

Gemina, Fabrizio Palenzona: presentazione del piano di sviluppo 2012–2044 di Aeroporti di Roma S.p.A.

Aeroporti di Roma S.p.A., guidata da [Fabrizio Palenzona](#), ha presentato oggi il piano di sviluppo 2012-2044, che si pone l'obiettivo di essere volano al servizio del Sistema Paese e supportare l'espansione infrastrutturale di un Hub, quale l'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci, in grado di soddisfare il sempre crescente traffico aereo (circa 38 milioni di passeggeri, nel 2011).

La volontà di fare di Fiumicino uno scalo sempre più efficiente, in grado di fornire a viaggiatori e compagnie aeree un servizio di altissima qualità, è quindi il principale obiettivo del Piano di sviluppo dell'aeroporto Leonardo da Vinci che Adr, con il supporto di Changi Airport, ha elaborato per gli anni 2012-2044. Un piano di investimenti per oltre 12,1 miliardi di euro (2,5 nel prossimo decennio) che tiene conto dei fattori industriali, dando nel contempo grande attenzione all'impatto ambientale delle opere che saranno realizzate.

Nel prossimo decennio bisognerà fronteggiare forti criticità operative dovute ad una evoluzione del traffico aereo che impegnerà severamente la capacità della principale aerostazione della Capitale. La stessa crescita del traffico passeggeri, che dovrebbe raggiungere 43 milioni di viaggiatori nei prossimi anni, sarà limitata dall'attuale capacità delle infrastrutture legate all'aeroporto.

Per tale motivo gli interventi programmati prevedono nel 2016 il completamento dell'area di imbarco F e dell'avancorpo del Terminal 3, nel 2019 la realizzazione della 4ª pista e, negli anni 2020/2021, la realizzazione dell'area di imbarco A, l'avancorpo del Terminal 1 e il Terminal 4.

Il Piano prevede, inoltre, entro il 2020, anche un significativo miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto. Un fattore ritenuto strategico per il successo dell'iniziativa.



Ecco i principali interventi in agenda:

Il collegamento ferroviario (prolungamento FR5) per accedere da Nord

Il collegamento stradale da Nord con svincolo sia sulla SS1 Aurelia che sulla A12 Roma Civitavecchia;

L'ottimizzazione e il miglioramento dell'esistente linea ferroviaria FR1 e del Leonardo Express;

Il corridoio della Mobilità C9 da Acilia, passando per il nuovo ponte di Dragona, la Fiera di Roma, il Parco Leonardo fino ad attestarsi nell'area a sud dell'aeroporto/Cargo City;

L'ottimizzazione di Via della Scafa;

Il completamento delle complanari Autostrada Roma-Fiumicino.

E' evidente che, per garantire la sostenibilità finanziaria del Piano, risulta improrogabile equiparare le tariffe aeroportuali a quelle europee al fine di incentivare l'afflusso di capitali privati attraverso la sottoscrizione del Contratto di Programma e per intercettare sullo scalo capitolino i crescenti volumi di traffico di cui tutto il Paese potrà beneficiare.

L'adeguamento delle tariffe è dunque un essenziale prerequisito per lo sviluppo ed è necessario per colmare quel gap esistente con altre realtà europee che usufruiscono di una media tariffaria più alta dell'80% rispetto al Leonardo da Vinci. La media europea è infatti pari a 28,9 euro/pax rispetto a quella dello scalo della Capitale che è pari a 16 euro/pax. Questo "riallineamento" consentirà di cogliere una grande opportunità sia per [Aeroporti di Roma](#) sia per il sistema Paese: riuscire a finanziare l'intero progetto, in larga parte ed in modo via via crescente, grazie ai ricavi tariffari originati da clienti esteri (circa il 50%), che oggi sono chiamati a fronteggiare tariffe di gran lunga superiori a quelle applicate da ADR.

E' di tutta evidenza quindi come, anche da un punto di vista di politica industriale nazionale, questa rappresenti un'occasione irrinunciabile e indifferibile.

La proposta di Contratto di Programma presentata ad Enac da parte di Aeroporti di Roma S.p.A. è sostanzialmente finalizzata a:

- garantire la certezza delle regole tariffarie da applicare durante tutto il periodo concessorio (fino al 2044);
- assicurare l'equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio anche attraverso un'adeguata remunerazione del capitale investito; in particolare, alla cosiddetta bancabilità di alcune clausole contrattuali, ossia alla sostenibilità delle stesse di fronte al mercato bancario e degli enti finanziatori;
- individuare strumenti di pianificazione infrastrutturale e procedure di autorizzazione per quanto attiene a tempi e modalità di approvazione, in coerenza con le urgenti esigenze di sviluppo e gli ingenti investimenti da realizzare.



Occupazione: più 230 mila posti di lavoro

Il programma di investimenti messo a punto da Aeroporti di Roma genererà importanti ricadute socio-economiche sia a livello locale sia sull'intero sistema Paese. Nel prossimo decennio è infatti prevista la creazione di almeno 30.000 nuovi posti di lavoro, che arriveranno a circa 230.000 nel lungo termine (2044).

Le previsioni effettuate, basandosi su autorevoli fonti quali Airport Council International e su analoghi progetti già realizzati (aeroporti di Atlanta, Denver, Houston, Miami, Schiphol, Ottawa, Bergamo), dimostrano che, per ogni milione di passeggeri, vengono generati in

totale circa 4.000 nuovi posti di lavoro, tra impatto diretto, indiretto e indotto. L'effetto stimato sulla crescita dell'economia è altrettanto rilevante: si tratta di attività aggiuntive stimabili in circa 2,3 miliardi di euro nel 2020.

Le attività economiche aggiuntive riconducibili all'aeroporto sono stimate in un contributo addizionale al PIL del Lazio pari a +1,7% nel 2020 e a +20% nel 2044 (a livello nazionale +0,6% del PIL).

Tali stime tengono in considerazione solo l'operatività del nuovo aeroporto e non includono i benefici occupazionali connessi all'implementazione dell'ingente piano infrastrutturale di investimenti previsto.

Grande attenzione all'impatto ambientale: Leonardo da Vinci sempre più green airport

Il Master Plan dell'aeroporto, redatto con il supporto della società inglese di progettazione aeroportuale Scott Wilson, si svilupperà tenendo conto dell'esigenza di far diventare l'aeroporto Leonardo da Vinci un polo a basso impatto emissivo e un esempio virtuoso per il contenimento dell'impatto acustico, per l'integrazione e il rispetto di tutti i beni paesaggistici, ambientali, culturali e archeologici. L'uso di energie rinnovabili (fotovoltaico e geotermico) ed una riduzione generalizzata dei consumi, porteranno verso il concetto di green airport. Aeroporti di Roma, infatti, ha implementato e mantiene attivo, da oltre dieci anni, un sistema di gestione ambientale, per gli aeroporti Leonardo da Vinci e G.B. Pastine, certificato ai sensi della norma ISO14001 e coerente con i principi di Politica Ambientale sottoscritti dalla Direzione aziendale. Due depuratori biologici e quattro dissolutori, progettati per trattare le acque meteoriche di dilavamento provenienti dai piazzali e dalle piste, garantiscono un processo di depurazione e controllo che consente di rispettare ampiamente i limiti di concentrazione allo scarico dei parametri di legge. Studi sulla qualità dell'aria, commissionati ormai da alcuni anni all'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del CNR di Roma per misurare la presenza e la natura degli inquinanti atmosferici, hanno evidenziato che i valori che caratterizzano la qualità dell'aria dell'aeroporto Leonardo da Vinci sono inferiori sia a quelli misurati in un'area urbana interessata da traffico veicolare, sia ai limiti previsti per i centri abitati dalla normativa nazionale e comunitaria.

Aeroporti di Roma è, inoltre, all'avanguardia nella lotta ai cambiamenti climatici. Dal 2010 è attivo il progetto di quantificazione delle emissioni dirette (prodotte cioè dall'operatività aziendale) e indirette (prodotte da terzi) di anidride carbonica (CO₂) associate ai singoli processi operativi per fonte d'emissione e classificate dal punto di vista organizzativo secondo una scala di influenza, al fine di controllare i processi considerati più significativi.

Convenzione Unica

Il Contratto di Programma "in deroga" offerto dal legislatore recentemente (Legge 03.08.2009 n. 102) ad Enac e ai sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale (con traffico superiore ai 10 milioni/anno di passeggeri) introduce un sistema derogatorio all'attuale quadro normativo in grado di delineare un nuovo modello di regolazione tariffaria pluriennale.

Il Contratto di Programma "in deroga" così concepito, semplifica quindi il quadro regolatorio introdotto dalla Delibera CIPE e dalle linee guida applicative di Enac, e fissa un quadro di riferimento chiaro e determinato oltre che consentire di mantenere una stretta correlazione tra l'attività di programmazione degli investimenti e la relativa copertura finanziaria degli stessi attraverso la contestuale disciplina della predisposizione del piano di sviluppo aeroportuale e del piano economico – finanziario.

FONTE: LaStampa.it