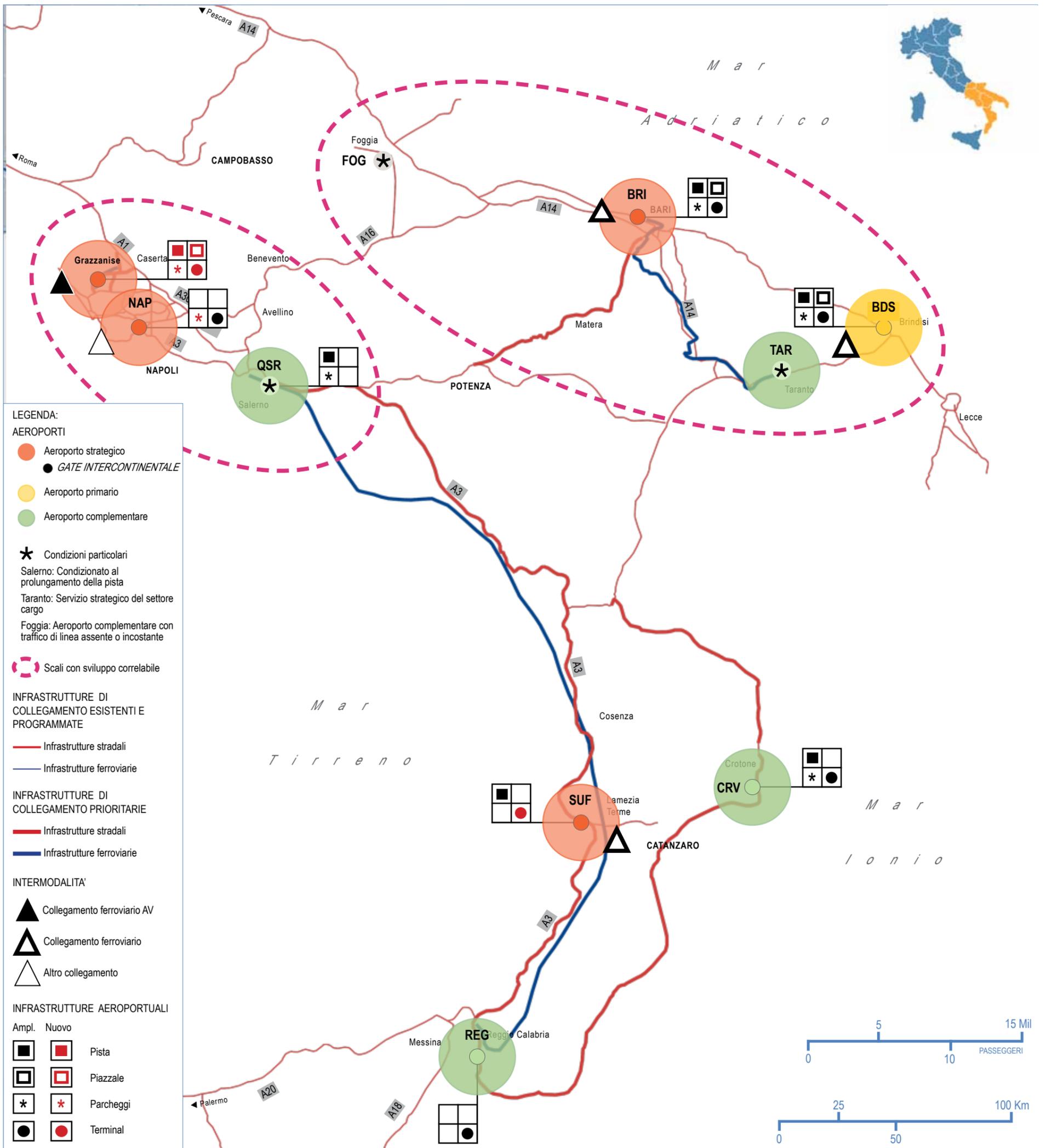
delle infrastrutture aeroportuali programmate, con particolare riferimento all'aerostazione passeggeri.

6. Per l'aeroporto di **Reggio Calabria**, in ragione dei limiti infrastrutturali e della posizione geografica marginale rispetto al territorio calabrese, nonché della forte concorrenza dell'aeroporto di Lamezia Terme (che sarà in futuro ancora meglio collegato sia su gomma che su ferro al bacino ampio), è indicato un ruolo di complementarietà al traffico di Catania, ruolo che potrà essere ancora più efficace con la realizzazione del Ponte sullo Stretto in risposta alla domanda di traffico della provincia di Messina.

7. Per l'aeroporto di **Crotone**, in ragione della posizione geografica marginale rispetto al territorio calabrese, nonché della forte concorrenza dell'aeroporto di Lamezia Terme (che sarà in futuro ancora meglio collegato sia su gomma che su ferro al bacino ampio), è indicato un ruolo di complementarietà al traffico del sistema calabrese, ruolo che potrà essere ancora più efficace con il potenziamento delle infrastrutture e dell'accessibilità programmate.

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

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
NAPOLI-GRAZZANISE	10,0	12,0	13,0
BARI	4,0	4,5	5,0
BRINDISI	1,0	1,5	2,0
REGGIO CALABRIA	0,3	0,5	1,0
LAMEZIA TERME	2,5	3,0	4,0
CROTONE	0,4	0,5	0,6
TOTALE	18,2	22,0	25,6



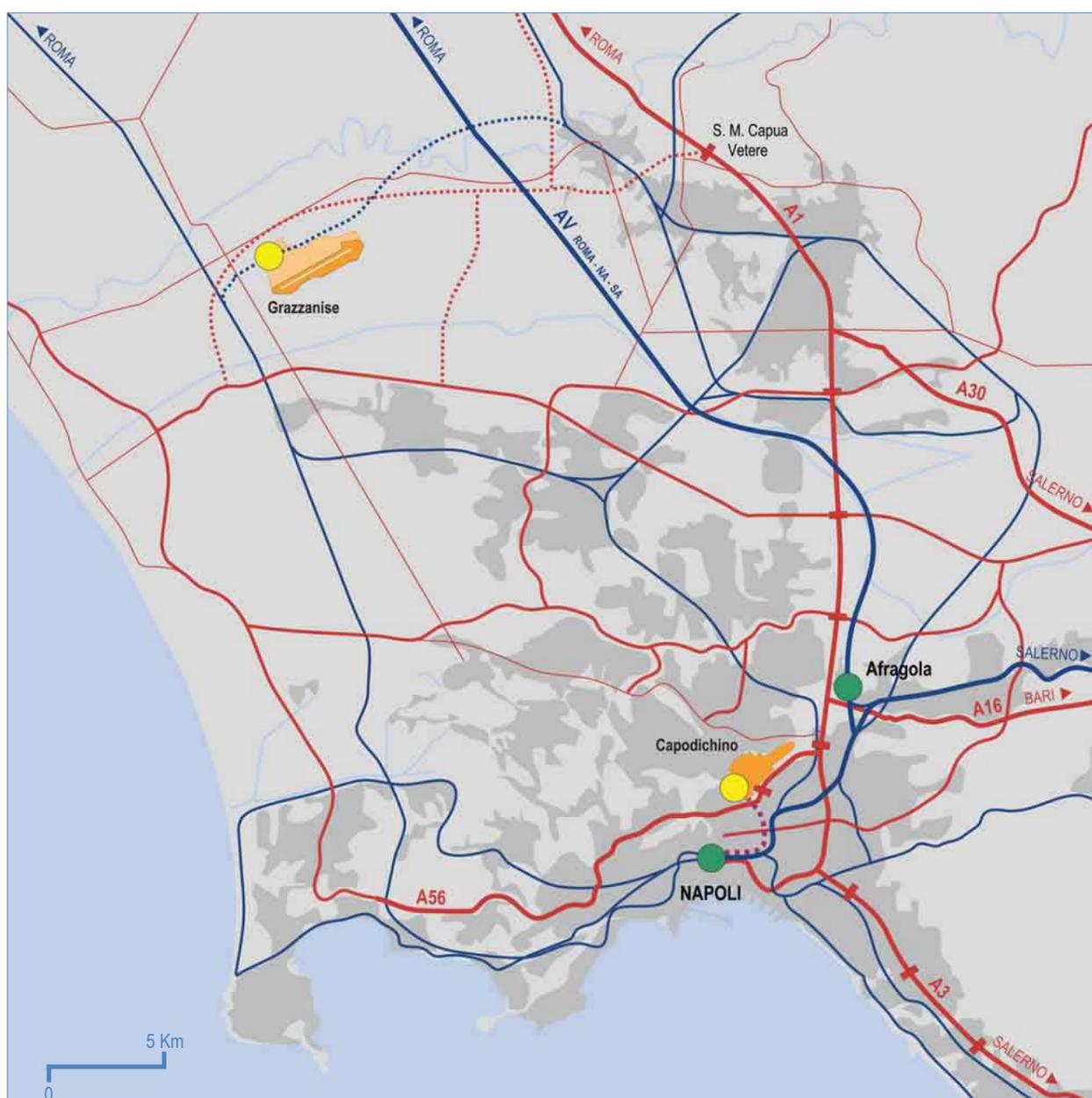
Interventi prioritari

ACCESSIBILITA' SU GOMMA	ACCESSIBILITA' SU FERRO	INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI
GRAZZANISE: <ul style="list-style-type: none"> - Collegamento stradale con la città e i caselli autostradali di Napoli; - Potenziamento della SS Domiziana e connessione con l'aeroporto e con la SS Appia; - Connessione con la A1 da Nord, dal casello di Capua. BARI: <ul style="list-style-type: none"> - Nuovo casello autostrada A14 dedicato all'aeroporto; - Miglioramento accessibilità dalla tangenziale di Bari e quindi dalla SS16; - Potenziamento asse Potenza - Bari. LAMEZIA TERME: <ul style="list-style-type: none"> - Completamento ed ammodernamento della A3 Salerno - Reggio Calabria. 	GRAZZANISE: <ul style="list-style-type: none"> - Collegamento ferroviario con la stazione centrale di Napoli, con frequenze adeguate e tempi di percorrenza non superiori ai 20 minuti; - Bretella di collegamento con la linea AV Roma - Napoli. NAPOLI: <ul style="list-style-type: none"> - Completamento lavori di connessione con la metropolitana cittadina. BARI: <ul style="list-style-type: none"> - Completamento variante Bari-Barletta di connessione con l'aeroporto; - Potenziamento Bari - Taranto. LAMEZIA TERME: <ul style="list-style-type: none"> - Collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria; - Potenziamento Linea Battipaglia - Reggio Calabria. 	GRAZZANISE <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di tutte le infrastrutture aeroportuali. NAPOLI: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento del terminal; - Nuovo parcheggio multipiano. BARI: <ul style="list-style-type: none"> - Prolungamento pista fino a 3000 metri; - Ampliamento piazzali di sosta aeromobili; - Ampliamento terminal. LAMEZIA TERME: <ul style="list-style-type: none"> - Prolungamento pista; - Nuovo terminal.

8.7 Interventi prioritari negli aeroporti strategici

LEGENDA:

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



AEROPORTO DI NAPOLI E GRAZZANISE

Affinchè il futuro scalo di Grazzanise possa svolgere efficacemente il ruolo strategico di scalo sostitutivo di Napoli Capodichino è urgente l'impegno delle istituzioni competenti alla realizzazione dei seguenti interventi di potenziamento dell'accessibilità:

Collegamento dello svincolo di Capua della A1 con la SS 7 bis diramazione (Asse di Supporto) in corrispondenza di Villa Literno, con caratteristiche autostradali e relativo raccordo di connessione all'aeroporto. L'efficacia della nuova arteria sarà esaltata dalla prevista realizzazione di un collegamento trasversale in senso Est-Ovest che la collegherà al prolungamento della Variante di Caserta ed al nuovo svincolo "S. Maria Capua Vetere" sulla A1. Tuttavia tale collegamento, anche se garantirà un buon afflusso dal litorale Domizio e dalle aree a nord del futuro scalo, non risulta utile all'accessibilità aeroportuale dalla città di Napoli e all'area sud Vesuviana e Salernitana.

Potenziamento del collegamento stradale fra la città e i caselli autostradali di Napoli ed il nuovo aeroporto, (soluzione da studiare). Si ritiene infatti che l'attuale collegamento stradale, attraverso l'Asse di Supporto Napoli-Villa Literno, e la Statale

Domiziana, non garantiscono livelli adeguati di accessibilità, soprattutto in termini di tempi di percorrenza. Già oggi infatti, nelle ore di picco, il collegamento dei raccordi autostradali con l'Asse di Supporto è soggetto a forte congestionamento, mentre la Tangenziale di Napoli non garantisce il sicuro afflusso di traffico dalla zona collinare alla statale Domiziana.

Raccordo tra Domiziana e strada statale Appia, da effettuarsi con caratteristiche autostradali, per collegare, senza interruzioni, le aree costiere del basso Lazio e nord della Campania con l'aeroporto e il litorale domizio.

Prolungamento della variante alla SS 7 quater, con caratteristiche autostradali, da Castel Volturno fino ai confini con il Lazio.

Collegamento alla rete ferroviaria RFI sulla linea Roma-Napoli via Formia, dalla stazione di Villa Literno; tale intervento è subordinato alla realizzazione dell'aeroporto ed all'approfondimento degli aspetti funzionali e tecnici del raccordo.

Collegamento con la rete metropolitana regionale, al fine di favorire l'accessibilità su ferro dalle altre province campane.