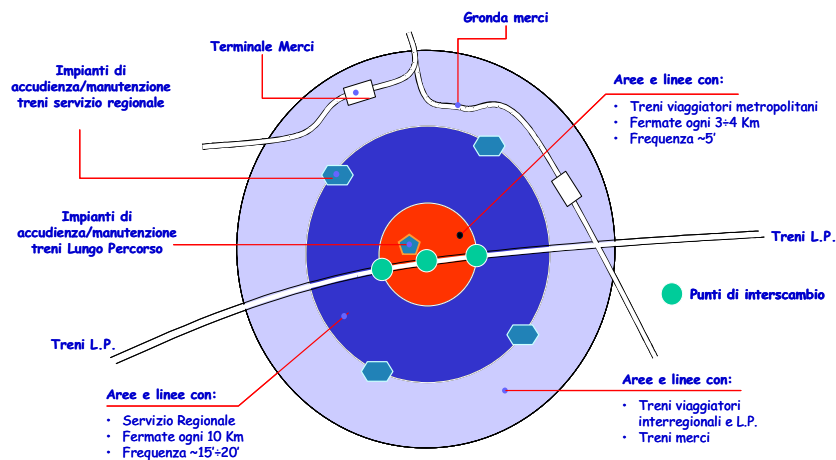


merci di carico e scarico, in maniera da allentare la pressione sulle città del traffico di adduzione, sia ferroviario che stradale. Infatti, la specializzazione delle linee per tipologia di traffico nei segmenti di rete più saturi, quali sono certamente i nodi, ha come effetto la strutturazione di ulteriore capacità produttiva; nelle parti con ancora discreti margini di capacità, invece, la specializzazione comporta anche un sostanziale miglioramento delle performance commerciali, ottenuto attraverso una riorganizzazione dei servizi per fasce temporali. Inoltre, la specializzazione permette di conseguire un importante effetto indotto, dovuto all'aumento del numero di tracce a disposizione in conseguenza della diminuzione del mix di prodotti treno presenti sulle linee. A questo primo effetto si somma la possibilità di un'infrastruttura dedicata a materiale rotabile omogeneo, in grado di configurarsi per le massime tipologie di composizione esprimibili dal sistema. Il combinato disposto di questi due elementi garantisce un incremento di potenzialità di ogni singola linea, sia convenzionale sia AV, fino al 50%.

In sintesi, con questa impostazione, l'infrastruttura presente all'interno delle grandi aree metropolitane viene dedicata, attraverso linee separate, sia al traffico di commuting che a quello veloce sulle lunghe percorrenze, mentre i servizi merci sono istradati sulle "cinture" esterne alle città. Rispetto ai flussi di traffico locale/metropolitano, dunque, il nodo diventa un forte elemento di integrazione modale, sia con i sistemi su gomma di raccolta extra-urbana, ma soprattutto con le reti di trasporto urbano, in special modo metropolitano. Anche le stazioni (centrali e secondarie) sono chiamate a svolgere una maggiore funzione di intermodalità e di integrazione con i servizi richiesti dal territorio (parcheggi, servizi pubblici).

Specializzazione e distribuzione dei flussi nei nodi



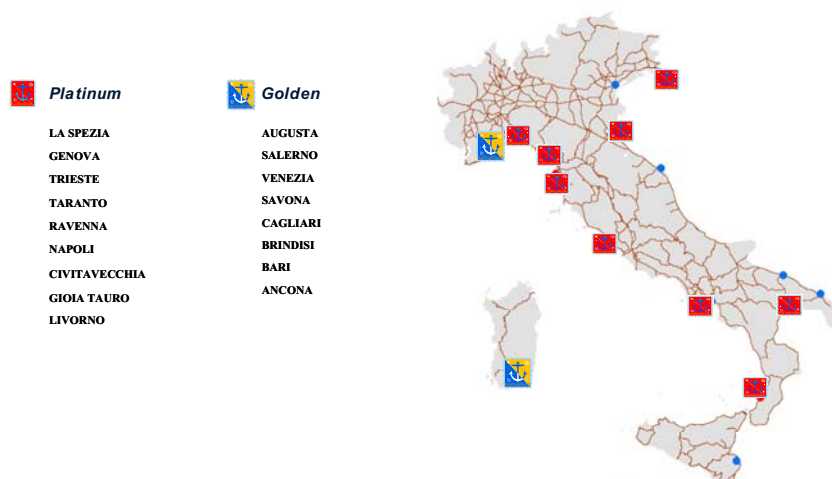
La rete merci

Così impostata la soluzione del by-pass delle grandi aree metropolitane, la rete dedicata alle merci viene completata con le linee di valico, con quelle di adduzione ai principali porti italiani e con alcune linee della rete secondaria (opportunamente rinnovate e standardizzate in termini di peso assiale, sagome, modulo stazione) che presentano margini di capacità tali da poter essere utilizzate come rete in grado di valorizzare il traffico merci, evitando l'uso delle linee interne ai nodi urbani ed i colli di bottiglia congestionati dall'offerta viaggiatori.

Nel complesso questa rete dedicata (valichi alpini, collegamenti Bologna-Verona e Bologna-Padova, trasversale Tarvisio/Villa Opicina-Venezia-Torino-Modane, direttrice Adriatica, Tirrenica Sud-Tirrenica Nord-Pontremolese e Dorsale LL/AC) è in grado di garantire al traffico merci livelli di servizio coerenti con la domanda (volumi maggiormente competitivi rispetto all'autotrasporto), anche in presenza di una crescente richiesta di tracce da parte di questo segmento di mercato, anche con più connotazioni di tipo logistico (disponibilità di servizi complementari funzionali al door-to-door,

intermodalità). Si può prevedere che l'utilizzo del sistema AV/AC da parte del trasporto merci sarà legato a fasce di mercato altamente specializzate, operanti in filiere integrate della divisione internazionale del lavoro. Per una adeguata offerta sarà comunque di fondamentale importanza l'organizzazione di una "maglia di terminali merci" fortemente interconnessa con un numero limitato di infrastrutture pubbliche di accesso alla rete, sinergiche tra loro (hubs e porti), integrate da un network di piattaforme logistiche di Corridoio in grado di valorizzare l'acquisizione della domanda potenziale (grandi raccordi industriali caratterizzati da una rilevanza presenza dell'iniziativa privata o istituzionale) e consentire l'ottimizzazione dei processi legati all'intermodalità (gestione integrata dell'offerta di programmazione delle tracce con i servizi di terminalizzazione ed i servizi logistici).

La "maglia" dei Porti



Una rete ferroviaria per il Sud

La rilettura del piano di sviluppo dell'infrastruttura a livello nazionale ed i criteri di priorità che saranno individuati, previa consultazione con la rete delle autonomie interessate, consentirà di disegnare un nuovo progetto organico di trasformazione per la rete ferroviaria del Mezzogiorno d'Italia che deve essere del tutto coerente ed integrato appieno nella visione di sistema.

In questo disegno dovrebbe essere possibile compatibilizzare anche le autostrade del mare, importante opportunità di sviluppo del trasporto merci e di miglioramento delle quote di ripartizione modale in alternativa alla strada. Infatti, lo sviluppo della rete delle autostrade del mare diventa efficace per il sistema logistico quando determina sinergie con le reti di trasporto terrestre, in logiche di intermodalità e non di transhipment; la cooperazione tra sistema ferroviario e sistema dei porti/retroporti, con chiare priorità a livello nazionale, è vitale per rispondere agli obiettivi strategici di riposizionamento del Mediterraneo.

La logistica

In generale, sul tema della logistica, occorre rilevare alcune criticità di sistema. Già nel *Patto per la Logistica* è apparso evidente lo scarso rilievo assegnato a temi quali, ad esempio, la programmazione dell'offerta di infrastrutture, la considerazione degli impatti territoriali degli interventi, l'armonizzazione degli interessi tra la sfera privata – in particolare, gli interessi degli operatori dell'autotrasporto – e la sfera pubblica – in particolare per ciò che concerne la rappresentanza degli interessi diffusi sul territorio. Non è da escludere che l'indebolimento delle relazioni tra servizio e infrastruttura, tra usi e territorio possa determinare una progressiva e preoccupante polarizzazione di interessi: da una parte, le rappresentanze delle forze economiche e professionali presenti lungo la catena logistica; dall'altra, le istituzioni regionali e locali, preoccupate dell'impatto crescente che le infrastrutture logistiche producono sugli equilibri territoriali.

Questo scenario appare in controtendenza rispetto a processi di positiva integrazione tra politiche della logistica e politiche territoriali, in via di progressiva diffusione sia in Italia sia, soprattutto, all'estero. La logistica vive gli stessi fenomeni di mutazione genetica che oggi attraversano le imprese. Abbandonate le vecchie appartenenze, la logistica assume una dimensione che integra *i flussi fisici* – il trasporto e lo stoccaggio concepito come flusso a velocità temporaneamente nulla – e *i flussi immateriali* – sistemi di informazione e di previsione, di pianificazione e di sorveglianza delle operazioni materiali. Il risultato è lo stravolgimento dei tradizionali effetti che per lungo tempo il trasporto delle merci ha avuto sullo spazio fisico. Lo spazio del deposito delle merci è divenuto altra cosa rispetto alla sua identità

anche di soli pochi anni or sono, seguendo un processo destinato in futuro ad assumere evoluzioni oggi difficilmente prevedibili.

Appare dunque rilevante, a superamento di uno scenario di possibile arretramento delle politiche in materia di logistica, proseguire e dare nuovo impulso all'attività di confronto strategico e di impostazione della nuova programmazione comunitaria 2007-2013, che dalla primavera del 2005 ha visto impegnate – in tavoli tematici e gruppi di lavoro - le Regioni e Province autonome, le Amministrazioni centrali, insieme gli Enti locali e alle parti economiche e sociali. In quella sede è stato riconfermato che la logistica è tra le “priorità di rilievo nazionale per la programmazione e sviluppo delle aree urbane” ed occorre promuovere una politica generale di investimenti in opere infrastrutturali di trasporto che riguardi le grandi opere ma che sia vocata anche verso lo sviluppo del cosiddetto “*ultimo miglio*”, quegli interventi minori o complementari (nodi ferroviari e stradali, hinterland portuali, ecc.) che consentono ad un insieme di direttrici di forza di assurgere a sistema. Nella visione elaborata dal partenariato interistituzionale ha trovato poi posto anche una novità assoluta per il nostro Paese: l'invito a trattare la logistica, in sede di programmi operativi, come una “opportunità per la produzione di qualità urbana e territoriale”.

3.5 Il sistema aeroportuale

3.5.1 La situazione attuale

Evoluzione della domanda passeggeri

I dati di traffico relativi all'anno 2004 confermano, come già registrato nel 2003, il trend di crescita del settore del trasporto aereo commerciale. Tale andamento si rileva sia per quanto riguarda i movimenti degli aeromobili che per quanto concerne i passeggeri e le merci. In particolare:

- Il numero dei movimenti degli aeromobili, che nel 2004 è stato pari a oltre 1,3 milioni, ha registrato un incremento dello 0,8% rispetto al 2003;

- Il numero dei passeggeri che nel 2004, tra arrivi e partenze è stato di oltre 106 milioni, ha registrato un incremento del 6,4% rispetto al 2003;
- Il trasporto di merci e posta, pari a 820 mila tonnellate, ha registrato un incremento del 5,4% rispetto al 2003.

Traffico nazionale ed internazionale

La suddivisione dei movimenti (in relazione alla provenienza o destinazione degli aeromobili) è equamente suddiviso fra traffico nazionale (47%) ed internazionale (53%). Per quanto riguarda i passeggeri, invece, si nota una leggera differenza fra passeggeri “nazionali” e “internazionali”. Difatti, la percentuale di passeggeri che viaggiano oltre i confini nazionali (54%) è superiore a quelli che volano entro tali confini (46%). I vettori italiani contribuiscono alla movimentazione di passeggeri in ambito internazionale per circa il 30-32% del totale.

Aviazione generale

Il dato sui movimenti e sui passeggeri di aviazione generale fa registrare un lieve incremento soprattutto in relazione ad alcuni aeroporti (Milano Linate, Olbia, Torino, Aosta, Bergamo, Siena, e Trento).

Analisi del traffico passeggeri

Il traffico commerciale, che registra un totale di circa 106,9 milioni di passeggeri trasportati (a+p), è ripartito in servizi di linea (97,4 milioni di passeggeri trasportati, equamente distribuiti fra “nazionali” ed “internazionali”) e circa 9,5 milioni di passeggeri trasportati dai servizi aerei non di linea (charter ed aerotaxi). Le compagnie low cost operanti in Italia hanno contribuito allo sviluppo del settore trasportando il 6,2% del totale dei passeggeri (si sottolinea il fatto che tali vettori hanno trasportato il 9,1% dei passeggeri su destinazioni internazionali).

Nel complesso, quasi tutti gli aeroporti hanno registrato un incremento del traffico rispetto al 2003. L’aumento percentuale più significativo si registra agli aeroporti di Forlì (+130,9%) e Rimini (+62,8%) e deriva soprattutto dal traffico generato dal dirottamento dei voli

dall'aeroporto di Bologna; di Trapani (+79,2%) dove sono state attivate tratte assoggettate ad oneri di servizio pubblico e di Roma Ciampino (+43,9%) per l'attivazione di nuovi collegamenti da compagnie low cost.

Il decremento registrato sugli aeroporti di Bologna (-18,2%) e Reggio Calabria (-35,6%), invece, è imputabile alla chiusura temporanea per lavori nel periodo maggio-luglio per il primo e nel periodo marzo-maggio per il secondo.

Fra i collegamenti nazionali spicca la tratta Fiumicino/Linate/Fiumicino che registra il maggior volume di traffico fra i collegamenti nazionali con circa 2,5 milioni di passeggeri. Seguono i collegamenti fra Roma e la Sicilia (Catania e Palermo) che, complessivamente, movimentano un numero di passeggeri superiore ai due milioni.

Analisi del traffico origine e destinazione per aree geografiche

Per quanto riguarda la suddivisione per aree geografiche del traffico passeggeri, degli oltre 45 milioni di passeggeri "internazionali", il 92,7% del traffico si è sviluppato tra l'Italia ed i paesi dell'Unione Europea ed il restante 6,3% si è sviluppato tra l'Italia ed i paesi extra-UE.

Fra i Paesi europei, quelli sotto-indicati sviluppano il 72,4% del traffico intracomunitario con l'Italia :

- Gran Bretagna (9,6 milioni di passeggeri);
- Germania (8,2 milioni di passeggeri);
- Spagna (6,2 milioni di passeggeri);
- Francia (6,1 milioni di passeggeri).

Le tratte che generano il maggior traffico sono quelle tra lo scalo di Fiumicino ed i seguenti aeroporti:

- Parigi (Charles de Gaulle) con 1,3 milioni di passeggeri;
- Londra (Heathrow) con 1,1 milioni di passeggeri;

- Madrid (Barajas) con 867 mila passeggeri;

Seguono i collegamenti Roma Ciampino - Londra (Stansted) con 791 mila passeggeri e Milano Malpensa - Parigi (Charles de Gaulle) con 771 mila passeggeri.

Per quanto riguarda i collegamenti con i Paesi extra-UE, il 2004 registra un notevole incremento rispetto al 2003 (+23%) con il Nord America, con l'Africa (+19,4%), con il Sud America (+14,3%). Risulta stabile invece il traffico sui collegamenti con il Centro America ed in flessione quello con l'Oceania.

Ulteriori elementi analitici possono essere desunti dalle tabelle che seguono, tratte da MIITT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – Anno 2004 – con elementi informativi per l'anno 2005 (CNIT 2004)*, <http://www.infrastrutturetrasporti.it>

Tab.VII.1.1 - Traffico aereo commerciale per tipo di servizio e traffico: movimenti degli aeromobili e dei passeggeri - Anno 2004

Tipo di Servizio	Traffico Totale		Traffico Internazionale		Traffico Nazionale	
	Movimenti Aeromobili	Passeggeri	Movimenti Aeromobili	Passeggeri Aeromobili	Movimenti Aeromobili	Passeggeri
Di linea	1.167.148	97.556.371	581.478	49.024.950	585.670	48.531.421
Charter	107.369	9.343.209	89.961	8.895.244	17.408	447.965
Aerotaxi	37.597	88.849	14.545	42.692	23.052	46.157
Totale	1.312.445	106.989.798	686.103	57.963.409	626.342	49.026.389

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica - su dati desunti dall'annuario statistico 2004 del trasporto aereo redatto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC).

Tab. VII.1.3 - Trasporto aereo commerciale - Servizi di linea e non di linea - Traffico internazionale e nazionale - Anni 1990-2004

Anni	Movimenti Aeromobili		Passeggeri		Cargo	
	(Numero)	Variaz. % anno preced.	(Numero)	Variaz. % anno preced.	(Tonnellate)	Variaz. % anno preced.
1990	640.045	4,9	47.607.734	11,1	549.028	4,7
1991	634.021	-0,9	45.387.275	-4,6	538.869	-1,8
1992	683.949	7,8	51.199.397	13	548.258	1,7
1993	697.431	1,9	52.198.347	2	580.420	5,8
1994	718.407	3,0	55.577.405	6,4	604.457	4,1
1995	768.134	6,9	58.566.619	5,3	629.594	4,1
1996	861.270	12,1	64.761.093	10,5	655.588	4,1
1997	931.552	8,1	72.465.744	11,9	682.296	4,0
1998	1.013.051	8,7	76.539.750	5,6	694.974	1,8
1999	1.144.658	12,9	81.999.828	7,1	673.950	-3,0
2000	1.247.419	8,9	91.454.127	11,5	748.821	11,1
2001	1.238.239	-0,6	90.210.038	-1,3	723.002	-1,1
2002	1.216.750	-1,7	90.609.737	0,4	736.346	1,8
2003	1.301.868	7,0	100.107.925	10,4	778.265	5,6
2004	1.312.445	0,8	106.989.798	6,9	820.167	5,4

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica - su dati desunti dall'annuario statistico 2004 del trasporto aereo redatto dall'ENAC.

Tab. VII.2.1 - Traffico passeggeri internazionale da/per l'Italia di linea e charter - Anni 2003-2004

Area Geografica/Continente	Numero di passeggeri internazionali			
	2003	Variaz.% anno preced.	2004	Variaz.% anno preced.
Nord America	2.237.181	-3,6	2.760.796	23,4
Centro America	768.223	23,0	782.536	1,9
Sud America	646.709	1,5	739.136	14,3
America	3.652.113	1,9	4.282.468	17,3
Oceania	63.020	12,3	1.115	-98,2
Unione Europea	35.550.584	22,1	41.854.074	*
Paesi non U.E.	4.112.348	26,3	3.277.008	*
Europa	39.662.932	22,5	45.131.082	13,8
Asia	3.111.101	0,3	3.458.372	11,2
Africa	3.655.423	10,9	4.365.593	19,4
Totali da/per l'Italia	50.144.589	18,3	57.238.630	14,1

*Unione Europea a 25 Paesi - dati non confrontabili con l'anno precedente (15 Paesi)

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica - su dati desunti dall'annuario statistico 2004 del trasporto aereo redatto dall'ENAC.

Evoluzione della domanda cargo

Nello specifico del comparto cargo, la forte crescita dei flussi aerei è stata provocata soprattutto dal rapido processo di globalizzazione dell'economia, che assegna ai trasporti su lunga distanza un ruolo strategico. Si assiste così ad una evoluzione delle reti delle maggiori compagnie aeree detta hub & spoke: la logica H&S (mozzo e raggi) consente di ridurre i collegamenti necessari per l'interscambio delle merci e gli impatti negativi sul costo e sul servizio generati dalle rotture del carico. Il metodo H&S richiede la concentrazione dei traffici su pochi punti (hub) che sventagliano le merci verso strutture periferiche (spoke), da cui hanno poi origine le consegne finali su brevi itinerari terrestri.

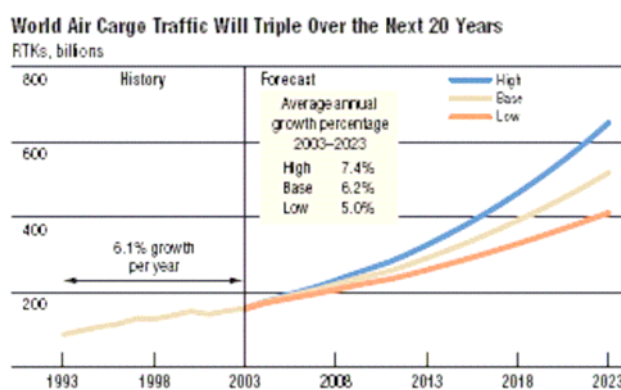
Dopo aver ancora risentito durante la prima parte del 2003 della generalizzata crisi dei traffici -riconducibile a diversi fattori quali il perdurare del conflitto iracheno, l'intensificarsi degli attacchi terroristici, il diffondersi di epidemie nel continente asiatico, nonché la congiuntura economica negativa - il traffico aereo merci si è ripreso rapidamente. Nel corso del 2004 tutte le maggiori compagnie sono tornate a registrare crescite costanti del traffico cargo, grazie soprattutto alla forte espansione del mercato asiatico e alla ripresa economica statunitense.

Con riferimento ai dati sul settore aereo pubblicate dalla Boeing, le direttrici di traffico internazionali più battute sono state quella trans-pacifico (+17%) e quella Europa-Asia (+13%), mentre minori sono

stati i tassi di crescita nei due mercati maggiori, quello intra-Nord America e intra-Europa, già maturi. Attualmente il mercato intraeuropeo è grande circa la metà del mercato nordamericano, ma è destinato a crescere più velocemente.

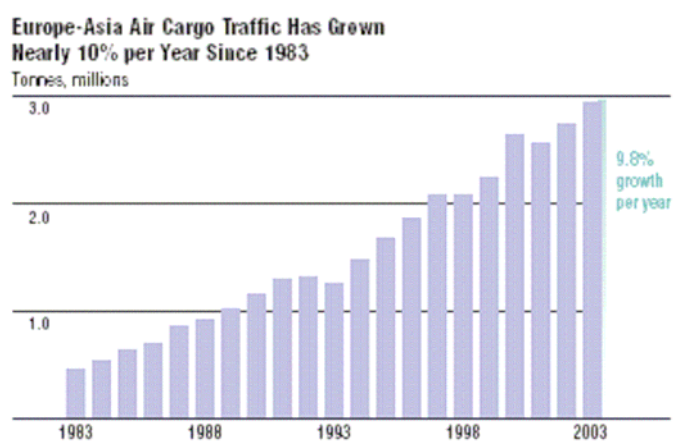
Nel prossimo ventennio, si prevede che il traffico aereo merci triplicherà, trainato dal mercato asiatico. Si intensificheranno gli scambi Europa-Asia e Asia-Nord America, in particolare con la Cina, come testimoniano anche gli accordi governativi degli ultimi anni e le alleanze strette dai diversi competitor. Si veda ad esempio l'accordo siglato nel 2004 tra la Cina e gli Stati Uniti, teso ad incrementare i collegamenti aerei, soprattutto merci, tra i due paesi e le strategie concorrenziali messe in atto dalla Lufthansa, che assicureranno al vettore tedesco una crescente penetrazione sul mercato cinese, indiano e malese.

Previsione del traffico cargo mondiale al 2024



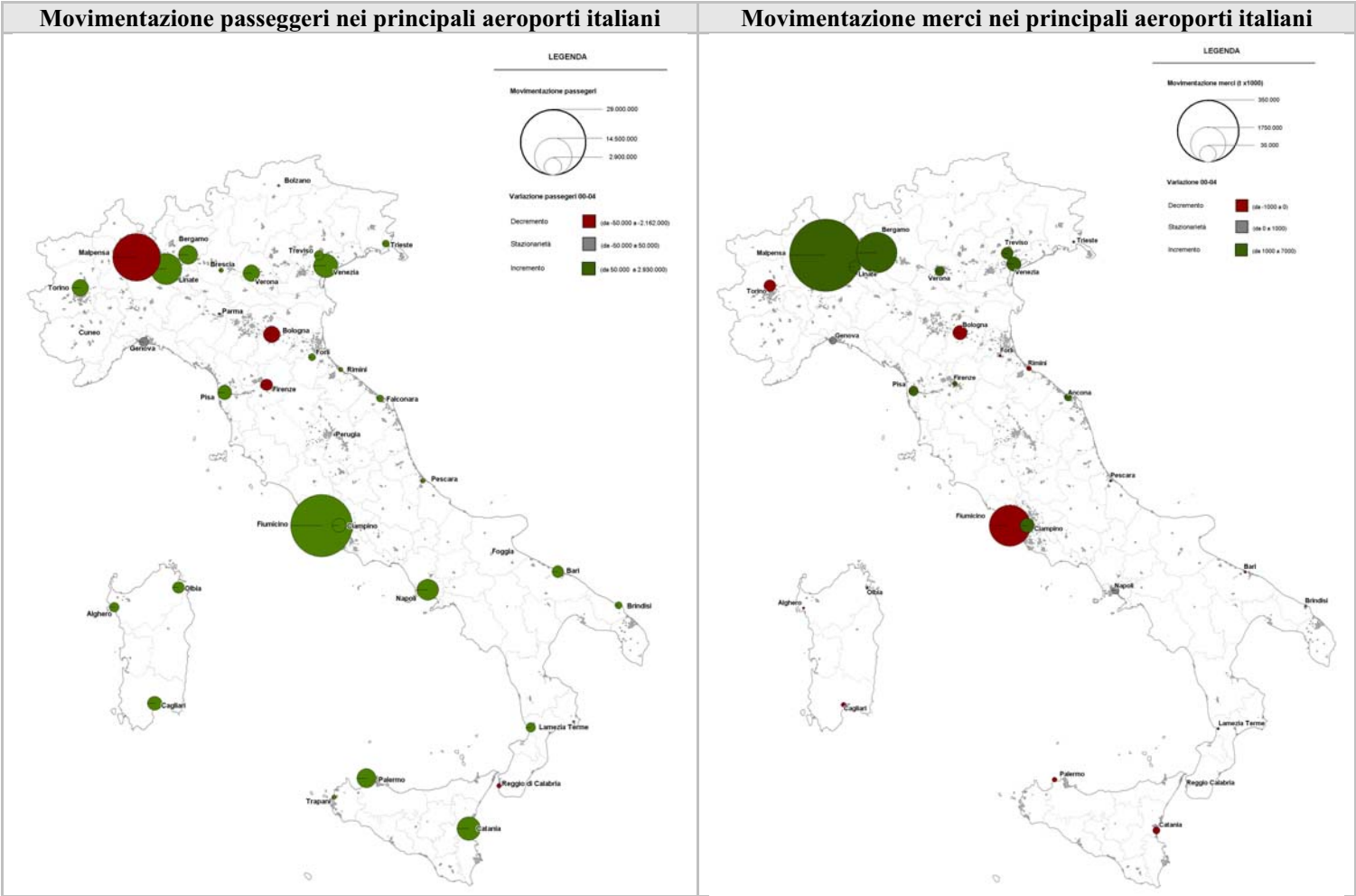
Fonte: Boeing, *World Air Cargo Forecast 2004/2005*

Traffico cargo tra l' Europa e l'Asia 1983 - 2003



Fonte: Boeing, *World Air Cargo Forecast 2004/2005*

Il sistema aeroportuale



Entro il 2025 la flotta mondiale degli aerei cargo raggiungerà un totale di 3.530 velivoli rispetto agli attuali 1.760. In termini assoluti l'incremento maggiore riguarderà i grandi aerei a fusoliera larga e corridoio unico: i single-aisle costituiranno il 60% della flotta rispetto all'attuale 44%, e conterranno, come capacità di carico, il 90% del totale delle merci trasportate via aerea. In termini percentuali di crescita, invece, la categoria degli aerei wide-body, cioè di medie dimensioni, occuperà il settore di mercato con il più alto tasso di sviluppo: quadruplicheranno di numero e saranno richiesti soprattutto nel sudest/nordest asiatico.

Secondo una classifica dei maggiori aeroporti mondiali, redatta dall'ENAC su dati ACI- Airport Council International, nel 2004 il primo posto, in quanto a movimentazione cargo, è occupato dall'aeroporto di Memphis, con 3.554.577 tonnellate, seguito da Hong Kong, con 3.132.449 tonnellate; il primo scalo aereo europeo è Francoforte, 7° nella classifica mondiale, con 1.839.084 tonnellate movimentate, seguito al 14° posto da Parigi con 1.637.610 tonnellate. Con sei aeroporti su trenta presenti nella classifica mondiale, l'Europa continua ad essere uno dei maggiori poli del traffico aereo internazionale, soprattutto per quello che riguarda la distribuzione di merci di provenienza transoceanica o asiatica nel Vecchio continente.

All'interno della classifica mondiale dei maggiori aeroporti non figura nessuno scalo italiano, sebbene il traffico aereo merci da e per l'Italia faccia del nostro Paese uno dei principali mercati europei – secondo solo alla Germania per export, e in crescita per i flussi di import, tradizionalmente più deboli – e con notevoli prospettive di incremento, in particolare sulle rotte con il Far East: si stima, ad esempio, che, ogni giorno, partano con destinazione New York circa 66 tonnellate di merce italiana da scali europei, delle quali il 50% dall'aeroporto di Francoforte.

Pur condizionati dallo scenario delineato, nel biennio 2003/2004 il traffico negli aeroporti merci italiani è aumentato, grazie anche al potenziamento infrastrutturale di alcuni scali, e si registra una maggiore presenza delle compagnie italiane sul mercato.

Sebbene il settore sconti la difficoltà di creare un sistema di hub and spoke pienamente competitivo rispetto ai maggiori aeroporti europei, funzione demandata in Italia agli scali di Malpensa e Fiumicino, i cui

rapporti e ruoli sono, secondo molti analisti, tuttora suscettibili di definizione, è stata avviata una politica di ampliamento delle infrastrutture con la realizzazione in entrambi gli scali di due Cargo City, con l'obiettivo di integrare la struttura aeroportuale con un terminal intermodale ed un polo di logistica ad alto valore aggiunto.

Nel contempo il sistema aeroportuale italiano ha assistito all'espansione degli scali di media grandezza, in particolare quelli prossimi ai distretti industriali che sviluppano traffici con il Far East: ne è la prova la crescita dello scalo di Bergamo-Orio al Serio, terzo aeroporto milanese, che avendo individuato nel settore merci il punto di partenza per il proprio sviluppo, è divenuto hub italiano per le attività dei corrieri espressi verso l'Europa, e nel 2003 ha superato lo scalo di Fiumicino per traffico merci.

Negli ultimi anni hanno avuto luogo importanti iniziative per il potenziamento della flotta all-cargo italiana, favorite dalle buone previsioni di crescita del settore e dal fatto che l'incremento dell'import ha consentito di bilanciare i traffici import/export necessari per lo sviluppo di servizi dedicati all'Italia. Si registra, infatti, la recente nascita di due vettori all-cargo.

Tali iniziative dovrebbero sottrarre quote di mercato ai vettori stranieri e garantire un maggiore flusso di merci attraverso scali italiani. A queste si aggiunge la politica di rinnovo e ampliamento della flotta merci avviata da Alitalia Cargo, che punta ad incrementare del 19% il tonnellaggio trasportato per il 2005, anche mediante una realizzazione di servizi e l'estensione del network. A tal fine la compagnia ritiene fondamentale il rafforzamento delle partnership già esistenti con altri vettori, che garantiscono già l'80% del fatturato cargo.

In materia di accordi, inoltre, è da sottolineare l'intesa siglata dalla divisione cargo della compagnia di bandiera per l'ingresso in Cargo US JV di Sky Team, società con base ad Atlanta che commercializza sul mercato statunitense i servizi di Air France, Korean Air e Delta. Alitalia Cargo è inoltre candidata ad entrare nella Casa Europea Cargo, struttura centralizzata, recentemente costituita da Air France-KLM, per la gestione comune della rete del marketing e delle vendite delle due compagnie.

Evoluzioni dell'offerta

Nel corso degli ultimi dieci anni gli interventi sugli aeroporti italiani sono stati realizzati, o sono in fase di realizzazione, con diverse fonti finanziarie pubbliche, nazionali e comunitarie, e con risorse rese disponibili dalle società di gestione aeroportuali.

In particolare le leggi 23 maggio 1997, n. 135 (Disposizioni urgenti per favorire l'occupazione) e 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti) hanno reso disponibili per la realizzazione di opere per l'ampliamento, l'ammodernamento, la riqualificazione ed il completamento del sistema aeroportuale italiano, al fine di migliorare nel breve e medio termine il livello funzionale delle infrastrutture aeroportuali nazionali, i seguenti finanziamenti:

- Legge n. 135/97: € 350 milioni circa, in conto capitale e interessi, con limite di impegno quindicennale di circa € 23 milioni a partire dal 1998 e con priorità per gli aeroporti di Bari, Cagliari, Catania;
- Legge n. 194/98: € 193 milioni circa in conto capitale ed interessi, con limiti di impegno quindicennali di € 5 milioni circa per l'anno 1999 e di € 7,7 milioni circa per l'anno 2000; € 7,5 milioni circa in conto capitale, assegnati dalla stessa legge agli aeroporti di Perugia e Salerno;

Le sopra indicate leggi 135/97 e 194/98 hanno pertanto autorizzato un finanziamento complessivo per la contrazione di mutui o altre operazioni finanziarie di durata quindicennale con rate d'ammortamento (capitale ed interessi) a carico dello Stato, per un importo complessivo di circa € 543 milioni.

A valere sullo stanziamento complessivo sopra riportato, il Ministro dei trasporti e della navigazione pro-tempore ha pertanto, con D.M. n. 66 T del 21.11.1997 e con D.M. n. 68 T del 25.05.1999, reso disponibili all'utilizzazione finanziamenti per la realizzazione di interventi sui principali scali aeroportuali italiani.

Le realizzazioni, cui si è dato corso anche con l'apporto delle società di gestione aeroportuali, sono state finalizzate al potenziamento delle infrastrutture di ricezione dei passeggeri, laddove queste si presentavano già da tempo del tutto inadeguate e con notevoli

problemi di gestione sotto il profilo della qualità dei servizi, ed all'adeguamento, sotto il profilo della safety, delle infrastrutture alla normativa internazionale di riferimento.

Nel corso degli ultimi anni sono stati poi sottoscritti specifici Accordi di Programma Quadro tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ENAC, l'ENAV e le Regioni meridionali per la realizzazione di opere infrastrutturali aeroportuali del Mezzogiorno da finanziarsi in parte con le risorse di cui sopra ed in parte con risorse provenienti dal PON trasporti (Programma Operativo Nazionale), da delibere CIPE e da fondi delle società di gestione.

Complessivamente i finanziamenti risultanti in tali Accordi di Programma Quadro risultano i seguenti:

Regione Campania	€ 111.014.000
Regione Puglia	€ 184.277.000
Regione Calabria	€ 114.637.000
Regione Sicilia	€ 344.837.000
Regione Sardegna	<u>€ 152.649.000</u>
TOTALE	€ 897.660.000

Di dette risorse quelle riconducibili al PON e a finanziamento CIPE sono così riassumibili:

Campania	99.562.000 €
Calabria	114.837.000 €
Puglia	130.277.000 €
Sicilia	223.658.000 €
Sardegna	<u>138.509.000 €</u>
TOTALE	706.843.000 €

3.5.2 Lo sviluppo del sistema aeroportuale

Per quanto riguarda l'incremento della capacità di movimentazione merci da parte del sistema aeroportuale risulta fondamentale integrare pienamente le infrastrutture aeroportuali nella rete logistica nazionale, attraverso la definizione di un piano di sviluppo del settore che eviti la parcellizzazione delle iniziative e consenta di recuperare quote di