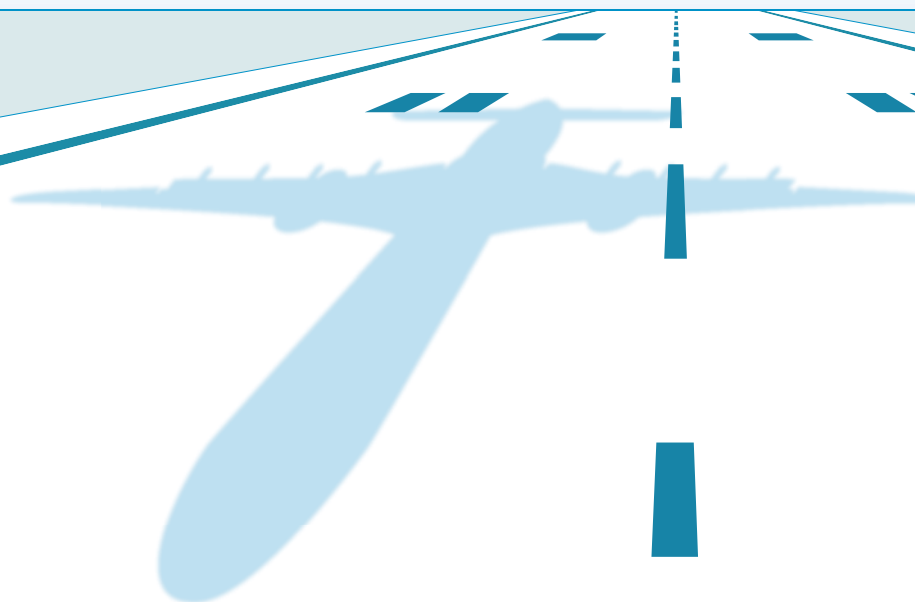


Piano Nazionale degli Aeroporti



15.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti dell'area del Centro Nord hanno registrato nel 2011 un traffico di circa 13 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nei tre scali di Bologna, Pisa e Firenze. In particolare Bologna e Firenze hanno registrato crescita più modeste mentre lo scalo di Pisa, con 4,5 milioni di passeggeri, ha avuto una crescita nel periodo tra le più rilevanti a livello nazionale. Lo scalo è servito prevalentemente da compagnie low cost, dedicate al traffico internazionale.

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

Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Centro Nord ha movimentato circa 52mila tonnellate di merci. Lo scalo più impegnato in questo settore è stato quello di Bologna con circa 44mila tonnellate movimentate nel 2011.

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

Gli interventi infrastrutturali che interessano l'area del Centro Nord riguardano prevalentemente il potenziamento di collegamenti autostradali fondamentali sulla direttrice Nord-Sud, quali l'Autostrada del Sole (A1), l'Autostrada Adriatica (A14) e l'asse Civitavecchia-Cecina. Tali opere, avviate ormai da alcuni anni, hanno l'obiettivo di decongestionare e ammodernare alcune delle tratte più trafficate della Penisola in modo da garantire, nel breve periodo, un adeguato livello di capacità e di servizio e diminuire i tempi di percorrenza e l'incidentalità.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'apertura della linea AV/AC Bologna-Firenze, che ha completato la linea Milano-Roma permettendo di coprire in sole tre ore la distanza fra il capoluogo lombardo e la capitale, sta contribuendo a modificare le dinamiche degli spostamenti fra Nord e Sud.

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

Lungo il versante adriatico si segnala il progressivo ampliamento, iniziato ormai da alcuni anni, da due a tre corsie dell'autostrada A14 nel tratto Rimini-Porto S.Elpidio (2014). Tra gli interventi che impattano sul sistema dei trasporti a livello locale, si evidenzia che, entro il 2012, è previsto l'avvio a Bologna della realizzazione del People Mover, sistema di collegamento rapido tra la Stazione Centrale e l'Aeroporto Marconi.

15.2 Strategie di sviluppo

1. Il posizionamento e il ruolo dell'aeroporto di Bologna, baricentrico rispetto alla macro-area, saranno fattori determinanti, insieme alla disponibilità e flessibilità delle infrastrutture, per potenziare lo scalo come aeroporto strategico di rilievo nella rete nazionale. La connessione con l'Alta Velocità ed i relativi tempi ridotti di collegamento dalla stazione ferroviaria di Bologna con il centro

- di Milano (1 ora) e di Firenze (37 min), renderanno competitivo, soprattutto per il traffico europeo ed internazionale, lo scalo di Bologna rispetto all'aeroporto di Malpensa, di Bergamo e di Firenze Peretola, aggiornando con maggiore rilievo il ruolo dell'aeroporto nelle rete aeroportuale europea. L'aeroporto potrà rispondere a tale ruolo soltanto attraverso la realizzazione di rilevanti opere di ampliamento delle infrastrutture esistenti con migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e relazione con il bacino di traffico. Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Bologna, dovrà pertanto essere presidiato e supportato ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nella rete nazionale, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di accessibilità su gomma e su ferro.
2. Per lo scalo di Bologna è stimata una capacità massima delle infrastrutture aeroportuali pari a 10 milioni di passeggeri. Si evidenzia quindi che, oltre il 2030, sarà necessario gestire i flussi di traffico aggiuntivi su un altro scalo da identificare tempestivamente quale riserva di capacità per predisporre adeguate infrastrutture di accessibilità e connessione intermodale. Il raggiungimento della soglia dei 10 milioni di passeggeri potrebbe collocarsi in un orizzonte temporale di lungo periodo (circa 20 anni) o, viceversa, in un orizzonte temporale più breve anche in relazione ai tassi di crescita che l'aeroporto sta registrando dal 2010 grazie alla presenza della cosiddetta "base" Ryanair. Il tema della riserva di capacità potrebbe assumere priorità a breve e, in questo senso, le valutazioni devono essere avviate in relazione alle infrastrutture candidabili a questo ruolo anche in relazione ai criteri normalmente utilizzati dal mercato e dai vettori.
 3. L'aeroporto di Parma si configura come aeroporto di servizio che può svolgere nel lungo periodo (oltre il 2030), per le potenzialità espresse, sia in termini di capacità che di accessibilità, il ruolo di riserva di capacità a servizio di aeroporti della Lombardia e dell'Emilia, limitatamente a determinati segmenti di traffico (t charter, Aviazione Generale a scopo turistico, ecc.).
 4. L'aeroporto di Forlì si configura come un aeroporto di servizio, che può assumere il ruolo di scalo cargo e di polo per la formazione aeronautica e per attività di supporto (manutenzione aeromobili).
 5. L'aeroporto di Rimini si conferma come scalo di servizio, d'interesse locale dedicato al traffico turistico e business diretto sulla coste adriatiche, oggi in prevalenza originante dalla Russia, con carattere internazionale quale scalo di accesso alla repubblica di S. Marino, sulla base di accordi recentemente sottoscritti.
 6. Il ruolo dell'aeroporto di Firenze risulta fortemente limitato dalle criticità infrastrutturali ed operative dovute al posizionamento dell'attuale pista. Fino a che tali limitazioni non saranno superate attraverso una concertazione interistituzionale, lo sviluppo dello scalo appare compromesso; il Vespucci potrà svolgere il ruolo di city airport, dedicato al settore business, ma non sarà in grado di assorbire quote consistenti di traffico aggiuntivo che il territorio di riferimento esprimerà nei prossimi decenni. La realizzazione di una nuova pista utilizzabile da aeromobili della categoria B737, A320, ecc., rappresenta una condizione necessaria per supportare significative prospettive di crescita. Con la realizzazione di una nuova infrastruttura di volo e la conseguente riconfigurazione del complesso aeroportuale, lo scalo potrà confermare il ruolo di scalo strategico. Al contrario, in caso di non realizzazione della nuova pista, lo scalo non potrà più essere considerato strategico nella rete nazionale.

7. E' necessario che gli aeroporti di Firenze e Pisa trovino forme di collaborazione ed integrazione per continuare a rispondere efficacemente alla domanda di traffico espressa dal bacino regionale sia come origine ma soprattutto come destinazione dall'estero, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture. Nonostante la crescita in parallelo dei due scali e la caratterizzazione molto diversificata dei rispettivi flussi, la competizione tra i due scali, in chiave di concorrenza, non ha consentito di innescare sinergie costruttive tra due importanti realtà infrastrutturali della Regione. Sinergie tanto più necessarie nello scenario attuale in cui il bacino di riferimento potrebbe risentire della concorrenza da parte dell'aeroporto di Bologna a seguito dell'attivazione dell'Alta Velocità che consente il collegamento fra le stazioni ferroviarie di Bologna e di Firenze in 37 minuti. Riguardo le prospettive dei due scali, non dovranno essere sottovalutati gli impatti che la nuova configurazione dell'aeroporto di Firenze con una nuova pista di volo potrebbe avere nel tempo sull'articolazione del traffico fra i due scali toscani. Rispetto a tali possibili impatti è indicato il coordinamento del sistema aeroportuale regionale, nell'ottica di ottimizzazione degli investimenti e di garanzia del migliore servizio al territorio. Infatti, l'opportunità di riflessioni di carattere sistemico fra l'aeroporto di Pisa e quello di Firenze emerge anche in relazione alla sostenibilità e alla giustificazione delle previsioni di crescita delle due infrastrutture. La realizzazione di una nuova pista all'aeroporto di Firenze potrebbe determinare, in assenza di coordinamento fra i due scali toscani, una competizione di natura commerciale, finalizzata a mantenere e/o spostare un vettore da un aeroporto all'altro, i cui effetti potrebbero determinare un indebolimento della quota di mercato di almeno una delle due infrastrutture oltre a possibili impatti economici negativi. In assenza di coordinamento, pertanto, la capacità delle due infrastrutture di cogliere nuove quote di mercato, coerentemente con le previsioni di crescita del traffico nella Regione Toscana, potrebbe risultare inferiore alle previsioni prospettate.

8. In tale contesto si conferma il ruolo dell'aeroporto di Pisa come aeroporto strategico per la Regione, per il quale è necessario intervenire sul potenziamento e migliore qualità delle connessioni ferroviarie, sul rapporto con la città e le aree residenziali al contorno, fermo restando la compatibilità dello sviluppo con le attività dell'Aeronautica Militare in ragione della strategicità che lo scalo riveste nel quadro della difesa nazionale come Main Operating Base.

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

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
BOLOGNA	9,0	10,0	11,0
FORLI	0,5	1,0	1,5
RIMINI	2,0	2,5	3,0
PARMA	1,0	1,5	2,0
FIRENZE	3,0	4,0	4,5
PISA	6,0	7,0	8,0
TOTALE	20,5	26,0	29,0

15.3 Interventi prioritari negli scali strategici del Centro Nord

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

- Realizzazione del People Mover di collegamento dell'aeroporto con la stazione centrale di Bologna e quindi con la rete dell'Alta Velocità Milano-Napoli e con la futura linea A. V. Venezia-Roma;
- Realizzazione in aeroporto della stazione del People Mover e relativo collegamento pedonale con l'aerostazione esistente; tale stazione dovrà essere rilocata, rispetto al progetto attuale, in maniera da risultare funzionale alla nuova aerostazione, la cui realizzazione è prevista sul medio periodo nel Master Plan;
- Espansione del sedime aeroportuale per la realizzazione dell'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali e complementari;
- Potenziamento della viabilità di accesso all'aeroporto dalla tangenziale di Bologna con potenziamento dell'uscita attuale della tangenziale, secondo soluzioni già definite e che devono essere stralciate e anticipate rispetto al più complesso programma di potenziamento del sistema autostradale -tangenziale bolognese;
- Passante di Bologna.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Centro Nord si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Bologna

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Estensione sedime aeroportuale	2012	2020	SAB	€ 57,30	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Potenziamento pista (uscite veloci)	2020	2023	SAB	€ 7,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento piazzali	2011	2018	SAB	€ 14,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal e BHS	2010	2025	SAB	€ 59,40	SAB	Prog. prel. Prima fase	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Nuovo terminal	2022	2023	SAB	€ 15,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Area cargo e terminal merci	2018	2025	SAB	€ 39,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Ampliamento parcheggio	2011	2025	SAB	€ 17,30	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.8	Edifici e infrastr. per Enti di Stato	2014	2015		€ 25,00	SAB		Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento con stazione mediante people mover	2012	2014	Comune di Bologna	€ 99,00	Privati+ Regione	0	Progetto esecutivo
2.2	Stazione People Mover	2013	2014	SAB	€ 3,00	SAB	100,00%	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità locale e territoriale								
3.1	Nuova viabilità di Accesson nord- est	2020	2025	SAB	€ 27,00	SAB	0,00%	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3.2	Passante di Bologna	oltre 2013		ANAS	€ 1.583,00	CIPE	8,42%	Inattesa PD DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Firenze

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Nuova pista di volo							
1.2	Ampliamento terminal						DA PROGRAMMARE	
1.3	Riconfigurazione piazzali							
2. Intermodalità								
2.1	Collegamento stazione SM.Novella						DA PROGRAMMARE	

Pisa

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Riqualifica pista e raccordo	2011	2014	SAT	€ 25,00	SAT	100%	In appalto	da PSA
1.2	Ampliamento terminal	2011	2015	SAT	€ 39,00	SAT	...	Prog. prelim.	da PSA
1.3	Ampliamento piazzali	2015	2020	SAT	€ 11,00	SAT	...	Pianificato	da PSA
1.4	Ampliamento parcheggi e viabilità interna	2015	2020	SAT	€ 4,50	SAT	...	Pianificato	da PSA
2. Intermodalità									
2.1	People mover di collegamento stazione	2012	2015	New Co	€ 62,90	Pubblico + privati	0,00%	Prog. prelim.	da PSA
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Miglioramento accessibilità	2012	2015	Comune di Pisa	€ 1,60	Comune di Pisa	...	Pianificato	da PSA
3.2	Autostrada Cecina-Civitavecchia	2011	2017	ANAS	€ 3.783,00	Società Tirrenica SpA	89,07%	Lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)