

## Il sistema aeroportuale laziale

La regione Lazio conta complessivamente 11 fra aeroporti e aviosuperfici, tuttavia solo gli scali di Ciampino e Fiumicino sono stati inseriti nell'ultimo PNA presentato da ENAC nel 2014, attualmente sottoposto a VAS.

Tale situazione appare incomprensibile alla luce del necessario e urgente decongestionamento dell'aeroporto di Ciampino e di un più adeguato utilizzo (LCC vs FSC) di quello di Fiumicino, ma soprattutto dell'inspiegabile e immotivata cancellazione dell'aeroporto di Viterbo nel 2012 da parte del governo Monti, presa senza contestualmente prevedere un aeroporto sostitutivo.

Il terzo scalo avrebbe la funzione di raccogliere i voli low cost ovvero il traffico O&D a corto-medio raggio (da ora in poi denominato per brevità O&D), attualmente dislocato sugli aeroporti di Fiumicino e Ciampino.



Scopo di questa nota è individuare una short list (almeno 2) di aeroporti laziali da dedicare al traffico O&D, selezionando, tra quelli sopra raffigurati, quelli che hanno una maggiore predisposizione all'apertura al traffico civile, in termini di rapida fattibilità e di minima onerosità economica, ovvero:

1. **PRATICA DI MARE**
2. **LATINA**

### Caratteristiche generali del terzo scalo

Riportiamo e prendiamo come riferimento le caratteristiche dell'aeroporto di Viterbo, contenute nell'all. 4 all'Atto unico Convenzione-Contratto di programma sottoscritto tra ENACe ADR a ottobre 2012, poi modificato e approvato a dicembre dello stesso anno dal Governo Monti, previa cancellazione di Viterbo.

- L'aeroporto doveva avere una pista di volo di lunghezza pari a 2.900 m x 45 m di larghezza, prolungabile fino a 3.100 m. - - - -

- L'apron doveva essere dotato di circa 20 piazzole di sosta aeromobili e, se necessario in base a diverse evoluzioni della domanda di traffico rispetto a quelle evidenziate, estendersi a circa il doppio nella fase di lungo termine. -

- Il terminal doveva essere modulare e in una prima fase di breve-medio periodo consentire una capacità pari a circa 5 milioni di pax/anno , ampliabile nel medio lungo periodo fino a 10 milioni di pax/anno.

La capacità operativa massima doveva essere di 30/40 movimenti ora per un totale di circa 200 movimenti giorno.

## **Pratica di Mare**

**come aeroporto misto militare/civile low-cost ed eventuale cargo**

**Le caratteristiche attuali sono:**

**Area di Sedime: 830 ha (interamente militare)**

**Pista principale: 3.000 mt.x 45 mt.**

**Pista sussidiaria:3.000 mt x 30 mt.**

### **Contesto**

Il sito aeroportuale di Pratica di mare costituirebbe un'indiscutibile opportunità per il rilancio del litorale romano verso sud che versa da decenni in uno stato di abbandono e scarso sviluppo socio economico.

Il sito gode, oltre che la vicinanza con la capitale, di essere ubicato vicino al mare e ai parchi di divertimento quali Zoomarine, Cinecittà world nonché ad aree commerciali come Outlet e Shopping Village di Castel Romano. Importante anche la sua vicinanza alla zona industriale di Pomezia/Santa Palomba e Aprilia con fabbriche ed aziende in prevalenza specializzate nel campo farmaceutico e chimico. Con i dovuti collegamenti sono possibili il raggiungimento del porto di Anzio per le isole pontine.

Il collegamento ferroviario è tecnicamente fattibile tramite il prolungamento della ferrovia Roma-Lido, passando all'interno della tenuta del presidente (8 km x 50 mt) parallela alla strada statale litoranea. Anche se occorrerebbe sciogliere il nodo, se possibile, dell'attraversamento dell'area che rientra nella riserva del litorale romano. Il prolungamento ferroviario è di fondamentale importanza per il collegamento con l'eventuale terminal passeggeri che si dovrà realizzare fra la pista ed il mare al di fuori del sedime attuale e separato dalla zona militare collocato ad est della pista di volo. Necessiterebbero di adeguamento e riqualifica le strade di Via Arno, Via di pratica di mare e Via del Mare di Pomezia che sono le uniche vie di accesso alle eventuali infrastrutture civili da realizzare.

**VEDUTA AEREA DA SUD DEL SEDIME AEROPORTUALE DI PRATICA DI MARE**



**Procedure aeree**

L'aeroporto di Pratica di mare ha 2 piste parallele entrambe lunghe 3000 m. ma una larga 45 m. e l'altra 30 mt. Soltanto la pista principale( 45 m) è radio assistita da ILS per pista 31 verso nord mentre gli avvicinamenti finali per pista 13 verso sud vengono effettuati a vista. Il traffico militare, se costretto per pista 13 verso sud, effettuerà la procedura proveniente da sud e poi effettuare la procedura base sul campo facendo un 180° riallineandosi verso sud e portarsi all'atterraggio. Per effettuare un avvicinamento da nord con lungo finale i traffici attualmente sono costretti ad effettuare la procedura usando i sentieri di avvicinamento di FCO delle piste 16L-16C-16R per poi proseguire a 2000 Ft di quota, senza atterrare a FCO, fino alla pista 13 di Pratica di mare.

Quindi gli avvicinamenti verso nord su pista 31 non risultano avere interferenze di volo con gli altri aeroporti, mentre gli avvicinamenti verso sud su pista 13 richiedono la realizzazione di nuove tracce di approach che servono a bypassare il traffico in arrivo su FCO e CIA.

### **Azioni ed opere propedeutiche:**

1. Trasferimento del Reparto sperimentale volo A.M. su altra sede (es. Piacenza, Decimomannu o Grazzanise se non convertito a civile). Il traffico civile risulta incompatibile con l'attività di volo sul campo di aeromobili caccia/intercezione.
2. Restrizione delle procedure di ingresso/uscita del traffico ala rotante, (zona pista di volo non più utilizzabile a tempo pieno).
3. Lo sviluppo infrastrutturale zona ovest richiede ulteriori 80-90 Ha al di fuori del sedime attuale (Terminal-Piazzali-Ferrovia-viabilità-infrastrutture accessorie)-zona verde come in figura seguente.
4. La pista di volo principale richiede azioni di riqualifica del manto di asfalto e il ricondizionamento dei sistemi luminosi di avvicinamento su entrambe le testate.

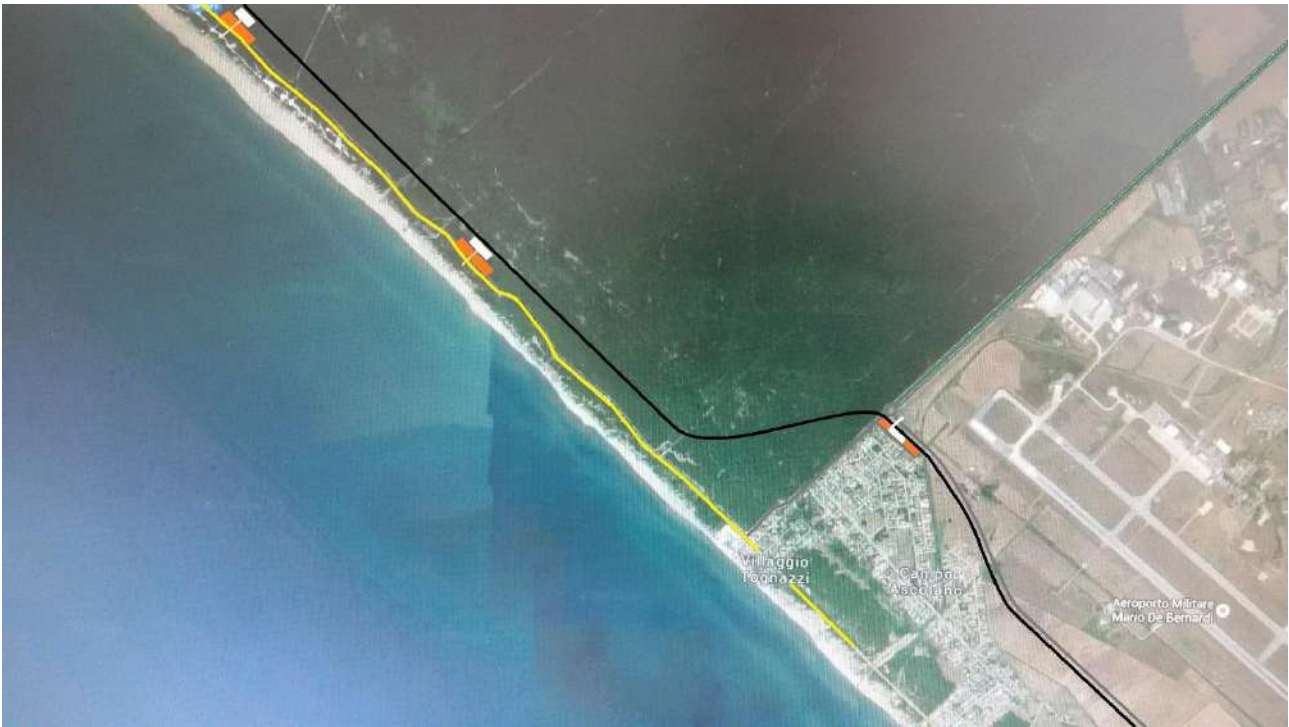
### **Vantaggi del prolungamento ferroviario:**

1. Garantisce un collegamento rapido fra la capitale e l'aeroporto low cost.
2. Facilita l'accesso al mare libero dei romani e turisti con la realizzazione di stazioni intermedie in prossimità degli accessi alla spiaggia di Capocotta.
3. Diminuzione dell'uso del mezzo privato con conseguente risparmio dei costi individuali.
4. Parcheggi al mare a pagamento per il bene delle casse comunali.
5. Permette ai cittadini residenti (studenti, pendolari) dei comuni di Pomezia-Ardea-Tor San Lorenzo e zone limitrofe di raggiungere scuole e posto di lavoro facilmente, situati nei municipi della capitale.
6. Conseguente aumento di esercizi commerciali e quindi posti di lavoro.
7. Abbassamento del traffico pendolare sulla Pontina.

MAPPA DEL SITO AEROPORTUALE DI PRATICA DI MARE



TRACCIATO DEL PROLUNGAMENTO FERROVIA LIDO (ZONA RISERVA DEL PRESIDENTE-CAMPO ASCOLANO)



TRACCIATO DEL PROLUNGAMENTO FERROVIA LIDO (ZONA TERMINAL-TORVAIANICA)



IPOTESI di LAYOUT (Pratica di Mare)

(TAXIWAY-TERMINAL PAX E CARGO-GENERAL AVIATION-PARCHEGGI-STAZ. FERR.-HOTEL)



## Aeroporto di Latina

Come scalo civile per passeggeri e cargo

Le caratteristiche attuali sono:

Area di Sedime 200 ha

Lunghezza pista: 1.700 m.

Larghezza pista: 40 m.

### Contesto

L'aeroporto di Latina si trova ad una distanza di 10 km dal centro della città e a 70 km da Roma centro. La scelta dell'Aeroporto a Latina è infatti supportata da uno Studio di fattibilità, commissionato dall'Ente camerale, al Centro di Ricerca di Logistica e Trasporti della Facoltà di Ingegneria, Università La Sapienza di Roma, Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade e presentato il 28 febbraio 2007 nella Sala Consiglio della Camera di Commercio.

Alla presentazione dello studio erano presenti il Comune di Latina, la Provincia di Latina, oltre ai rappresentanti di Confindustria, Federlazio, Confesercenti, Confcommercio, Lega Coop e Confcooperative, della CGIL, CISL e della UGL.

Lo studio presentato ha infatti rafforzato la fattibilità del progetto di realizzazione dell'aeroporto in provincia di Latina, indicando, in modo scientifico, verificando l'esistenza di condizioni tecniche ed i punti di forza della scelta, che sono:

- vicinanza della stazione ferroviaria
- insussistenza di vincoli ambientali ed archeologici

## Procedure aeree

L'aeroporto Comani di Latina non presenta particolari problematiche dal punto di vista di approccio sia per pista 12 verso sud sia per pista 30 verso nord. Con la eventuale rotazione della pista di 10° in senso orario migliora le condizioni di sicurezza allontanando i rilievi presenti in zona sud-est.

L'aeroporto potrebbe anche svolgere la funzione di alternato a Fiumicino, in caso di inagibilità temporanea di quest'ultimo per conimeteo o altro; ruolo che non potrebbe essere svolto, data la vicinanza, da Pratica di Mare.

La vicinanza dell'esistente aeroporto di Pratica di mare invece potrebbe presentare dei conflitti di traffico in avvicinamento verso nord. Andrebbero riviste le separazioni, procedure di discesa di pratica di mare verso nord e la zona di holding per i traffici in arrivo a FCO su piste 34L/34R verso nord.

### CONI DI VOLO DELLA PISTA NUOVA RUOTATA



### Azioni ed opere propedeutiche:

Considerato che l'attuale pista non permette operazioni con velivoli di classe C (Boeing serie 737 e Airbus serie 320) e superiori dovuto al gradiente di pressione molto basso (PCN Pavement Classification Number, pari a 22/R/C/Y/T velivolo di riferimento MB339) e che il cono di volo per pista 30 è limitato da rilievi in prossimità sud-est dell'avvicinamento finale è consigliabile, come previsto tra l'altro nel sopracitato studio, ruotare la pista di circa 10°, ricostruendola da zero.

Si rimuoverebbe così ogni rischio archeologico dovuto alla presenza dell'Appia (zona nord) e garantire, nel futuro, la possibilità di un ulteriore allungamento della stessa fino ad un massimo di 3000 m., necessario soprattutto per il traffico aeromobili cargo e per lo sviluppo del traffico Low Cost di tipo intercontinentale.

Inoltre, la rotazione della pista favorisce gli addensamenti abitativi di Latina scalo, allontanando il sentiero di avvicinamento per pista 30 verso nord.

1. Lo spostamento su altra sede del 70° STORMO è un'azione necessaria poiché il livello di traffico low cost e cargo non è compatibile con l'attività addestrativa sul campo di primo livello con aerei di classe A e ultraleggeri motorizzati ad elica (monomotore e bimotores SF260 e T2006A).
2. Spostamento all'interno dell'aeroporto della sede dell'aeroclub di Latina ed struttura elisoccorso 118 poiché confligge con il sedime della nuova pista trovandosi fra la via appia e la testata pista 30 attuale.
3. Demolizione delle infrastrutture militari (Hangar, palazzine, magazzini etc.)
4. Chiusura parziale di Via Eschido, che taglia il nuovo sedime e la nuova pista.
5. Valutazione di esproprio di terreni necessari alla realizzazione delle opere.

### infrastrutture necessarie

1. Ricostruzione con rotazione della pista che soddisfi i carichi di pressione (PCN) fino a velivoli di classe E e permetta l'allungamento fino a 3000 m.
2. Realizzazione di taxiway parallela alla pista per garantire il traffico fino a 30-40 mov/ora.
3. Realizzazione piazzale aeromobile (circa 20 piazzole remote con prevalenza vel. Classe C)
4. Realizzazione del Terminal passeggeri per un traffico di circa di 10 milioni.
5. Realizzazione della stazione ferroviaria e relativo collegamento pedonale al terminal
6. Realizzazione di nuova torre di controllo, caserma vigili del fuoco
7. Si rende necessario la realizzazione di una bretella stradale di collegamento con la Pontina.

### IPOSTESI DI LAYOUT (LATINA)



## Considerazioni finali

La creazione del terzo scalo aeroportuale riguarda essenzialmente il trasporto passeggeri dal momento che è in questo comparto è previsto il maggiore sviluppo di domanda.

Per le merci non è previsto un'analoga crescita anche per il fatto che si sta cercando di incrementare l'utilizzo di altre modalità (ferrovia, nave) come alternative al trasporto stradale.

Lo scalo di **Latina** si troverebbe in un'area densa di collegamenti stradali e ferroviari con Roma e con le principali direttrici nazionali; lo scalo potrebbe essere di supporto e integrazione per lo sviluppo delle altre infrastrutture logistiche dell'area (mercato ortofrutticolo di Fondi, Porto di Gaeta, etc.).

Lo scalo di **Pratica** risulterebbe meno accessibile, a causa del minor numero di vie di collegamento stradale disponibili, handicap che sarebbe superabile se fosse possibile la realizzazione del prolungamento della ferrovia Roma-Lido.

Il terzo scalo avrebbe il compito principale di alleggerire il traffico di turisti diretti a visitare Roma, ma potrebbe e dovrebbe divenire un punto di partenza per lo sviluppo del turismo in altre aree della regione che pure presentano siti archeologici, paesaggi ed opportunità interessanti sul litorale Sud laziale quali isole pontine, parco nazionale del Circeo, Terracina, Sperlonga e Gaeta.

**Entrambi i siti aeroportuali necessitano di infrastrutture ad-hoc da realizzare ex-novo, in quanto le infrastrutture militari esistenti non sono convertibili, sia per posizione che per caratteristiche compatibili con quelle necessarie per un aeroporto di questo livello.**

**Dal punto di vista degli investimenti per i necessari adeguamenti infrastrutturali si può assumere in via del tutto preliminare e approssimativa un costo di:**

- 60 milione x Latina
- 100 milione x Pratica di Mare

**Dal punto di vista dei tempi di realizzazione**

- 4-5 anni x Latina
- 4-5 anni x Pratica di Mare, dall'ottenimento della VIA relativa all'attraversamento della Riserva