

RAIL	PP1	TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO - STUDI	96.675.000	0	1.000.000	20.117.500	19.102.500	20.062.500	19.195.000	17.197.500	96.675.000
RAIL	PP6	NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO - LIONE	943.000.000	8.134.862	12.755.463	25.907.908	55.417.282	44.649.979	164.435.493	631.699.013	943.000.000
RAIL	PP6	STUDI PER LA LINEA TRANSFRONTALI ERA TRIESTE-DIVACA	22.000.000	0	0	2.789.984	6.975.534	5.840.631	6.393.851	0	22.000.000
RAIL	PP6	STUDI PER LA TRATTA RONCHI SUD - TRIESTE	24.000.000	20.000	15.000	140.000	330.000	18.795.000	4.700.000	0	24.000.000
RAIL	PP1	ACCESSO SUD TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO	363.470.000	0	750.000	4.865.000	30.290.000	6.110.000	0	321.455.000	363.470.000
RAIL	PP24	SISTEMA FERROVIARIO INTEGRATO: IL PORTO DI GENOVA ED IL TERMINAL DI ALESSANDRIA	41.400.000	0	0	14.400.000	15.300.000	11.700.000	0	0	41.400.000
MODALITA'	PP	TITOLO PROGETTO	QUOTA NAZIONALE (€)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTALE
RAIL	PP1	RIPRISTINO COLLEGAMENTO FERROVIARIO PORTO DI CIVITAVECCHIA E L'ASSE 1 LOCALITA'ORTE	1.000.000	0	9.715	468.125	522.160	0	0	0	1.000.000
MOS	MOS	POTENZIAMENTO ACCESSIBILITA' PORTO DI MARGHERA	8.100.000	225.000	2.610.000	5.265.000	0	0	0	0	8.100.000
ATM	-	TUNNEL FERROVIARIO CARGO CITY MALPENSA	11.940	0	139	3.427	3.271	5.104	0	0	11.940
tot			2.345.881.940	12.470.862	23.457.317	87.941.944	205.722.747	178.498.214	372.134.344	1.465.656.513	2.345.881.940

PAGINA BIANCA

Dal confronto tra la le due tabelle si evince che, a fronte di contributi TEN-T per **980 milioni di euro** (a questo importo vanno sommati i contributi relativi agli anni 2008 e 2009, riportati in separate tabelle) sussiste la necessità di reperire coperture finanziarie, sul versante del bilancio statale per un ammontare complessivo, relativamente al solo periodo 2007-2013 (e non, quindi, al costo a vita intera del progetto) di circa **2.295 milioni di euro**.

Per avere un quadro di maggior dettaglio si riportano di seguito i progetti finanziati mediante bandi annuali.

Tabella 3 I Progetti finanziabili mediante bandi annuali

MODALITA'	PP	TITOLO PROGETTO	CONTRIBUTO TEN-T (€)	QUOTA NAZIONALE (€)	COSTO TOTALE (€)	DATA INIZIO	DATA FINE	SPESA TOTALE NAZIONALE AL DIC 09 (€)	AVANZAMENTO (%)
ERTMS	ERTMS	ADEGUAMENTO ERTMS ALLA NUOVA VERSIONE 2.3.0D SULLA LINEA AV/AC ROMA-NAPOLI E TORINO NOVARA	2.000.000	2.000.000	4.000.000	01/04/2009	12/12/2011	Dati non disponibili	Dati non disponibili
ERTMS	B	CORRIDOIO B STOCCOLMA-NAPOLI - TRATTA VERONA-BRENNERO	16.500.000	16.500.000	33.000.000	03/01/2011	31/12/2013	Dati non disponibili	Dati non disponibili
RAIL	-	GALLERIA FERROVIARIA "CATTOLICA" TRANSITO HIGH CUBE - CORRIDOIO ADRIATICO	3.120.000	28.092.510	31.212.510	30/06/2008	31/12/2011	9.159.459	29,3%
RAIL	-	COMPLETAMENTO PROGETTAZIONE TREVIGLIO-BRESCIA	6.050.000	6.050.000	12.100.000	20/06/2008	30/06/2010	4.202.767	34,7%
RAIL	1	NODO DI ROMA, PROGETTO PRIORITARIO N. 1, IMPIANTO FERROVIARIO DI ROMA TIBURTINA	6.960.000	27.840.000	34.800.000	15/05/2009	21/05/2012	6.171.775	17,7%
RAIL	6	NODO DI TORINO, PROGETTO PRIORITARIO N. 6, RIMOZIONE BOTTLENECK	52.740.000	210.960.000	263.700.000	15/05/2009	31/12/2011	85.953.645	32,6%
RAIL	24	POTENZIAMENTO TRATTA TORTONA - VOGHERA, PROGETTO PRIORITARIO N. 24	2.550.000	2.550.000	5.100.000	15/05/2009	31/12/2010	Dati non disponibili	Dati non disponibili
ROAD	-	TUNNE STRADALE MONTECREVOLA : ADEGUAMENTO AI REQUISITI DI SICUREZZA	1.200.000	10.800.000	12.000.000	01/06/2009	31/12/2010	0	0,0%

ROAD	'	ADEGUAMENTO A TRE CORSIE GRANDE RACCORDO ANULARE -	2.981.000	26.829.000	29.810.000	15/05/2009	31/07/2010	17.122.000	57,4%
ROAD	'	ADEGUAMENTO GALLERIE PELLEGRINO E COLLE CAPRETTO ITINERARIO E45	1.004.000	9.036.000	10.040.000	01/12/2009	30/09/2010	Dati non disponibili	Dati non disponibili
MOS	Mos	ADEGUAMENTO FUNZIONALE COLLEGAMENTO FERROVIARIO E STRADALE NEL TRATTO MALCONTENTA-FUSINA NEL PORTO DI MARGHERA VENEZIA	398.000	2.302.000	2.700.000	01/12/2008	31/12/2010	259.000	9,6%
MODALITA'	PP	TITOLO PROGETTO	CONTRIBUTO TEN-T (€)	QUOTA NAZIONALE (€)	COSTO TOTALE (€)	DATA INIZIO	DATA FINE	SPESA TOTALE NAZIONALE (€)	AVANZAMENT O (%)
MOS	'	IMPLEMENTAZIONE DELL'ACCESSIBILITÀ NAUTICA PORTO DI VENEZIA- MARGHERA	3.912.000	35.208.000	39.120.000	23/07/2009	23/06/2011	1.211.035	3,1%
ATM	'	BLUE MED	1.353.555	1.353.555	2.707.110	01/03/2009	30/09/2011	526.228	19,44%
ATM	'	STUDIO DI FATTIBILITA' NODO INTERMODALE AEROPORTO MARCO POLO – VENEZIA	2.670.000	2.674.000	5.344.000	20/06/2008	30/06/2011	1.630.026	30,5%
ATM	'	STUDIO DI FATTIBILITA' E PROGETTO PRELIMINARE SISTEMA ACCESSO INTERMODALE AEROPORTO DI FIUMICINO	3.136.000	3.136.000	6.272.000	01/01/2009	31/12/2011	994.991	15,9%
ATM	'	SISTEMA DI SORVEGLIANZA	4.048.000	16.192.000	20.240.000	15/05/2009	31/05/2011	3.700.889	18,3%
ATM	'	STUDIO PER LO SVILUPPO INTERMODALE AEROPORTO BERGAMO ORIO AL SERIO	800.000	800.000	1.600.000	01/12/2009	31/12/2011	Dati non disponibili	Dati non disponibili
IWW	'	STUDIO PER IL MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE DEL SISTEMA FLUVIALE DEL NORD ITALIA	9.302.000	83.718.000	93.020.000	15/05/2009	23/10/2012	7.175.000	7,7%
tot			120.724.555	486.041.065	606.765.620			138.106.815	

Tabella 4 - Fabbisogno nazionale progetti finanziati mediante bandi annuali

MODALITA'	PP	TITOLO PROGETTO	QUOTA NAZIONALE (€)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTALE
ERTMS	ERTMS	ADEGUAMENTO ERTMS ALLA NUOVA VERSIONE 2.3.0D SULLA LINEA AV/AC ROMA-NAPOLI E TORINO NOVARA	2.000.000	-	-	101.412	76.500	1.822.089	-	-	2.000.000
ERTMS	B	CORRIDOIO B STOCCOLMA-NAPOLI - TRATTA VERONA-BRENNERO	16.500.000	-	-	-	-	4.306.950	5.550.300	6.642.750	16.500.000
RAIL	-	GALLERIA FERROVIARIA "CATTOLICA" TRANSITO HIGH CUBE - CORRIDOIO ADRIATICO	28.092.510	-	263.478	7.235.080	9.065.654	11.528.298	-	-	28.092.510
RAIL	-	COMPLETAMENTO PROGETTAZIONE TREVIGLIO-BRESCIA	6.050.000	-	315.000	1.935.000	3.800.000	-	-	-	6.050.000
RAIL	1	NODO DI ROMA, PROGETTO PRIORITARIO N. 1, IMPIANTO FERROVIARIO DI ROMA TIBURTINA	27.840.000	-	-	6.240.000	8.000.000	8.720.000	4.880.000	-	27.840.000
RAIL	6	NODO DI TORINO, PROGETTO PRIORITARIO N. 6, RIMOZIONE BOTTLENECK	210.960.000	-	-	49.360.000	91.840.000	69.760.000	-	-	210.960.000
RAIL	24	POTENZIAMENTO TRATTA TORTONA - VOGHERA, PROGETTO PRIORITARIO N. 24	2.550.000	-	-	1.099.560	1.450.440	-	-	-	2.550.000
ROAD	-	TUNNEL STRADALE MONTECREVOLA : ADEGUAMENTO AI REQUISITI DI SICUREZZA	10.800.000	-	-	2.052.000	8.748.000	-	-	-	10.800.000
ROAD	-	ADEGUAMENTO A TRE CORSIE GRANDE RACCORDO ANULARE -	26.829.000	-	-	16.938.000	9.891.000	-	-	-	26.829.000
ROAD	-	ADEGUAMENTO GALLERIE PELLEGRINO E COLLE CAPRETTO ITINERARIO E45	9.036.000	-	-	903.600	8.132.400	-	-	-	9.036.000

MODALITA'	PP	TITOLO PROGETTO	QUOTA NAZIONALE (€)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTALE
MOS	MoS	ADEGUAMENTO FUNZIONALE COLLEGAMENTO FERROVIARIO E STRADALE NEL TRATTO MALCONTENTA-FUSINA NEL PORTO DI MARGHERA VENEZIA	2.302.000	-	-	272.830	2.029.170	-	-	-	2.302.000
MOS	'	IMPLEMENTAZIONE DELL'ACCESSIBILITA' NAUTICA PORTO DI VENEZIA-MARGHERA	35.208.000	-	-	8.869.500	17.554.500	8.784.000	-	-	35.208.000
ATM	'	BLUE MED	1.353.555	-	-	406.066	541.422	406.067	-	-	1.353.555
ATM	'	STUDIO DI FATTIBILITA' NODO INTERMODALE AEROPORTO MARCO POLO - VENEZIA	2.674.000	-	229.964	684.544	1.401.176	358.316	-	-	2.674.000
ATM	'	STUDIO DI FATTIBILITA' E PROGETTO PRELIMINARE SISTEMA ACCESSO INTERMODALE AEROPORTO DI FIUMICINO	3.136.000	-	-	313.058	2.012.970	809.971	-	-	3.136.000
ATM	'	SISTEMA DI SORVEGLIANZA	16.192.000	-	-	1.207.837	13.019.254	1.964.910	-	-	16.192.000
ATM	'	STUDIO PER LO SVILUPPO INTERMODALE AEROPORTO BERGAMO ORIO AL SERIO	800.000	-	-	21.961	310.066	467.974	-	-	800.000
IWW	'	STUDIO PER IL MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE DEL SISTEMA FLUVIALE DEL NORD ITALIA	83.718.000	-	-	12.960.000	37.558.312	25.794.000	7.405.688	-	83.718.000
tot			486.041.065	-	808.442	110.600.447	215.430.864	134.722.575	17.835.988	6.642.750	486.041.065

Tabella 5 – Progetti TEN-T orizzontali

MODALITA'	PP	TITOLO PROGETTO	CONTRIBUTO TEN (€)
ERTMS	ERTMS	ATTIVITA' DI TEST ERTMS USER GROUP	4.448.500
ERTMS	ERTMS	ERTMS CORRIDOIO "D"	21.040.000
ERTMS	ERTMS	PROGRAMME MANAGEMENT OFFICE (PMO) ERTMS TRATTA GENOVA-ROTTERDAM	1.130.000
ERTMS	ERTMS	ERTMS ON BOARD – ADEGUAMENTO SOFTWARE ERTMS ALLA NUOVA VERSIONE 2.3.0d	2.000.000
ERTMS	D	ERTMS CORRIDOIO D_ VALENCIA-BUDAPEST	75.000.000
ROAD	ITS	"EASY WAY" PROGETTO PER LO SVILUPPO DI UN SISTEMA INTELLIGENTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI	12.568.000
ROAD	'	EASY WAY	100.000.000
ATM	'	AIRBORNE DATALINK EQUIPAGE	1.930.400
Tot			218.116.900

PAGINA BIANCA

Tabella 6 Riepilogo generale

PROGETTI TEN-T

	Importo totale progetti co-finanziati con fondi TEN-T	Totale contributi TEN-T	Totale quota a carico bilancio nazionale
Programma Multi-Annuale 2007-2013	3.275.430.012	980.060.012	2.295.370.000
Programmi Annuali	513.745.620	111.422.555	402.323.065
TOTALE	3.789.175.632	1.091.482.567	2.697.693.065

PAGINA BIANCA

**QUADRO CONOSCITIVO
SUL SISTEMA AEROPORTUALE**

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

Rapporto finale sulle attività per la redazione dello studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio".

Premesse

L'iniziativa trova ragione nell'esigenza di disporre di uno strumento tecnico – previsionale in forma compiuta, della rete degli aeroporti per avere:

- da un lato il quadro conoscitivo dei terminali aeroportuali quali componenti essenziali del trasporto aereo distribuiti sul territorio italiano e la loro valenza in rapporto al grado dei collegamenti domestici, internazionali ed intercontinentali;
- dall'altro un riferimento programmatico che consentisse una corretta misura dello sviluppo degli aeroporti, coordinato con le altre reti di trasporto, individuando vocazione e possibile ruolo futuro per ciascuno scalo, secondo un orizzonte di medio termine anche ai fini della necessaria ma successiva classificazione degli stessi.

Struttura e contenuti dello studio

Lo studio è strutturato in due volumi, di cui il primo è l'atlante con l'inquadramento delle odierne realtà aeroportuali; il secondo contempla invece gli scenari e le strategie di sviluppo con riferimento al traffico ed agli aeroporti.

Quest'ultimo è tematicamente suddiviso in due parti di cui la prima (Cap. 1 – 13) ha come titolo *"Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo del traffico"*, gli aeroporti presi in esame sono 47 (comprendendo anche Comiso), quali aeroporti sede di traffico commerciale, rispetto ad un totale di 102 scali aperti a traffico civile più 11 esclusivamente militari; gli aeroporti vengono letti, come sistemi coordinati, nell'ambito di cinque macroaree così costituite:

AREA NORD OVEST Comprende le regioni Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria e Lombardia sottese dagli aeroporti di: Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo-Orio al Serio, Brescia Montichiari, Torino Caselle, Cuneo Levaldigi, Aosta, Genova Sestri e Villanova di Albenga;

AREA NORD EST Comprende le regioni Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Veneto sottese dagli aeroporti di Venezia Tesserà, Treviso Sant'Angelo, Trieste Ronchi dei Legionari, Verona Villafranca e Bolzano;

AREA CENTRO NORD Comprende le regioni Emilia Romagna e la Toscana sottese dagli aeroporti di Bologna Borgo Panigale, Parma, Forlì, Rimini Miramare, Firenze Peretola, Pisa San Giusto, Marina di Campo-Isola d'Elba, Grosseto e Siena Ampugnano;

AREA CENTRO Comprende le regioni Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise sottese dagli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Ancona Falconara, Pescara e Perugia Sant'Egidio;

AREA SUD Comprende le regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e i sub-bacini insulari della Sicilia e della Sardegna. Include gli scali di Napoli Capodichino, Salerno Pontecagnano, Bari Palese, Brindisi Casale, Taranto Grottaglie, Foggia, Lamezia Terme, Crotone e Reggio Calabria. Ricomprende inoltre gli scali siciliani di Catania Fontanarossa, Palermo Punta Raisi, Trapani Birgi, Lampedusa, Pantelleria,

Comiso e quelli sardi di Cagliari Elmas, Olbia Costa Smeralda, Alghero Fertilia e Tortolì Arbatax.

Dopo questa introduzione al cap.1, viene fornito un focus sulle principali norme comunitarie e nazionali; le prime in tema di liberalizzazione, saturazione dello spazio aereo e capacità aeroportuale, le seconde in tema di regolazione del sistema tariffario, sicurezza delle infrastrutture e pianificazione in rapporto all'uso del territorio ed alle relazioni ambientali.

Vengono altresì richiamati i principali atti di riferimento strategico nel sistema trasportistico, per le parti di interesse aeroportuale, a scala nazionale, europea e regionale; quindi viene riassunta la programmazione economica nazionale e regionale per lo sviluppo aeroportuale.

È poi riportata una comparazione, in termini di dotazione di aeroporti commerciali, tra i principali paesi europei dalla quale si evince come l'Italia con i suoi 47 scali sia ben in linea con le altre realtà.

PAESE	Sup/kmq	Popolazione ml	Traffico Ml/pax	Aeroporti comm.li	Rapporto ml ab/apt	Densità Kmq/apt
ITALIA	301.338	60,04	133,00	47	1,27	6.400
GERMANIA	357.000	82,00	185,72	40	2,05	8.900
SPAGNA	505.000	45,82	203,86	48	0,95	10.500
FRANCIA	675.000	64,35	147,80	87	0,73	7.700
REGNO UNITO	230.000	61,63	234,93	58	1,06	3.600
PAESI BASSI	41.500	16,48	50,41	16	1,03	2.593
DANIMARCA	43.100	5,51	24,62	33	0,16	1.300

Nel capitolo 4° vengono trattate, nell'ambito dell'intermodalità, le reti e progetti TEN-T che hanno riflessi e relazioni con gli aeroporti del Paese, dettagliando nei due capitoli successivi gli interventi in corso e programmati nel sistema infrastrutturale nazionale nell'arco di breve, medio e lungo periodo, con riferimento agli aspetti socio economici e secondo macro aree di riferimento; nel cap. 7° viene trattato, in termini generali, il tema dell'inquadramento delle strategie di sostenibilità ambientale, gli obiettivi del protocollo di Kyoto, la possibilità di pervenire alla riduzione delle emissioni, gli obiettivi ambientali di IATA – riportando alcuni esempi di aeroporti sostenibili europei.

Nel cap. 8° viene svolta l'analisi del traffico passeggeri nel periodo 2000 - 2008, valutando le origini destinazioni per macroaree e poi gli aeroporti con traffico tipologicamente omogeneo.

Nel cap. 9 viene svolta un'analisi delle infrastrutture aeroportuali partendo dall'accessibilità agli aeroporti ed i collegamenti territoriali, da cui scaturisce che su 47 aeroporti soltanto 8 risultano collegati direttamente alle autostrade o tramite raccordi dedicati, 20 sono collegati alle autostrade attraverso la viabilità ordinaria e 19 sono raggiungibili solo attraverso la viabilità statale, provinciale o locale.

In generale quasi tutti gli aeroporti sono prossimi alle città a cui attengono entro un raggio di 5 km per il 50% e 15 Km per il 40%; mentre solo il 10 % (equivalente a 6 scali) dista tra i 20 ed i 50 km. A quest'ultimo gruppo appartengono gli aeroporti di Milano Malpensa (48 km), Palermo (35 km), Trieste (33 km), Roma Fiumicino (32 km), Cuneo (21 km) e Brescia (20 km).

Dal punto di vista dei collegamenti su ferro attualmente soltanto gli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino e Ancona (6 su 47) sono accessibili con questa modalità; mentre nessuno scalo è collegato alla rete dell'Alta Velocità e in futuro potranno esservi collegati solamente gli scali di Venezia e Bologna (Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa sono collegati solamente da treni locali con un'unica destinazione cittadina).

Per il futuro prossimo gli scali che potranno essere collegati alla rete ferroviaria regionale saranno in tutto 15; mentre 6 aeroporti potranno avere collegamenti alla rete metropolitana urbana (Napoli, Catania, Milano Linate, Bari, Parma e Firenze).

Due aeroporti potranno avere un collegamento alla stazione ferroviaria più vicina tramite people mover o altra connessione meccanizzata (Bologna, Bergamo).

Relativamente alle dotazioni degli aeroporti, in termini quali-quantitativi, è emerso che queste sono in generale soddisfacenti rispetto alle esigenze della domanda attuale e comunque in linea con gli standard medi europei.

Analizzando i sedimi *aeroportuali* i 47 aeroporti considerati occupano una superficie pari a 11.163 Ha, a cui si aggiungono 2.059 Ha del demanio militare. Roma Fiumicino e Milano Malpensa hanno una consistenza rispettivamente di 1610 Ha e 1257Ha, a cui segue un numero limitato di aeroporti di media dimensione da 300-400 Ha, e molti aeroporti di piccole dimensioni; tra questi una decina di aeroporti non raggiungono i 100 Ha di estensione. Si tratta prevalentemente di aeroporti che collegano isole e località periferiche, come Pantelleria, Lampedusa, Marina di Campo, Tortoli, Aosta, Bolzano, o di aeroporti ad uso promiscuo civile e militare, come Pisa, Grosseto e Trapani, in cui l'area militare è preponderante rispetto a quella civile.

Per quanto riguarda le dimensioni dei terminal in relazione al numero dei passeggeri nell'ora di picco, è emerso che la dotazione media italiana di aree per passeggero nei momenti di massimo utilizzo è pari a circa 20 mq/pax, in linea con lo standard europeo e poco inferiori allo standard definito dalla FAA - Federal Aviation Authority (25 mq/pax); diverse realtà presentano livelli inferiori ed al loro interno ci sono casi in cui è possibile prevedere dei miglioramenti e/o ampliamenti (Venezia, Catania), altri invece con scarse possibilità di crescita (Bergamo, Napoli, Roma Ciampino, Palermo, Pisa, Verona, Firenze, Treviso).

Dall'analisi delle destinazioni d'uso è emerso che in media nei terminal italiani circa il 44% delle aree delle aerostazioni è dedicato al passeggero, il 13% agli spazi commerciali e a quelli dati in concessione a terzi, il 12% invece è occupato dagli impianti di trattamento bagagli, il 15% dagli uffici e dalle aree non operative, ed infine il 16% dagli spazi tecnici. Complessivamente dunque il 57% delle aree risultano essere quelle che producono reddito ed il restante 43% quelle non redditizie, in linea con lo standard definito dalla FAA.

Sul tema delle Infrastrutture *airside* in merito alla disponibilità degli stalli per gli aeromobili, determinante per la capacità aeroportuale, si è rilevato che la dotazione media è pari a 2,2 stand a movimento aereo, in linea con i livelli di standard medi europei, variabili tra 1,5 e 2 stand/movimento.

Tale dato è stato ricavato considerando per ogni aeroporto il numero totale degli stalli attuali, diviso il numero dei movimenti ora, dato ricavato dividendo il numero dei passeggeri nell'ora di picco per il numero medio di passeggeri/volo.

La dotazione media di stalli/mov. varia molto a seconda della dimensione dell'aeroporto, nei due scali di Fiumicino e Malpensa i valori scendono sotto la media, ancora più bassi i valori nel gruppo di aeroporti da 5 a 10 milioni di passeggeri (tra questi Milano Linate, Bologna e Catania), mentre risulta più vicino alla media nella maggior parte degli altri aeroporti.

Il punto di maggior interesse del capitolo 9° riguarda la stima della capacità che è stata condotta su due parametri di riferimento, ovvero i movimenti orari, ed i passeggeri.

Dal punto di vista metodologico, dovendo analizzare un numero elevato di scali con l'esigenza di cogliere grandezze globali, è stata ideata una modalità valutativa che pur semplificata consentisse di cogliere ordini di grandezza sufficientemente prossimi alla realtà e soprattutto confrontabili tra di loro.

I sottosistemi oggetto d'attenzione sono stati piste, piazzali e terminal per i quali sono stimate le capacità teoriche, rapportandole dapprima al parametro dei movimenti orari.

Per il sistema delle piste di volo il dato di capacità, espresso in termini di massimo numero di movimenti orari (mov/h) aeromobili, è stato assunto dall'ENAV e dai gestori aeroportuali; per i piazzali di sosta il dato di capacità in mov/h è stato ottenuto dividendo il numero degli stalli esistenti per ciascun aeroporto per il coefficiente medio italiano, riferito al rapporto stand/movimenti aerei.

Infine per i terminal la capacità, che generalmente è espressa in passeggeri annui, è stata rapportata ai movimenti orari dividendo la superficie lorda del terminal di ciascun aeroporto per l'indice di dotazione media per passeggero, ottenendo così il numero massimo di passeggeri processabili nell'ora di picco, successivamente tale numero di passeggeri è stato diviso per il numero medio di passeggeri per movimento, registrato per ogni scalo; in tal modo si è ottenuta la capacità teorica massima del terminal in mov/h.

Successivamente è stata effettuata la stima della capacità in termini di passeggeri annui rapportando i movimenti orari ai passeggeri per ciascuno dei tre sottosistemi.

Per le piste di volo l'analisi svolta denota una buona dotazione a livello globale, con una capacità totale pari a circa 245 Milioni di passeggeri, contro i 133 Milioni di passeggeri totali registrati nel 2008.

A livello puntuale dei principali aeroporti si è visto che:

- Roma Fiumicino presenta una capacità del sistema delle piste pari a circa 40 Milioni di passeggeri, a fronte di un traffico al 2008 di circa 34 Milioni e pertanto si avvicina a saturazione
- Bergamo, Catania e Napoli presentano una capacità delle piste di circa 9 Milioni di passeggeri, contro i circa 6 Milioni registrati nel 2008 in tutti e tre gli scali;
- Bologna ha una capacità delle piste di circa 5 milioni, contro i 4 milioni del 2008;
- Pisa, Verona e Bari presentano una capacità di circa 5,5 Milioni ed un traffico al 2008 di circa 4 Milioni per Pisa, 3,3 Milioni per Verona e 2,5 Mil per Bari.

Per i piazzali di sosta aeromobili gli aeroporti italiani presentano una capacità totale pari a circa 230 Milioni di passeggeri, che nella globalità appare adeguata, ma