

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

RELAZIONE DI SINTESI



AEROPORTI: LE NUOVE INFRASTRUTTURE GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DEGLI SCALI ITALIANI

06/06/2017

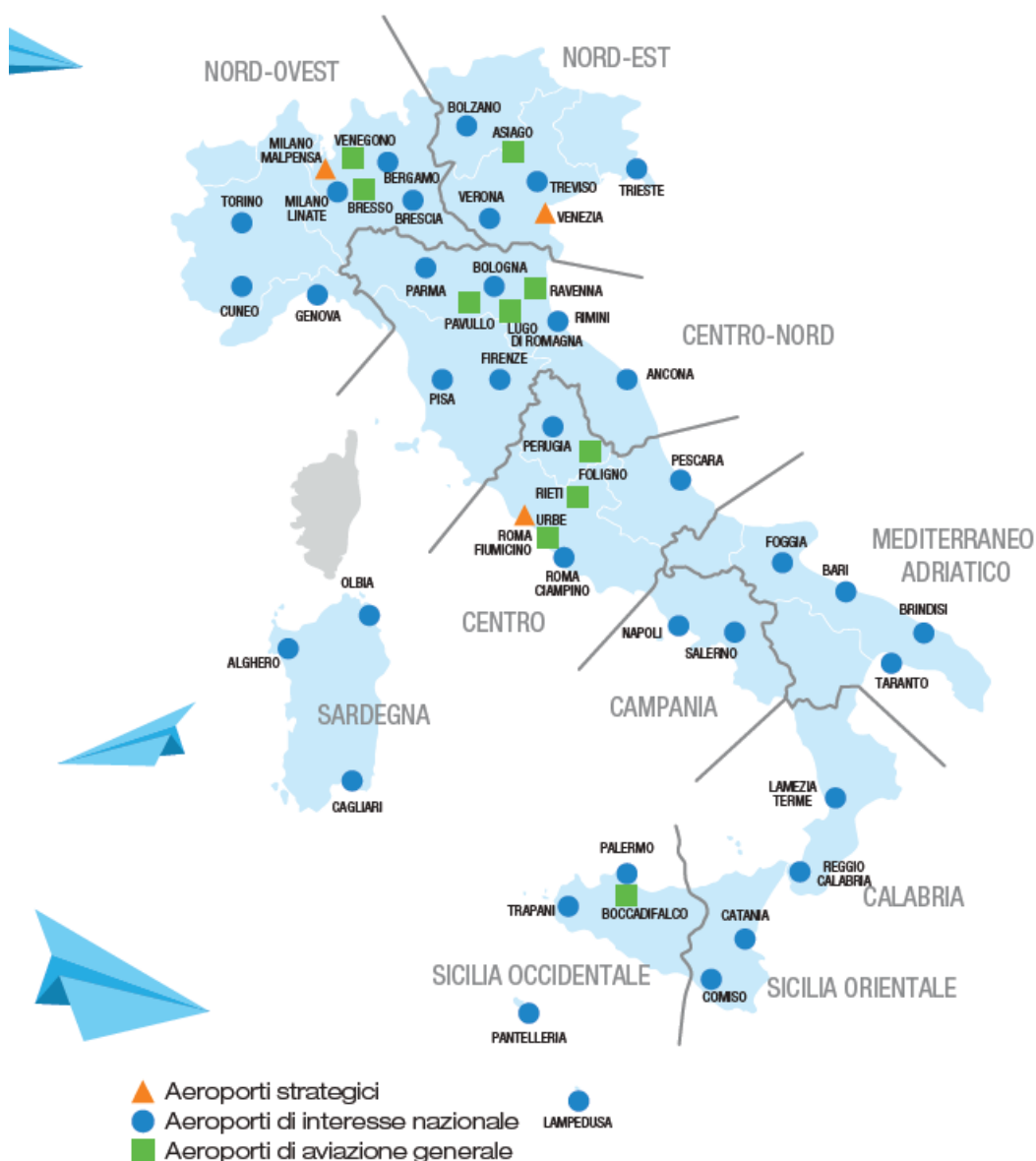
AEROPORTI: LE NUOVE INFRASTRUTTURE

GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DEGLI SCALI ITALIANI

Il volume realizzato dall'ENAC intende dar conto degli investimenti infrastrutturali operati sugli aeroporti nazionali dal 2000 con proiezioni future a medio e lungo termine. È costituito dagli interventi istituzionali del Presidente e del Direttore Generale dell'Ente e, per ciascuno degli aeroporti individuati, da una scheda tecnica e analitica completa di report fotografici.

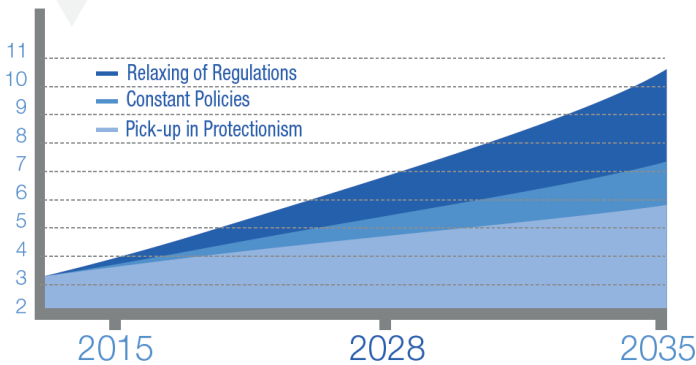
Vengono inoltre riportate tabelle riepilogative degli investimenti complessivi e degli investimenti ENAV 2000-2015 sugli scali aeroportuali e sugli impianti di assistenza al volo.

Le conclusioni, di seguito riportate, sono affidate al Direttore Centrale Vigilanza Tecnica ENAC, responsabile del progetto editoriale.



Secondo le previsioni dei maggiori Stakeholder aeronautici mondiali, il traffico passeggeri è destinato a raddoppiare tra il 2030 e il 2040, passando, secondo le previsioni IATA (International Air Transport Association), da 3,8 miliardi del 2016 a 7,2 miliardi del 2035 con un indice CAGR (Compound Average Growth Rate - tasso annuo di crescita composto, indice che rappresenta il tasso di crescita di un certo valore in un dato arco di tempo) del 4,9% annuo se permangono costanti le politiche del trasporto aereo, mentre un ampliamento delle liberalizzazioni potrebbe far superare il tetto dei 10 miliardi, al contrario uno scenario protezionista potrebbe rallentare la crescita fino a poco meno di 5 miliardi di passeggeri al 2035.

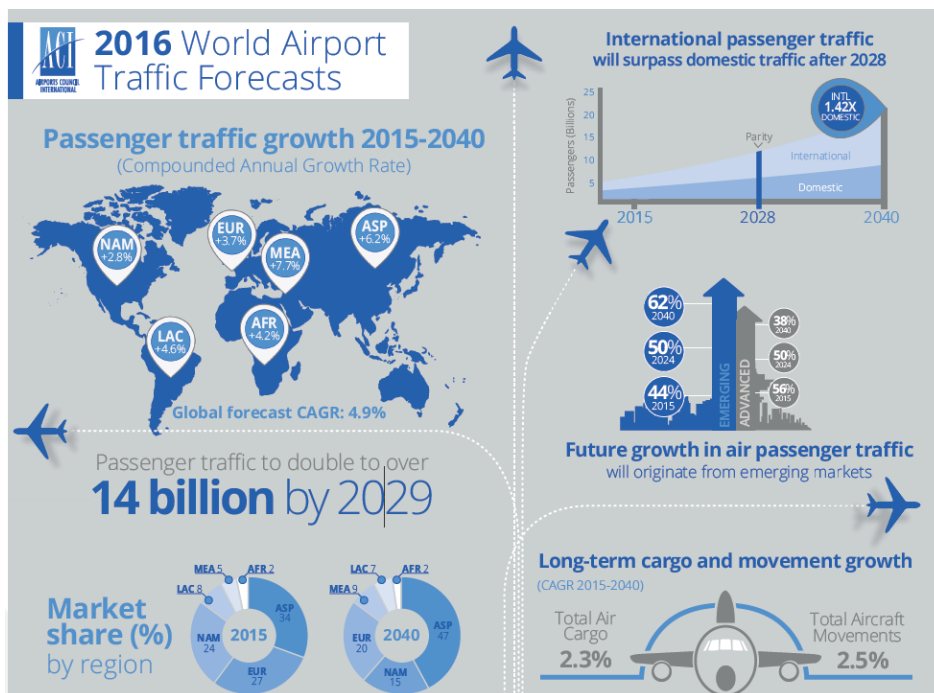
Pax billion (segment basis)



Nonostante la debole crescita economica mondiale, il trasporto di passeggeri invece continua ad aumentare. Il trasporto aereo prova a resistere anche alla minaccia degli attentati del terrorismo internazionale, come ha dimostrato lo scarsissimo effetto che hanno avuto sul traffico passeggeri in Europa gli atroci attentati all'aeroporto di Bruxelles e all'aeroporto Ataturk di Istanbul. Essi, sostanzialmente, hanno determinato una diminuzione del traffico su quei due

aeroporti nei mesi seguenti gli attacchi, con una parte dei passeggeri che ha cambiato gli itinerari di volo verso la destinazione prefissata. Come emerge dalla figura riportata di seguito, l'incremento è determinato anche dalle forti percentuali di crescita del trasportato da/per il Medio Oriente e l'Asia, Paesi caratterizzati dall'elevata numerosità della popolazione e da entrate per capita in forte aumento. Altro fattore rilevante per la crescita del trasporto aereo sono stati il calo del prezzo del petrolio e l'incremento di offerta di low fares.

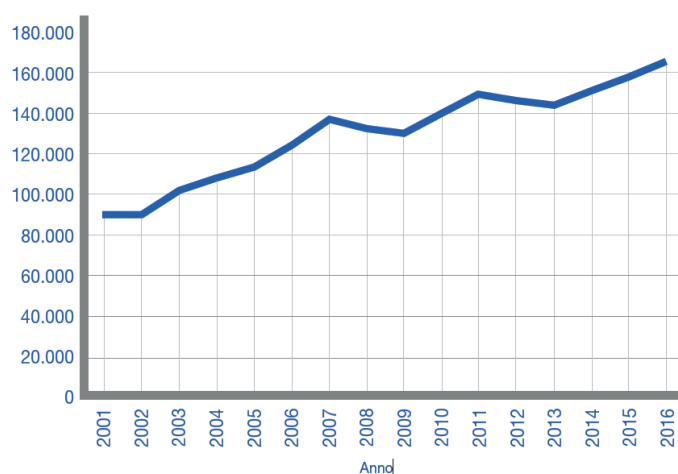
A livello mondiale le compagnie aeree low-cost detengono il 28% del numero di passeggeri trasportati nel 2016. In particolare le low-cost in Europa rappresentano il 32% del totale, seguite dalle regioni dell'Asia e del Pacifico con il 31% e del Nord America con il 25%. In Italia rappresentano ben il 49,5% del traffico.



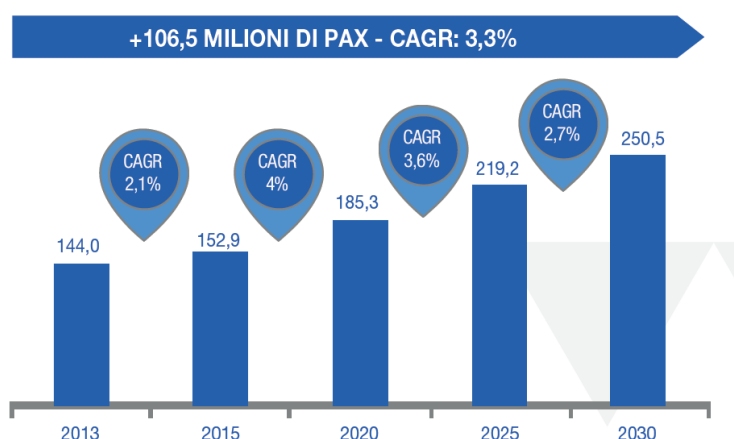
Nel 2016 gli scali europei hanno superato la soglia dei 2 miliardi di passeggeri, confermando un trend di crescita, nonostante l'incombente minaccia del terrorismo internazionale. I passeggeri sono aumentati del 5% per tre anni di seguito, nel solo mercato UE ancora di più: il 6,7% nel 2016. Nel concreto, quindi, gli aeroporti europei hanno registrato 300 milioni di passeggeri in più rispetto al 2013 e, di questi 300 milioni, 240 milioni nel mercato UE.

Sulla scia della forte crescita europea, anche il sistema aeroportuale italiano chiude il 2016 in positivo con oltre 164 milioni di passeggeri, circa 1 milione di tonnellate di merci e circa 1,3 milioni di movimenti aerei, con una crescita del traffico passeggeri rispetto al 2015 pari al 4,8%, del 6,1% della merce trasportata e del 2,4% dei movimenti aerei. La crescita del traffico intra UE è pari al 7,6%, il traffico nazionale invece ha registrato un incremento del 2,1%. Complessivamente i passeggeri transitati per gli aeroporti italiani sono stati 7,4 milioni in più rispetto al 2015.

Andamento del traffico passeggeri



Per l'Italia, il Piano Nazionale degli Aeroporti, sulla base di una stima effettuata nel 2013, prevede che i passeggeri in transito sugli aeroporti italiani dovrebbero raggiungere i 250 milioni nel 2030, con un CAGR del 3,3%.



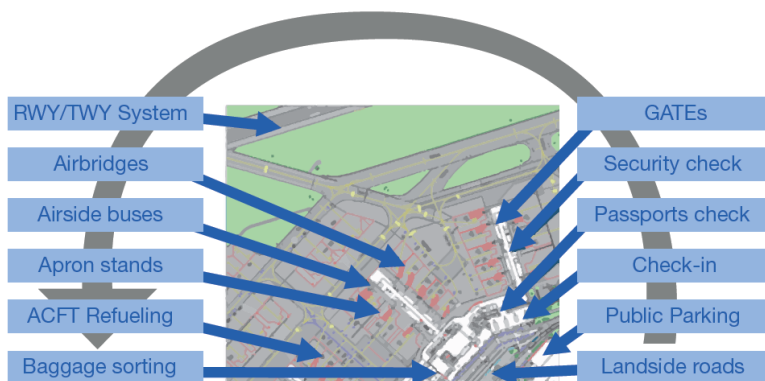
Si tratta di una stima cautelativa per la tipologia complessiva degli scali interessati, e anche per la debolezza dei maggiori operatori nazionali, che da ormai un decennio non riescono a contrastare adeguatamente la crescita delle compagnie low cost, con un disegno industriale che sia altrettanto valido.

L'Italia sarà in grado di soddisfare adeguatamente la domanda, moltiplicando la capacità della rete aeroportuale nazionale?

La capacità degli aeroporti deve essere tale da rendere efficienti le operazioni di volo e dare ai passeggeri un'esperienza piacevole. La mancanza di capacità con infrastrutture inadeguate impatta negativamente sull'esperienza del passeggero in forma di ritardi di volo, rotte più lunghe e orari inefficienti. Ne derivano costi sociali, ad esempio, in termini di perdita di opportunità di affari, posti di lavoro e sviluppo sociale.

Intervenire sulla capacità di un aeroporto richiede una pianificazione programmatica quanto meno di medio periodo, che non coinvolge soltanto la realtà aeroportuale, ma anche il territorio circostante, la capacità degli accessi ferroviari e stradali, la realizzazione di parcheggi e la cooperazione di Eventi non aeronautici, come la Polizia di Stato e i Vigili del Fuoco. Aumentare la capacità significa attuare interventi profondi sia sull'infrastruttura aeroportuale sia sui servizi ad essa correlati.

The CAPACITY Elements



Inoltre, occorre tenere presente le caratteristiche di sviluppo del traffico di ciascun aeroporto e ciò può non risultare banale in un periodo in cui la fortuna e la sfortuna di un aeroporto dipendono dalle strategie di traffico delle compagnie aeree (si pensi al crescente impatto delle compagnie low cost sugli aeroporti secondari), oppure dalla crescente concorrenza di mezzi di trasporto alternativi su percorsi fino a 500 km.

Inoltre, la costruzione di un nuovo aeroporto e l'aggiunta di ulteriore capacità a quelli esistenti sono processi lunghi e complessi, che coinvolgono decisioni politiche ai massimi livelli, che prevedono influenze e interventi governativi sui permessi necessari e, spesso, un contributo pubblico per la loro realizzazione.

Anche per questo le nuove infrastrutture aeroportuali diventano disponibili soltanto anni dopo che l'investimento è stato deciso.

Come ha sostenuto la Cassa Depositi e Prestiti in uno studio del 2015, investire in infrastrutture aeroportuali è importante, considerato il significato economico del trasporto aereo: in Europa esaminando complessivamente l'impatto diretto, indiretto, indotto e catalitico degli aeroporti europei si stima che questi contribuiscano all'occupazione complessiva per 12,3 milioni di unità circa, generando redditi da lavoro e capitale per più di 350 miliardi di euro e contribuendo alla formazione del valore aggiunto per più di 670 miliardi di euro.

Analizzando l'impatto della rete aeroportuale italiana sul PIL, la Cassa Depositi e Prestiti ha valutato che il dato si collochi su un valore pari al 3,6% e, sotto il profilo occupazionale, funga da moltiplicatore generando all'incirca un nuovo posto di lavoro ogni 1.000 passeggeri aggiuntivi.

La presenza di scali aeroportuali e collegamenti aerei efficienti rileva anche nella definizione delle scelte di investimento e di localizzazione delle sedi centrali delle grandi multinazionali. A tale proposito la Cassa Depositi e Prestiti stima che una crescita del 10% dell'offerta di trasporto aereo sulle rotte intercontinentali determini un aumento degli investimenti diretti esteri pari a 4,7% per quanto riguarda gli IDE (Investimento Diretto Estero) in entrata e dell'1,9% per quelli in uscita. Un'adeguata connettività aerea, inoltre, influenza anche le scelte di localizzazione degli impianti e delle sedi operative da parte delle grandi multinazionali: un aumento del 10% dell'offerta di servizi aerei produce un aumento del 4% del numero di impianti localizzati in prossimità degli scali aeroportuali.

In ogni caso, sono le scelte politiche a determinare il tipo di sviluppo che si vuole imprimere alla rete aeroportuale di ciascuno Stato, come è evidente, ad esempio, nel caso della Turchia: Paese che ha pianificato di diventare il maggiore hub dei voli europei verso il Medio Oriente e l'Asia, e ha investito nell'ampliamento dei maggiori aeroporti, Ataturk e Sabiha Gokcen di Istanbul, iniziando anche a costruire un aeroporto ancora più grande a Nord della città.

Contestualmente, le due maggiori compagnie nazionali, Turkish Airlines e Pegasus, hanno avviato un'agguerrita strategia tariffaria per attirare traffico.

Tale sinergia stava dando i suoi frutti, fino al momento in cui l'instabilità politica e i conseguenti attentati terroristici non hanno raffreddato la domanda.

Anche l'Italia avrebbe bisogno di una crescita veloce e adeguata della capacità aeroportuale e dello spazio aereo, in grado di accompagnare un incremento della domanda e favorirla.

Oggi in Italia vi sono oltre 43 aeroporti commerciali: un ristrettissimo numero svolge la funzione di hub in grado di offrire servizi aerei rivolti al mercato degli affari o del turismo, sia nazionali che internazionali e intercontinentali e che raccolgono il traffico proveniente da aeroporti più piccoli; altri scali regionali collegano le regioni periferiche ai centri di attività economica e politica, indirizzando il traffico verso gli hub e, negli ultimi anni, offrono anche collegamenti diretti verso l'Europa, spesso operati dalle compagnie low cost.

Sin dal 2010, l'ENAC, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha affidato alla One Works-KPMG-Nomisma uno studio per disegnare lo scenario evolutivo di sviluppo del traffico aereo italiano, in grado di rappresentare le esigenze future, oltre che quelle attuali, attraverso un quadro previsionale sia a livello generale, con riferimento all'intera rete nazionale, che di ordine particolare con riferimento al singolo aeroporto. Sulla base di questo studio e sul quadro di previsioni di sviluppo a medio-lungo termine, sono state definite le strategie di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, recepite nel Piano Nazionale degli Aeroporti, entrato in vigore il 2 gennaio 2016, contenente le scelte strategiche finalizzate a dotare il Paese di uno strumento in grado di orientare gli investimenti delle società di gestione aeroportuale e di creare al contempo le condizioni per una maggiore intermodalità in linea con gli standard europei.

Il Piano individua le priorità infrastrutturali partendo da un quadro programmatico per lo sviluppo del settore e organizza la rete di trasporto aereo nazionale mediante 10 bacini di traffico omogenei. All'interno dei bacini di traffico sono stati identificati gli scali "strategici" - che svolgono la funzione di "gate intercontinentali" - e quelli "di interesse nazionale" che completano la rete.

Gli aeroporti di interesse nazionale dovrebbero essere in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino di traffico con una specializzazione dello scalo e una vocazione riconoscibile, funzionale al sistema aeroportuale del bacino e dovrebbero inoltre essere in grado di raggiungere un equilibrio economico finanziario. Gli aeroporti di particolare rilevanza strategica possono anche rivestire il ruolo di gate intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico e il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee e internazionali, come nel caso degli aeroporti di Roma Fiumicino, primario hub nazionale e gate intercontinentale; Milano Malpensa e Venezia.

Per quanto poi attiene in particolare alla vocazione di ciascuno scalo, è in atto una specializzazione di taluni scali per il traffico cargo: si osservi che lo scalo di Milano Malpensa gestisce il 54% del traffico cargo in Italia, quasi esclusivamente internazionale con un incremento nel 2016 del 7,4% rispetto al 2015,

seguito da Roma Fiumicino con il 16,1% del traffico cargo e un incremento sul 2015 del 10,9%. Si tratta di una realtà in evoluzione, che ormai da tre anni vede un tasso di crescita a livello nazionale intorno al 6% annuo.

Per centrare l'obiettivo di crescita atteso, sia per i passeggeri che per le merci, e rispondere adeguatamente alla domanda di traffico generata dai bacini di riferimento, bisogna governare il sistema attraverso strumenti di attuazione e controllo efficaci e attendibili. L'ENAC per questo ha messo a punto una catena di controllo per gestire l'intero processo di programmazione, pianificazione ed esecuzione degli interventi legati al processo di sviluppo.

Diversamente, fino agli anni 2000 le opere aeroportuali erano finanziate con leggi speciali e a carico del Bilancio dello Stato.

Attraverso la privatizzazione degli aeroporti italiani, lo Stato italiano - per il tramite dell'ENAC - ha individuato nella concessione di gestione totale lo strumento cardine per la crescita e lo sviluppo della rete di trasporto aereo nazionale. Oggi, quindi, ogni aeroporto ha gli strumenti necessari per finanziare gli investimenti

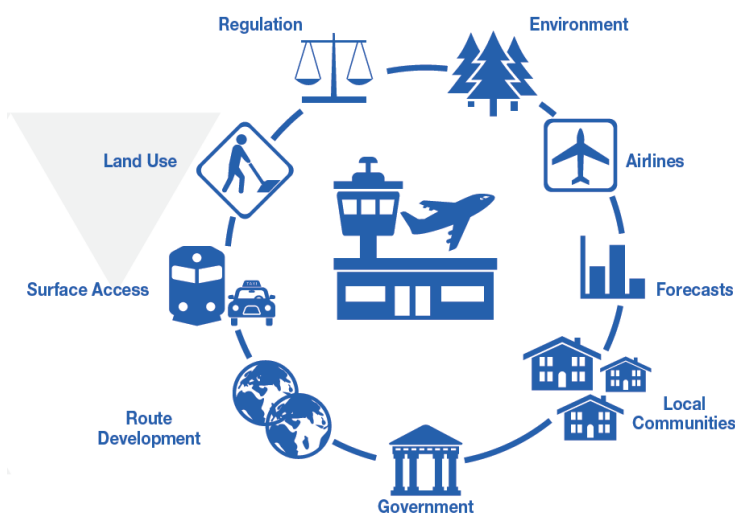
- una concessione;
- un piano di sviluppo aeroportuale, (masterplan);
- un contratto di programma e un programma degli interventi, corredato da un piano economico-finanziario.

La concessione, per una durata massima di 40 anni, viene affidata sulla base di un Programma di Intervento di lungo periodo, corredato da un piano economico-finanziario e da un piano di investimento.

In seguito al buon esito dell'istruttoria di valutazione del Programma di Intervento, l'ENAC sigla con il gestore aeroportuale una Convenzione di gestione totale, che prevede, tra gli obblighi del gestore, l'elaborazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan) e, ogni 4 anni la presentazione del Programma di Intervento (con eventuali aggiornamenti annuali in fase di monitoraggio) e ogni 10 anni per gli aeroporti con Contratto di Programma in deroga (sistemi aeroportuali di Roma, Milano e Venezia).

Lo scopo del Piano di Sviluppo Aeroportuale è di fornire le linee guida del futuro sviluppo dell'aeroporto che soddisfi la domanda di trasporto in modo finanziariamente sostenibile, e al tempo stesso risolvendo le problematiche aeronautiche, ambientali e socio economiche che esistono in una comunità.

La complessità della predisposizione dei Master Plan è ben evidenziata nella figura sottostante, che indica i principali aspetti di cui occorre tenere conto.



I Master Plan individuano le principali caratteristiche degli interventi di adeguamento e potenziamento degli scali tenendo conto delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrutture, delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti al territorio. Essi si riferiscono di norma ad uno scenario di sviluppo di breve e medio periodo (rispettivamente riferiti ai successivi 10, 15 anni e contengono le previsioni di traffico passeggeri e

movimenti, utilizzate come base per il dimensionamento delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo, con particolare attenzione verso l'intermodalità. Il quadro aggiornato dei Master Plan è disponibile sul sito internet dell'ENAC.

A garanzia della realizzazione degli investimenti, l'ENAC e le società concessionarie stipulano i Contratti di Programma e monitorano il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

I Contratti di Programma considerano un approccio di sostenibilità della gestione aeroportuale che passa attraverso il bilanciamento degli utili derivanti dalla gestione con gli investimenti necessari per lo sviluppo delle infrastrutture di volo al fine di assicurare al passeggero un servizio adeguato e rispettoso dell'ambiente.

I Contratti di Programma prevedono anche il Piano Economico Finanziario a dimostrazione della sostenibilità economica delle opere previste e in vista della definizione tariffaria.

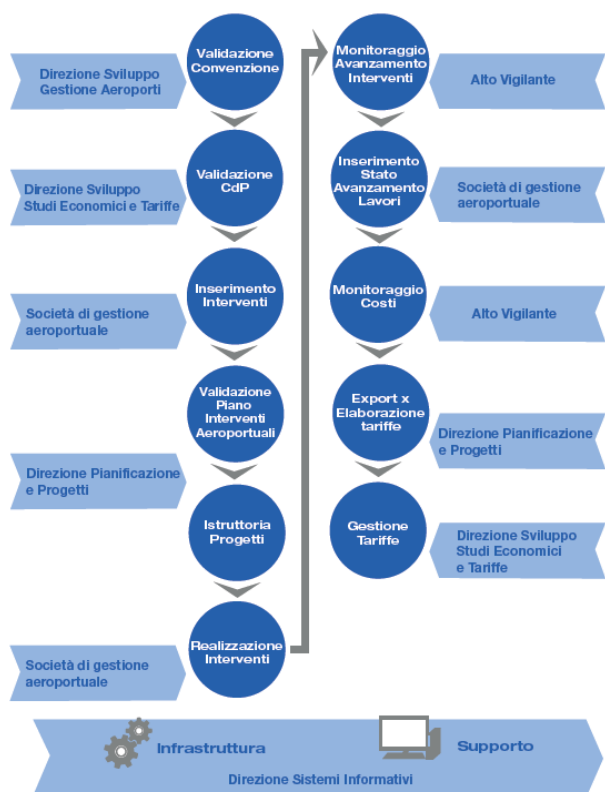


Come si può evincere dalle schede che accompagnano l'esposizione degli interventi effettuati dal 2000 ad oggi sugli aeroporti italiani, ad oggi risultano esaminati e approvati la quasi totalità dei Piani degli Interventi alla base dei Contratti di Programma e nel prossimo quinquennio è prevista la realizzazione di opere sugli aeroporti con un investimento complessivo stimato in circa 4 miliardi di euro.

Lo stato di attuazione degli investimenti viene continuamente verificato dall'ENAC, nell'ambito della propria attività di approvazione di piani di sviluppo degli aeroporti e dei progetti, come stabilito dall'art. 702 del Codice della Navigazione, nonché mediante la vigilanza in corso d'esecuzione e il collaudo finale e la certificazione di agibilità delle infrastrutture.

Al riguardo, nel 2014, è stato perfezionato il sistema MIA (Monitoraggio delle Infrastrutture Aeroportuali) - modulo integrato del più ampio sistema SISTRA (Sistema Territoriale degli Aeroporti) - che consiste in un'infrastruttura tecnologica di supporto alle esigenze operative dell'ENAC e delle società concessionarie, che consente di monitorare l'avanzamento degli interventi realizzati sul sedime aeroportuale, rispetto alle tempistiche programmate e validare, con percorsi tracciati e certi, gli effettivi costi sostenuti dalle società di gestione per il successivo riconoscimento in tariffa.

Si riporta nella seguente figura il flusso che individua le competenze rispettivamente suddivise tra le Direzioni dell'ENAC e le Società di gestione aeroportuale.



Questo strumento da un lato ha dematerializzato la consegna all'ENAC dei progetti di interventi aeroportuali, e dall'altro, ha consentito di avere in tempo quasi reale lo stato di avanzamento della realizzazione di ciascun lavoro, rispetto al cronoprogramma, con una forte economia di tempo e di risorse.

L'ENAC si è quindi dotato di tutti i meccanismi necessari a verificare che i piani di sviluppo aeroportuali non rimangano a lungo soltanto "progetti", fungendo altresì da stimolo per le società di gestione che si sono impegnate a realizzare interventi di ampliamento e ammodernamento dei rispettivi scali.

Come si può dedurre dalle schede a corredo dei capitoli relativi ai singoli aeroporti considerati in questo volume, ci sono sia punte di eccellenza che sintomi di

difficoltà tra le società di gestione. Bisogna riconoscere, tuttavia, che con la sistematica sottoscrizione dei Contratti di Programma con quasi tutte le società di gestione, la situazione degli investimenti è fortemente migliorata negli ultimi 5 anni ed è ormai a regime, con investimenti programmati e allocati per oltre 4 miliardi.

INVESTIMENTI 2000-2016 (In milioni di EUR)	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A BREVE TERMINE (In milioni di EUR)	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A MEDIO-LUNGO TERMINE (In milioni di EUR)
4.551,81	4.082,67	11.094,05

Le opere inserite nei Contratti di Programma sono ora valutate dall'ENAC anche sotto il profilo della qualità architettonica, attraverso una costante collaborazione assicurata ai gestori aeroportuali e ai progettisti, sia nella fase di sviluppo ed elaborazione dell'idea progettuale, sia nella successiva fase di esame del progetto.

Tale attività è tesa a indirizzare il connubio inscindibile tra forma e funzione verso interventi di qualità tecnicamente validi, atti a concorrere allo sviluppo dell'aeroporto quale sistema architettonico-urbanistico organico, integrato con il contesto territoriale attraverso la valorizzazione degli elementi culturali e delle eccellenze del territorio.

In particolare la qualità architettonica dei terminal è stata affrontata nella progettazione delle facciate, dei volumi, delle sistemazioni esterne, degli spazi interni, per accogliere il passeggero in arrivo e accompagnare il passeggero in partenza, attraverso una porta di ingresso-uscita che costituisce il biglietto da visita della città, della Regione, del Paese. Le ultime importanti opere realizzate, come il Molo C dell'aeroporto di Roma Fiumicino e la porta d'acqua dell'aeroporto di Venezia, ne sono validi esempi.



Occorrerebbe ora un intervento di semplificazione normativa che consenta di abbreviare i tempi delle procedure di valutazione ambientale strategica e di valutazione di impatto ambientale, fermo restando l'altissimo valore sociale delle istanze ambientaliste.

Tuttavia, di fronte all'ammodernamento e ampliamento di infrastrutture che possono determinare lo sviluppo di intere regioni del territorio nazionale e incidere in modo determinante sul PIL del Paese, creando nel frattempo posti di lavoro e valore aggiunto, sarebbe utile che tutte le Istituzioni interessate ponderino la valenza di una infrastruttura strategica rispetto alla tutela di porzioni di territorio, spesso ampiamente urbanizzate.

Bisogna cioè trovare un ragionevole compromesso tra due interessi che possono non essere contrapposti e che, anzi, devono convergere verso la ricerca dello sviluppo del benessere economico e sociale della Nazione.

L'ENAC, da parte sua, continua nell'opera di sensibilizzazione delle Istituzioni circa l'esigenza di guardare alle infrastrutture aeroportuali come moltiplicatore economico e occupazionale, come servizio pubblico da garantire al Paese e alla sua crescita.

RIEPILOGO INVESTIMENTI COMPLESSIVI

AEROPORTI STRATEGICI	INVESTIMENTI 2000-2016 <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A BREVE TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A MEDIO-LUNGO TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>
MILANO MALPENSA	740,49	1.017,20	-
ROMA FIUMICINO	1.017,20	1.754,08	9.626,35
VENEZIA	347,91	540,56	-
TOTALE	2.105,60	2.560,35	9.626,35

NORD

AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE	INVESTIMENTI 2000-2016 <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A BREVE TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A MEDIO-LUNGO TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>
BERGAMO	147,60	113,16	267,00
BOLOGNA	233,32	112,40	189,50
BOLZANO	32,87	-	-
BRESCIA	18,20	51,88	-
CUNEO	9,56	2,36	-
GENOVA	41,77	12,65	-
MILANO LINATE	75,40	316,63	345,30
PARMA	n.d.	3,31*	-
RIMINI	27,00	12,00*	-
TORINO	95,85	25,31	-
TREVISO	45,89	11,67	-
TRIESTE	18,08	38,90	-
VERONA	41,90	64,97	57,80
TOTALE	787,44	749,93	859,60

CENTRO

AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE	INVESTIMENTI 2000-2016 <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A BREVE TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A MEDIO-LUNGO TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>
ANCONA	20,00	12,18	-
FIRENZE	94,82	104,39	38,20
PERUGIA	59,55	0,95*	-
PESCARA	5,74	19,73	-
PISA	143,05	62,28	97,90
ROMA CIAMPINO	32,04	41,06	-
TOTALE	355,20	239,64	136,10

* importi da consolidare

AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE	INVESTIMENTI 2000-2016 <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A BREVE TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A MEDIO-LUNGO TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>
ALGHERO	47,73	12,95	-
BARI	153,70	30,15	42,00
BRINDISI	52,22	53,58	-
CAGLIARI	144,62	50,20	20,00
CATANIA	153,10	161,56*	358,40
COMISO	44,02	2,50*	-
FOGGIA	18,59	13,87	-
LAMEZIA TERME	27,97	63,92	-
LAMPEDUSA	25,00	12,40	-
NAPOLI	286,68	44,28	51,60
OLBIA	100,82	95,37	-
PALERMO	55,17	74,17	-
PANTELLERIA	37,90	9,50	-
REGGIO CALABRIA	19,41	-	-
SALERNO	6,38	41,80	-
TARANTO	105,52	10,05	-
TRAPANI	24,74	20,51	-
TOTALE	1.303,57	532,75	472,00

SUD

* importi da consolidare

AEROPORTI DI AVIAZIONE GENERALE	INVESTIMENTI 2000-2015 <i>(in milioni di EUR)</i>	PREVISIONI DI SVILUPPO FUTURO A BREVE TERMINE <i>(in milioni di EUR)</i>
ASIAGO	0,80	-
BOCCADIFALCO	0,90	2,00
BRESSO	2,50	0,60
FOLIGNO	8,80	2,10
LUGO DI ROMAGNA	0,40	-
PAVULLO	1,50	0,70
RAVENNA	0,90	-
RIETI	1,30	1,40
URBE	8,70	5,50
VENEGONO	0,25	-
TOTALE	26,05	12,30