



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Prefattibilità dell'Aeroporto di Latina

Latina, 28/02/2007



**CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA**



Camera di Commercio
Latina



Attività svolte

1. Definizione dello scenario di riferimento
2. Identificazione dei fattori di successo dell'aeroportualità minore a livello europeo
3. Previsione della domanda passeggeri
4. Previsione del cargo aereo
5. Verifica aspetti infrastrutturali dell'aeroporto e ipotesi di prefattibilità

1. Scenario di riferimento

L'aeroporto di Ciampino

Tasso di crescita negli ultimi 5 anni tra il 12% e il 33%, raggiunto nel 2005.

L'ENAC aveva indicato per il 2006, la necessità di una contrazione dei voli di circa il 30%.

E' in atto un tavolo di concertazione con l'obiettivo di acquisire dati sull'inquinamento acustico e ambientale.

Il Comani

Il Comani ha un largo consenso a livello regionale, ed è indicato nelle Linee Guida dell'Assessorato alla Mobilità

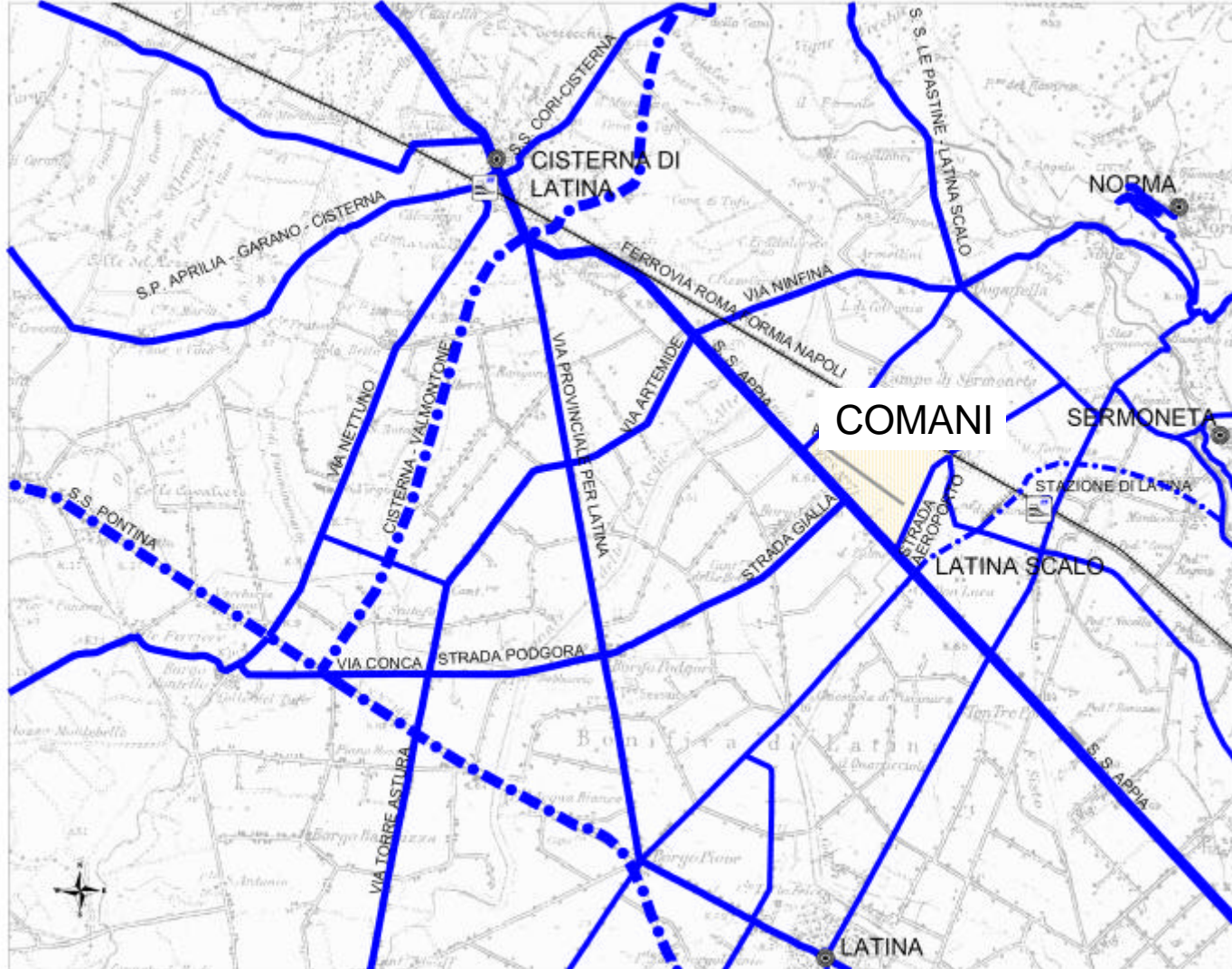
Anche a livello locale si stanno costituendo comitati promotori

Una localizzazione alternativa al Comani in tempi rapidi non sembra praticabile

Assetto infrastrutturale



Accessibilità aeroporto



2. Fattori di successo dell'aeroportualità minore a livello europeo

Le compagnie low-cost (LCC)

Adottano un servizio point-to-point.

Operano su aeroporti secondari, meno congestionati e costosi rispetto agli hub.

Tendono a servire rotte brevi e a diminuire il tempo di fermo in aeroporto, e per questo non trasportano merci, ma solo passeggeri.

Hanno flotte il più possibile omogenee (Ryanair è composta solo da Boeing 737).

Gli aeroporti minori

Sono meno congestionati degli hub.

Hanno tempi minori per le operazioni a terra.

Hanno un'ampia disponibilità di slot.

Praticano tariffe aeroportuali minori degli hub.

Gli aeroporti minori e le LCC

Le LCC hanno un elevato potere contrattuale nei confronti degli aeroporti minori, spesso in concorrenza tra loro e sottoutilizzati.

Le tariffe per questo sono basse e le autorità locali possono essere disposte per attrarle ad investire e a concedere ulteriori facilitazioni e sovvenzioni alle LCC.

Tuttavia è solo grazie all'arrivo delle LCC alcuni aeroporti minori stanno raggiungendo il pareggio.

Alcuni aeroporti diventano le basi operative delle LCC, con un numero elevato di voli point-to-point e sosta notturna degli aeromobili.

Fattori di successo

Localizzazione in prossimità (100 km, es. Francoforte/Hahn) di centri urbani importanti e/o aree turistiche.

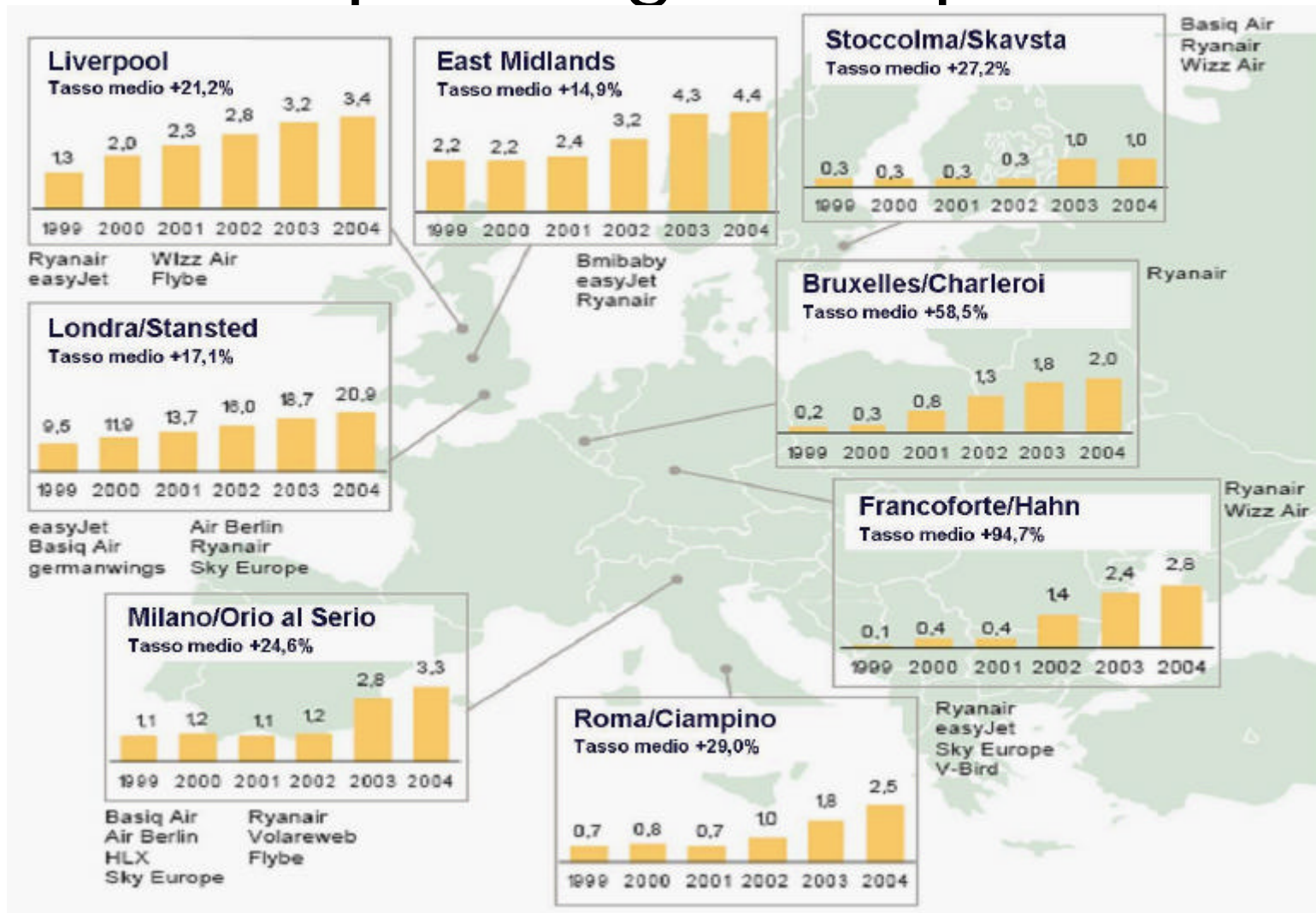
Capacità di attrarre le LCC con investimenti o con tariffe agevolate e contributi (sconti sulle tasse di atterraggio, incentivi all'avviamento delle nuove linee, tariffe preferenziali per l'assistenza a terra per passeggero, contributi alle attività di promozione).

La Commissione Europea

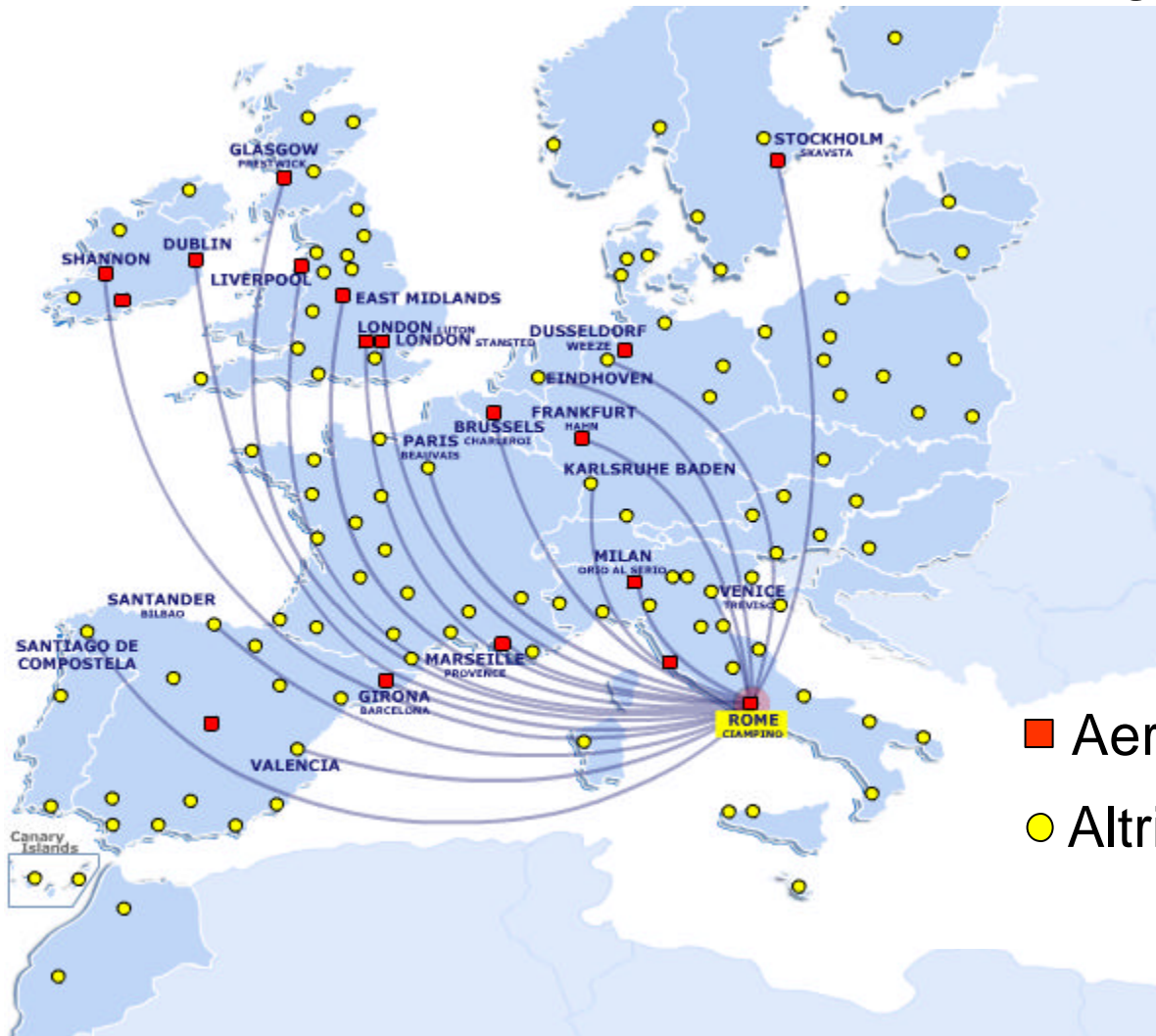
Per regolare il settore nel 2005, la CE ha definito i criteri di ammissibilità per gli incentivi alle compagnie aeree erogati da aeroporti minori a capitale pubblico o da enti pubblici:

- Sono ammessi solo aiuti all'avviamento di nuove rotte/frequenze per un max di 3 anni e decrescenti.
- Ogni anno, l'importo dell'aiuto non può superare il 50% delle spese di avviamento.
- Per l'intera durata dell'aiuto gli incentivi non potranno superare il 30% di tali spese.

Crescita pax negli aeroporti base



Esempio: Ciampino base di Ryanair



- Aeroporti Base
- Altri aeroporti

Gli aeroporti minori e il cargo

Feeder/Defeeder dei grandi hub.

Basi logistiche per il trasporto postale ed espresso (es. Liegi con TNT).

Supporto ai grandi hub congestionati, ad esempio per i voli notturni.

Specializzazione in voli all cargo per traffici di nicchia (es. Vatry per i deperibili e i fiori provenienti dall'Africa)

Fattori di successo nel cargo

Autorizzazione ai voli notturni

- attività 24 h su 24, 7 giorni su 7

Pista di oltre 3.000 metri

Accordi con grandi hub per voli notturni e traffici di nicchia

- Esempi: Hahn con Francoforte; Liegi, Chateauroux-Déols, e presto Vatry con Parigi/Charles de Gaulle

Presenza di attività logistiche nella zona aeroportuale

3. Previsione della domanda passeggeri

Previsione pax 2020 nel Lazio

Il recente “studio preliminare, per un nuovo polo aeroportuale nel Lazio”, dell’ENAC ha stimato una domanda di 69 milioni di pax nel 2020, rispetto ai 33 milioni nel 2005.

Per stimare la domanda relativa al segmento low cost è stata mantenuta, cautelativamente, costante la quota di traffico passeggeri low cost nel Lazio, stimata al 16,6% nel 2005.

Con questa ipotesi il valore dei passeggeri low cost nel 2020 è pari a 11,5 milioni.

La capacità del sistema ADR

ADR ha stimato per Fiumicino al 2020 una capacità di 46 milioni di pax, con livello di servizio ottimale, e di 51 milioni, con un livello di servizio più basso.

La capacità aeroportuale di Ciampino è limitata da ENAC al disotto di 5 milioni di passeggeri (valore raggiunto nel 2006).

La capacità di ADR arriva al massimo a 56 milioni di pax nel 2020.

Previsione pax 2020 a Latina

A fronte di una domanda complessiva di 69 milioni di passeggeri nel 2020, la capacità di ADR arriva al massimo a 56 milioni.

L'aeroporto di Latina potrebbe dover assorbire tra 6,5 milioni e 13 milioni di passeggeri nel 2020.

Seconda ipotesi previsionale

E' stata condotta una previsione del traffico di Ciampino per proiezione del trend, secondo le norme ICAO, sulla base dello storico 2001-2006.

L'andamento ottenuto indica circa 10 milioni di pax low cost nel 2020.

L'aeroporto di Latina potrebbe dover assorbire in questa seconda ipotesi 5 milioni di pax nel 2020.

4. Previsione della domanda per il cargo aereo

Il cargo aereo in Italia

Milano Malpensa (383.957 tonnellate nel 2005) e gli altri grandi hub europei attirano gran parte del traffico merci in Italia.

Fiumicino (170.795 tonnellate nel 2005) si pone come secondo hub in Italia.

Malpensa e Fiumicino assieme rappresentano meno del 30% di Francoforte.

Interviste con gli operatori

Le interviste con gli operatori hanno confermato che le movimentazioni via aerea sono molto limitate nel Lazio.

L'interesse manifestato è relativo alla presenza di servizi doganali e aeroportuali efficienti e a costi competitivi, legati principalmente alla modalità avio-camionata.

Un modello di sviluppo del cargo

L'aeroporto di Vatry è operativo dal 2000

Specializzato in deperibili e florovivaismo.

Circa 20 voli settimanali provenienti prevalentemente dal continente africano.

37.000 tonnellate nel 2005.

Tasso di crescita medio negli anni 2003 – 2005 pari a circa 83%

I business park

Nell'area aeroportuale sono stati realizzati due business park per un totale di 422 ha

Sono presenti operatori logistici e centri di distribuzione a livello europeo (es: TNT cura il centro di distribuzione per il nord Europa dei ricambi automobilistici Fiat).

È prevista la realizzazione del terzo parco logistico e distributivo di 40 ha.

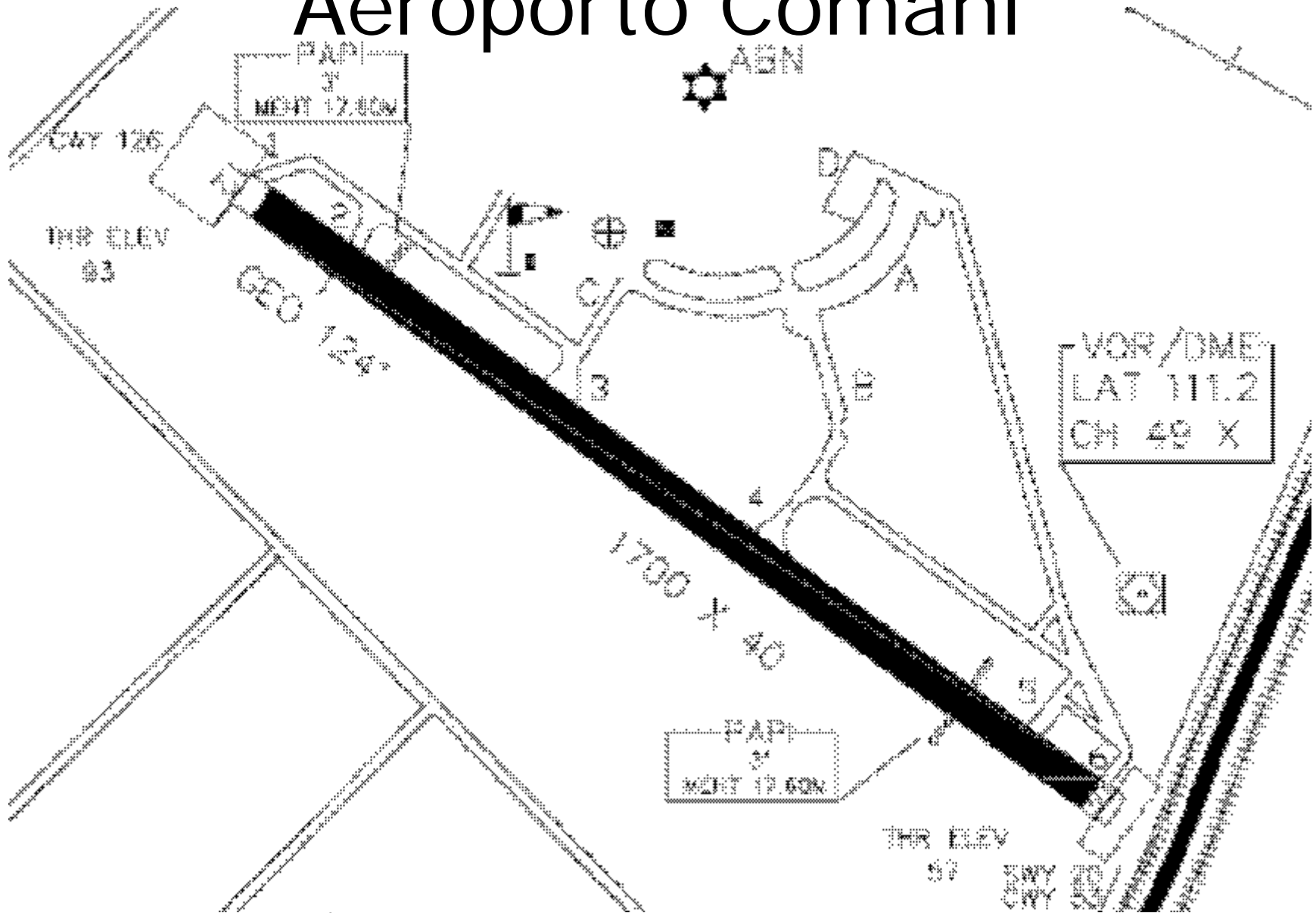
Impatto economico del cargo

Nel 2003 è stato stimato l'impatto economico dell'aeroporto di Vatry sulla Regione, basandosi sulla metodologia ACI Europe.

Con un traffico merci di 8.730 t, 51 imprese insediate nella zona aeroportuale, la nuova aerostazione passeggeri non ancora in funzione, l'impatto economico totale è risultato pari a Euro 133 M.

5. Verifica degli aspetti
infrastrutturali dell'aeroporto
e ipotesi di prefattibilità

Aeroporto Comani



Ipotesi di lavoro

Allungamento pista a 2400m

- Per accogliere aeromobili tipici LLC (es. Boeing 737/800-700-500-300, come quelli che già operano su Ciampino)
- Massima lunghezza possibile per la presenza dell'Appia

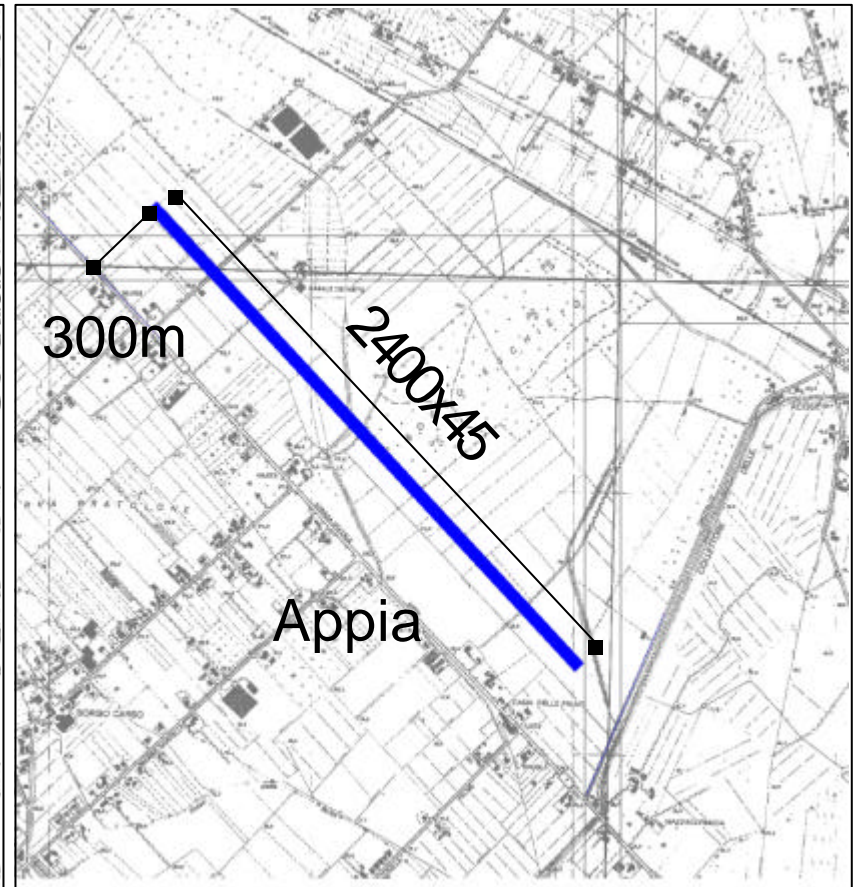
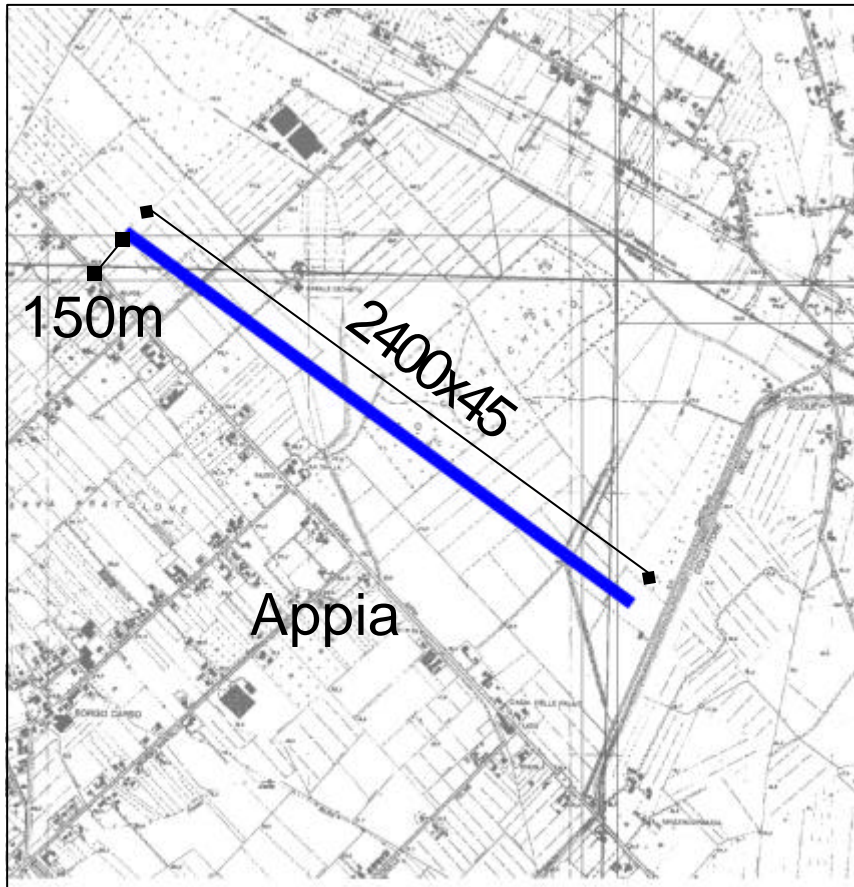
Allungamento pista a 2400m e rotazione di circa 10°

- Rimuove rischio archeologico dell'Appia
- Possibilità di ulteriore allungamento

Le due ipotesi

Pista attuale allungata

Pista allungata e ruotata



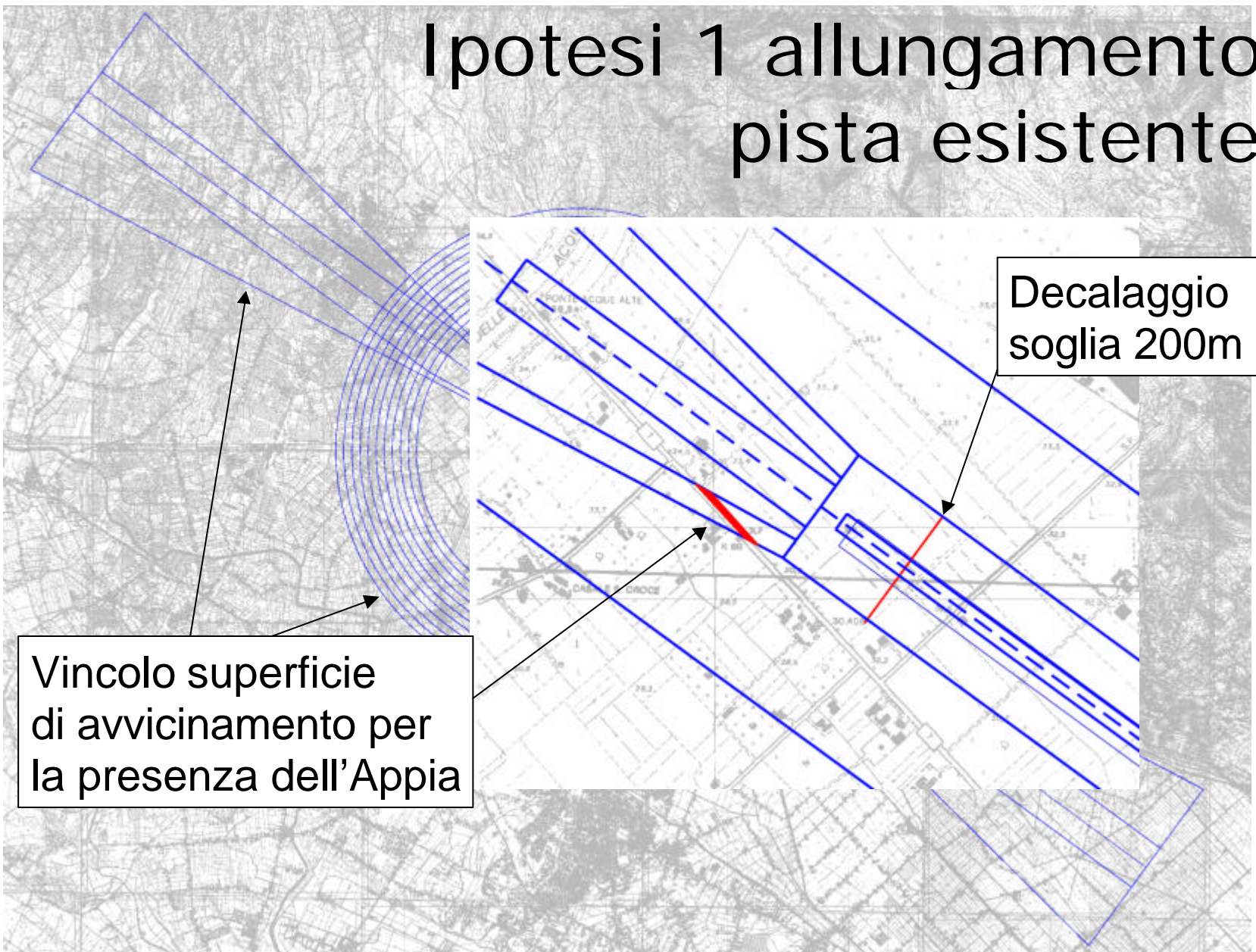
Verifica operativa della pista

La pista di 2400m x 45m può accogliere le tipologie di aeromobili delle LCC.

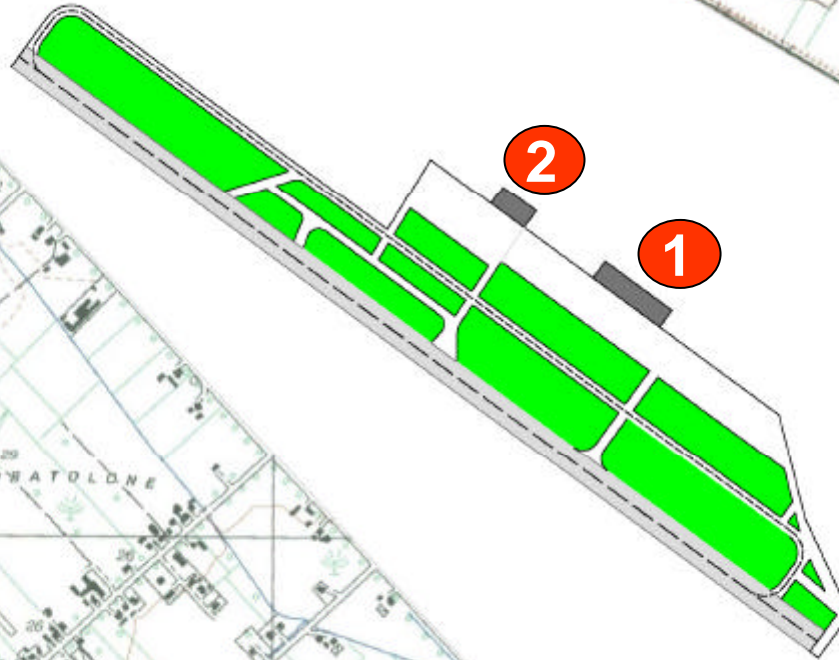
Le limitazioni di peso in decollo sono dell'ordine del 7%, consentendo comunque una distanza di volo maggiore di 2700 km.

Non ci sono limitazioni di peso in atterraggio.

Ipotesi 1 allungamento pista esistente

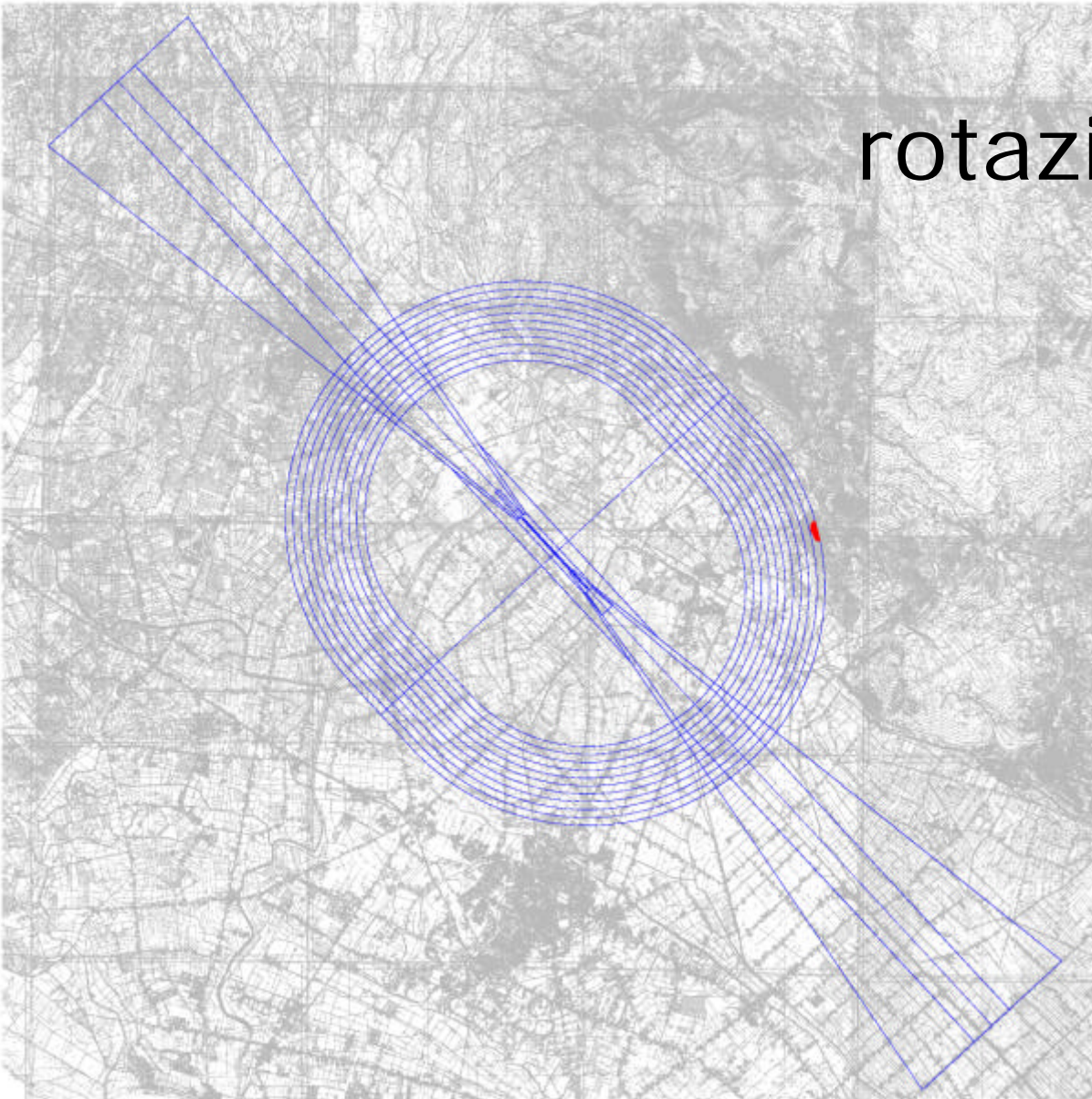


Ipotesi di layout aeroportuale



-  Pista attuale allungata a 2400m
-  1 Aerostazione Commerciale
-  2 Aerostazione Aviazione Generale

Ipotesi 2 rotazione pista



Verifica anemometrica e di visibilità

Coefficiente anemometrico sempre maggiore di 95%

- Non ci sono direzioni dominanti, è possibile l'atterraggio sia da Nord che da Sud

Condizioni di visibilità a 2000m sempre maggiori del 90%

Uso dello spazio aereo

Lo spazio aereo di Latina è interessato da:

- Rotte da Sud per Ciampino, Fiumicino
- Rotte da Fiumicino verso est

Le rotte sono attualmente poco utilizzate per garantire l'attività militare

La futura riorganizzazione dell'uso dello spazio aereo sembra quindi di facile attuazione

Verifica di impatto acustico

Previsione del rumore aeroportuale applicando il modello INM – Integrated Noise Model, come previsto dalla Normativa

Il modello consente di definire tre zone di rumore

Zonizzazione acustica (DM 31/10/1997)




Zona	L_{VA} dB(A)	Note
	< 60	<i>Destinazione d'uso del territorio</i>
A	60-65	<i>Nessuna limitazione</i>
B	65-75	<i>Ammesse attività diverse (agricole, industriali, commerciali, ecc.) con misure di isolamento acustico</i>
C	> 75	<i>Ammesse solo le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali</i>

Pista attuale allungata a 2400m

Traffico di 50000 mov/anno:

- 25000 decolli a Nord/Ovest
- 10000 atterraggi da Sud/Est
- 15000 atterraggi da Nord/Ovest

Latina Scalo

-  Zona A: nessuna limitazione
-  Zona B: ammesse attività diverse
-  Zona C: attività aeroporto

Latina






Pista allungata a 2400m e ruotata

Traffico di 50000 mov/anno:

- 25000 decolli a Nord/Ovest
- 10000 atterraggi da Sud/Est
- 15000 atterraggi da Nord/Ovest

Latina Scalo

Latina

-  Zona A: nessuna limitazione
-  Zona B: ammesse attività diverse
-  Zona C: attività aeroporto



Considerazioni

Pista	PRO	CONTRO
<i>2400m</i>	Riutilizzo pista esistente, con minori costi di intervento	Vincolo archeologico a causa dell'Appia Impossibilità di ulteriori allungamenti della pista
<i>2400m Ruotata</i>	Minori vincoli acustici Possibilità di ulteriori allungamenti	Costi di intervento maggiori (Euro 35M contro 12M)