

Aeroporti d'Italia

L'ultima versione del Piano Nazionale degli Aeroporti messo a punto da ENAC per consentire la pianificazione degli urgenti interventi di potenziamento del sistema.

MARCO IAROSSI

Nell'ambito del Rapporto 2011, presentato il 13 giugno dal presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile Vito Riggio e dal direttore generale Alessio Quaranta, l'ente ha affrontato in modo dettagliato il nodo della pianificazione aeroportuale del nostro paese. Come ampiamente riportato sulla rivista, nel corso del 2011 il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha validato lo "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale", concluso nel 2010, sulla base del quale l'ENAC ha messo a punto una proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti che dovrà servire in futuro ad indirizzare le scelte strategiche delle società di gestione e dare un impulso al concetto di intermodalità per portarsi in linea con quanto già avviene nel resto d'Europa.

L'ENAC spiega che l'assetto del sistema aeroportuale italiano, ed i suoi problemi, deriva da quanto avvenuto negli ultimi venti anni ed in particolare dalle decisioni strategiche e politiche di metà anni '80. La scelta fu allora quella di puntare su un sistema concentrato sui due hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa e per tutti gli anni '90 la rete aeroportuale si è configurata secondo il concetto "hub and spoke", nel quale tutti gli aeroporti secondari avevano il ruolo di apportare traffico verso i due hub. Ma le cose sono poi andate diversamente: l'affermazione delle liberalizzazioni, l'esplosione del fenomeno low cost e la crisi del vettore nazionale hanno portato ad una distribuzione del traffico tra tutti gli aeroporti e, a differenza di quanto avveniva nel resto d'Europa con il consolidamento degli hub, il risultato è che il traffico



passaggeri italiano è diviso in modo quasi paritetico tra i due hub di Roma e Milano da una parte e gli scali secondari dall'altra.

Scopo del piano è quindi quello di impostare uno sviluppo del sistema aeroportuale italiano per il medio-lungo termine (al 2025) non in modo "dirigistico", come avvenuto in passato, ma in modo flessibile, assecondando quelle che sono le indicazioni del mercato. E per farlo è stato necessario individuare gli aeroporti di "interesse nazionale", sui quali indirizzare le risorse pubbliche, tenendo presente anche la classificazione degli aeroporti adottata dall'Unione Europea nell'ambito

della nuova proposta di rete di trasporto trans-europea (TEN-T, Trans European Network-Transport).

La nuova rete TEN-T è strutturata su due livelli che comprendono le varie modalità di trasporto (stradale, ferroviario, aereo e marittimo) e le piattaforme intermodali: un "core network" che dovrà essere completo e operativo entro il 2030, riguarderà i nodi più importanti e fungerà da struttura portante dei trasporti; un "comprehensive network" che, completo e operativo entro il 2050, garantirà la piena copertura del territorio UE e l'accessibilità a tutte le regioni. Anche per gli aeroporti, quindi, è stata adottata questa clas-

sificazione, dividendoli in "core airport" e "comprehensive airport". Per quanto riguarda l'Italia, il "core network" comprende gli scali di Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Roma Fiumicino, Napoli e Palermo, che sono considerati nodi strategici dell'intera rete TEN-T europea. Nelle cartine pubblicate in queste due pagine si possono vedere la classificazione degli aeroporti italiani di "interesse nazionale" fatta dal Ministero dei Trasporti e dall'ENAC in "principali" e di "servizio" (pagina a fronte) e



quella risultante invece dalla nuova classificazione comunitaria di "core airport" e "comprehensive airport" (in questa pagina).

L'importanza degli aeroporti

Siccome il trasporto aereo contribuisce in modo significativo al sistema economico nazionale, il suo sviluppo può giocare un ruolo importante nel rilancio dell'economia e per questo deve essere considerato prioritario per il futuro del paese. Si consideri che, nonostante la critica situazione economica generale, il traffico aereo, dopo la flessione del 2009 è tornato a crescere a ritmi sostenuti arrivando, per quanto riguarda l'Italia, a 148 milioni di passeggeri nel 2011 (quarto paese in Europa), con previsione di crescita fino a 296 milioni nel 2030. A fronte di queste proiezioni il sistema aeroportuale italiano presenta diverse criticità, come la lentezza, o addirittura l'assenza, di adeguati programmi di sviluppo, la scarsa disponibilità di risorse finanziarie, lo scarso contributo del capitale privato, la mancata salvaguardia delle aree esterne per le future espansioni, la scarsa armonizzazione con il territorio e l'inadeguata accessibilità ed intermodalità.

In Italia, spiega ENAC, le ricadute economiche sul territorio derivanti dai flussi di passeggeri registrati negli aeroporti sono stimabili in circa 100 miliardi di euro all'anno. I gestori dei principali aeroporti italiani hanno impiegato direttamente, nel 2010, oltre 9.000 dipendenti per servire un traffico di circa 140 milioni di passeggeri mentre, in termini occupazionali, il settore del trasporto aereo genera complessiva-



Le due cartine mostrano gli aeroporti che costituiscono la rete aeroportuale nazionale (pagina a fianco), così come delineata dall'ENAC sulla base dello studio realizzato in precedenza, e la rete secondo i parametri comunitari TEN-T (qui a sinistra). Nel primo caso abbiamo 24 aeroporti "principali" e 18 "di servizio", nel secondo 10 "core airport" e 23 "comprehensive airport".

Aeroporti d'Italia

mente circa 500.000 addetti tra diretti, indiretti e indotti, per un valore aggiunto di circa 15 miliardi di euro all'anno. In media negli ultimi anni si sono registrati investimenti da parte dei gestori aeroportuali di circa cinque miliardi di euro all'anno e ricavi per circa tre miliardi di euro all'anno.

I limiti alla crescita

Il sistema aeroportuale italiano, secondo ENAC, non mostra oggi, a parte poche eccezioni, sostanziali criticità di capacità rispetto al traffico esistente ma, se non si procederà allo sviluppo degli aeroporti, nei prossimi dieci anni i principali scali nazionali andranno senza dubbio in sofferenza. In particolare si prevedono problemi di congestione su Roma Fiumicino se non si interviene su piste, piazzali e aerostazioni e lo stesso rischio esiste per Bergamo, Catania, Bologna, Firenze e Pisa. Alcuni aeroporti poi, come Milano Linate, Roma Ciampino e Napoli, sono già compromessi rispetto alla futura crescita del traffico per il fatto che sono stati gradualmente circondati dagli insediamenti urbani. Un aspetto già critico degli aeroporti italiani è la loro accessibilità, i collegamenti territoriali e l'intermodalità, pressoché inesistente. In particolare per quest'ultimo aspetto, l'ente rileva che solo sei scali italiani risultano accessibili con il sistema ferroviario, Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Palermo, Pisa, Torino e Ancona, ma in tutti i casi i tempi di percorrenza, le frequenze ed il servizio sono inferiori agli standard europei, scoraggiando l'utenza che preferisce usare l'auto. Anche in accordo con quanto pre-



Il "Marco Polo" di Venezia è uno dei tre aeroporti definiti "gate intercontinentali", insieme a Fiumicino e Malpensa, e rappresenta uno dei nodi strategici in cui sviluppare l'intermodalità. Oltre ai consueti modi di trasporto (aereo, viario e quello ferroviario in progetto) lo scalo dispone anche di quello marittimo.

visto dalla Commissione Europea per le reti trans-europee, il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede quindi che i collegamenti viari e su ferro con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia siano prioritari nella pianificazione strategica del paese, che siano realizzati in tempi brevi quelli già previsti sugli aeroporti di Bari (treno), Bologna (people mover), Cagliari (treno), Milano Linate (metro) e Napoli (metro), che vengano avviati i processi di realizzazione dei collegamenti su ferro per gli scali di Bergamo, Brescia, Catania, Genova, Lamezia Terme e Trieste e, infine, che vengano pianificate quelle per gli aeroporti di Brindisi, Firenze, Trapani e Verona. Il gap con l'Europa risulta ancora più evidente per quanto riguarda

l'intermodalità con i servizi ferroviari ad alta velocità. In altri paesi, infatti, alla prima fase di esclusiva concorrenzialità tra trasporto aereo e alta velocità ferroviaria, si è passati ad una fase in cui i treni, su sempre più tratte, sono diventati complementari all'aereo, fungendo da apporto ai voli. In molti casi si vendono biglietti integrati aereo/treno e in alcuni casi le compagnie aeree hanno sostituito le tratte più brevi con corse in treno ad alta velocità grazie alle stazioni presenti presso le aerostazioni. In Italia l'introduzione dell'alta velocità ha permesso al treno di guadagnare sulla tratta Roma-Milano una quota del 23% nel 2010 e ha comportato una riduzione di circa il 30% del traffico aereo della rotta Fiumicino-Linate nel 2009. È necessario, conclude quin-

di ENAC, pensare a collegare gli aeroporti alle linee ad alta velocità e, in particolare, è prioritario che lo siano le tre "porte intercontinentali" italiane rappresentate dagli scali di Fiumicino, Malpensa e Venezia.

Gli aeroporti di interesse nazionale

La dislocazione degli aeroporti sul territorio nazionale deriva dalle esigenze strategiche militari di difesa che ne videro, nella quasi totalità dei casi, la loro nascita, mentre il successivo sviluppo delle attività commerciali dagli anni '60 ha fatto crescere quegli scali che risultavano più funzionali alla domanda di traffico. Il primo passo necessario per mettere a punto il Piano Nazionale degli Aeroporti è stato quindi

Paese	Superficie	Popolazione (2008)	Traffico (2008)	Aeroporti aperti al traffico commerciale	Rapporto Abitanti aeroporto	Densità territoriale aeroporti
	Kmq	Mil. abit.	Mil. pax	n.	Mil. abit/apt	Kmq/apt
ITALIA	301.338	60,04	133,00	42	1,42	7.174
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

In termini di dotazione di aeroporti commerciali, in relazione alla popolazione e all'estensione territoriale, la rete aeroportuale italiana è in linea con le realtà dei principali paesi europei, con un'offerta di un aeroporto ogni 1,27 milioni di residenti e ogni 6.400 Km². Rispetto ai livelli complessivi di popolazione e alle caratteristiche insediative e di sviluppo economico, il traffico aereo appare non omogeneamente distribuito nel paese. In alcune aree, infatti, a fronte di sostenuti valori di popolazione e PIL, o di flussi turistici, non corrisponde un adeguato livello di traffico aereo.

	Rete Nazionale		Rete Ten-T	
		Core Network	Comprehensive Network	
Aeroporti Principali 24	1 Alghero		•	
	2 Bari		•	
	3 Bergamo	•	•	
	4 Bologna	•	•	
	5 Brindisi		•	
	6 Cagliari		•	
	7 Catania		•	
	8 Firenze		•	
	9 Genova	•	•	
	10 Lamezia Terme		•	
	11 Milano Linate	•	•	
	12 Milano Malpensa	•	•	
	13 Napoli Capodichino	•	•	
	14 Olbia		•	
	15 Palermo	•	•	
	16 Pisa		•	
	17 Roma Ciampino		•	
	18 Roma Fiumicino	•	•	
	19 Torino	•	•	
	20 Trapani		•	
	21 Treviso		•	
	22 Trieste		•	
	23 Venezia	•	•	
	24 Verona		•	
Aeroporti di Servizio 18	25 Ancona		•	
	26 Aosta		•	
	27 Brescia		•	
	28 Bolzano		•	
	29 Comiso		•	
	30 Crotone		•	
	31 Cuneo		•	
	32 Foggia		•	
	33 Forlì		•	
	34 Lampedusa		•	
	35 Pantelleria		•	
	36 Parma		•	
	37 Perugia		•	
	38 Pescara		•	
	39 Reggio Calabria		•	
	40 Rimini		•	
	41 Salerno		•	
	42 Taranto		•	

La tabella mostra i 42 aeroporti italiani che, suddivisi tra 24 "principali" e 18 "di servizio", costituiscono la rete aeroportuale nazionale messa a punto in base alle risultanze dello "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale", presentato nel 2010, e le nuove direttive comunitarie sulle reti intra-europee TEN-T. Nelle due colonne di destra sono infatti segnalati con un punto quegli aeroporti che rientrano nelle categorie "core network" e "comprehensive airport", rispettivamente come "core airport" e "comprehensive airport". Su queste classificazioni si basano le previsioni di sviluppo infrastrutturale proposte dall'ENAC.

quello di identificare gli aeroporti di interesse nazionale, sui quali si concentrerà l'attenzione ed il supporto dello stato. Tale selezione è stata fatta sulla base di due aspetti: da una parte il ruolo e le funzioni che gli scali hanno assunto, dall'altra la capacità delle infrastrutture di cui dispongono.

Il primo aspetto è stato valutato dal già citato "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale", che ha identificato 44 aeroporti che, in proiezione al 2025, saranno in grado di far fronte alla domanda ed ai flussi turistici; il secondo trova invece riferimento nei parametri comunitari della rete europea TEN-T, in base ai quali sono stati identificati 33 scali nazionali. Nell'integrazione delle due valutazioni è stata quindi introdotta una differenziazione funzionale che distingue gli aeroporti "principali" da quelli "di servizio". I primi si riferiscono ad ampi bacini di traffico, hanno grande connettività internazionale e sono compresi della rete europea TEN-T; i secondi hanno bacini regionali (o remoti e isolati), voli essenzialmente nazionali e di feederaggio (e magari qualche "point to point" europeo), costituiscono una riserva di capacità, sono parte della rete TEN-T e supportano le economie locali. Sulla base di queste considerazioni, gli aeroporti di interesse nazionali sono 42, 24 dei quali "principali" e gli altri 18 "di servizio". Per i dettagli e l'elenco degli scali si rimanda alla tabella a sinistra, dove è illustrata anche la corrispondenza degli aeroporti selezionati con i parametri TEN-T, e alle due cartine pubblicate in apertura d'articolo.

Ferma restando la classificazione della rete nazionale in aeroporti "principali" e "di servizio", ENAC ha poi suddiviso ulteriormente i 24 scali "principali" in altre due categorie: quelli "strategici", che servono ampi bacini di utenza ed hanno buone prospettive di crescita, e quelli "primari", che pur servendo degli ampi bacini di traffico presentano limitazioni (ambientali, di accessibilità, di crescita infrastrutturale) al loro sviluppo.

Un discorso a parte riguarda gli aeroporti per il traffico cargo che sono stati individuati dall'ente in base alla disponibilità di infrastrutture e servizi dedicati, possibilità di apertura notturna, disponibilità di aree per attività di logistica, posi-

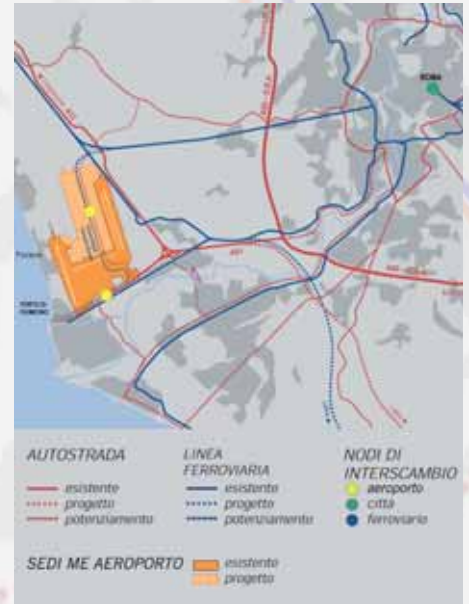
ITALIAN AIRPORTS

The Italian civil aviation authority, ENAC, issued in June its Report 2011 in which it addresses the problem of airport planning in the country. In 2011 the Ministry of Infrastructure and Transport issued a new study and, based on it, ENAC proposes a National Plan of Airports, that should direct the choices of managing companies and enhance the concept of intermodality. The current asset was developed in the 80's based on two hubs, Fiumicino and Malpensa, and it thrived in the 90s, but now, with the arrival of low cost carriers and the crisis of the flag carrier, traffic has spread to more airports, and now it is equally split between the two hubs and the other secondary airports.

Future development, up to 2025, must be flexible, responding to the market trends, so airports of national interest must be identified, in accordance to the classification of airports that the European Union has introduced with its TEN-T (Trans European Network-Transport). This plan considers core airports and comprehensive airports. The former, in Italy, are Milano Malpensa, Linate, Bergamo, Turin, Genoa, Venice, Bologna, Fiumicino, Naples and Palermo, which are strategic nodes of the whole TEN-T. The strategic role of air transport in the economy is proved by the fact that, despite the crisis, it lost ground in 2009 but then it is growing again, reaching 148 million passengers in 2011, which are expected to grow to 296 millions in 2030. The current situation is not critical, but if investments are not sufficient, there could be problems of congestion in the next ten years, particularly at Fiumicino. The problem of intermodal connection is widespread: only six airports have railroad connections (Malpensa, Fiumicino, Palermo, Pisa, Turin and Ancona) but all of them with long running time and low frequency, below European standards. The National Plan of Airports considers road and rail connections to Malpensa, Fiumicino and Venice a priority, like the quick completion of the already planned connections by rail to Bari and Cagliari, by people mover to Bologna and by subway to Linate and Naples.

Furthermore, ENAC believes that it is necessary to have high speed trains serving the international gateways of Fiumicino, Malpensa and Venice. The Study of 2011 defined 44 airports as necessary for traffic until 2025, while the parameters of TEN-T refer to 33 airports. Integrating the two guidelines, ENAC now defines 42 airports of national interest, 24 of them as main ones, with large basin of passengers and international connections, and 18 as "service" airports, essentially national destinations serving small or isolated regions. The conclusion of ENAC is that it is not necessary to build more airports, except the planned ones, Viterbo and Grazzanise, but it is necessary to implement the existing masterplans.

Aeroporti d'Italia



Le cartine mostrano la situazione di accessibilità e intermodalità prevista per i tre "gate intercontinentali" del sistema aeroportuale italiano (da sinistra a destra: Malpensa, Venezia e Roma). Oltre ad autostrade, ferrovie e nodi di interscambio, si notino le aree destinate all'ampliamento del sedime.

zione in prossimità di punti di arrivo di merci o di realtà produttive rilevanti, accessibilità veicolare e intermodale (porti e interporti). Con questi parametri di selezione sono stati così identificati: Milano Malpensa e Roma Fiumicino, in quanto già operativi; Brescia, Ancona, Taranto Grottaglie e Lamezia Terme, già operativi ma da sviluppare; Cuneo, Forlì, Grazzanise, Comiso e Salerno, dove il traffico cargo è da attivare.

Strategie di intervento

Guardando a quello che c'è da fare per un'adeguata crescita del sistema aeroportuale italiano, la prima cosa che puntualizza ENAC è che non c'è la necessità di costruire nuovi aeroporti, fatte salve le scelte già fatte per Viterbo, come terzo scalo del Lazio per alleggerire Roma Ciampino, e Grazzanise, destinato a diventare il principale scalo campano per alleggerire Napoli Capodichino (oltre naturalmente a Comiso, già esistente e solo da aprire al traffico). È necessario, però, procedere celermente con la realizzazione dei masterplan già esistenti, l'aggiornamento di quelli non sufficienti e la stesura di quelli non ancora esistenti. E ancora: adeguare i diritti aeroportuali per agevolare la sostenibilità degli investimenti, favorire forme come il project financing e la partecipazione dei privati, salvaguardare le aree di espansione degli aeroporti, favorire l'integrazio-

ne tra infrastrutture aeroportuali e funzioni urbane e sancire l'interesse nazionale per sveltire gli interventi necessari.

Più complesso il discorso per gli aeroporti "di servizio", per i quali potranno essere studiate forme di collaborazione con gli enti locali per l'accessibilità e l'intermodalità, ma entro il prossimo triennio dovrà essere verificata la sostenibilità economica dell'aeroporto e quelli che non saranno in grado di trovarla dovranno rivolgersi ai capitali privati senza impegnare soldi dei contribuenti. Da parte sua ENAC metterà a punto un modello di gestione semplificato e più economico che sia appropriato al ruolo di questi scali.

Assetto della rete

Il piano definisce anche un assetto della rete per creare un quadro di equilibrio dell'intero sistema aeroportuale, suddividendo il paese in macroaree, da nord a sud.

Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Brescia sono gli aeroporti dell'area del nord-ovest, con Malpensa gate intercontinentale, Bergamo base low cost, Linate city airport per il business e Brescia come riserva di capacità per il lungo periodo. L'area è poi completata dagli scali "strategici" di Torino e Genova e dagli scali "di servizio" di Cuneo (low cost e potenziale cargo) e Aosta (turismo locale).

Venezia, Treviso e Trieste al servi-

zio del nord-est e porta d'accesso dall'Europa orientale; Venezia come gate intercontinentale e nodo intermodale strategico, Treviso come "primario" dedicato al low cost e Trieste "primario" di frontiera con bacino allargato a Slovenia e Croazia. Integrano il nord-est Verona, "primario" votato in particolare al turismo, e Bolzano, "di servizio" per il turismo locale.

Bologna viene indicato come scalo strategico del centro-nord, con alta

internazionalizzazione, insieme agli scali "strategici" di Pisa (low cost) e Firenze (prevalenza business). Integrano la rete centro-nord Parma (riserva di capacità), Forlì (cargo e polo tecnologico) e Rimini (turistico).

Roma Fiumicino e Ciampino costituiscono il complesso aeroportuale del centro Italia, integrati nel medio periodo con Viterbo. Fiumicino è gate intercontinentale e hub del vettore nazionale, mentre Ciampino

La pista dell'aeroporto di Catania vista dalla testata 08. Lo scalo siciliano, così come quelli di Firenze, Fiumicino, Malpensa e Venezia, dovrà realizzare una nuova pista.





MARCO IAROSI

Un Airbus A319 di EasyJet in atterraggio a Roma Ciampino con le abitazioni della cittadina sullo sfondo. Lo scalo romano è uno di quelli, insieme a Linate e Napoli, indicati da ENAC come ormai compromessi per un adeguato sviluppo a causa dell'inurbazione che nel tempo li ha circondati.

avrà il ruolo di city airport a prevalenza traffico business (con il low cost decentrato a Viterbo). Integrano la rete del centro Ancona (carga), Perugia e Pescara (interesse locale e turismo).

Napoli e Salerno costituiscono il polo dell'area campana, con il primo scalo "strategico" ed il secondo come supporto per low cost e carga. Nel medio periodo Grazzanise assumerà il ruolo strategico di scalo principale assorbendo il traffico de-

localizzato da Capodichino.

Bari, Brindisi, Taranto e Foggia costituiscono il polo dell'area meridionale adriatica; Bari scalo "strategico" dedicato ai voli di linea, supportato da Brindisi per il low cost. Taranto è uno scalo "di servizio" votato al carga e all'industria aeronautica, Foggia, anch'esso "di servizio", di interesse turistico locale.

Lamezia Terme rappresenta lo scalo "strategico" della Calabria, supportato dagli scali "di servizio" di

Crotone e Reggio Calabria, di interesse locale.

Catania/Comiso e Palermo/Trapani sono i due poli aeroportuali siciliani, in cui Catania è lo scalo "strategico" orientale con il supporto di Comiso (carga e riserva capacità) e Palermo quello occidentale con il supporto di Trapani (low cost). Integrano il sistema siciliano Lampedusa e Pantelleria per le esigenze di mobilità locali ed il turismo.

Cagliari, Olbia e Alghero costituiscono infine il polo sardo, con il primo che assume il ruolo di scalo "strategico" supportato da Olbia per il traffico turistico e business e Alghero per low cost e turismo.

l'ampliamento dei piazzali e una nuova area terminale a nord entro il 2025. Malpensa dovrà potenziare terminal e piazzali e realizzare una terza pista entro il 2020. Venezia dovrà ampliare nel breve periodo piazzali, terminal e parcheggi e nel lungo periodo costruire una nuova pista, per la quale sarà necessario preservare le aree ed ampliare sensibilmente il sedime.

Per tutti gli aeroporti "strategici" sono necessari interventi di ampliamento e adeguamento, ma ENAC sottolinea in particolare Firenze dove è necessario realizzare la nuova pista, Catania con una nuova pista, l'interramento della linea ferroviaria e la costruzione della relativa stazione e Bologna che deve realizzare un nuovo terminal passeggeri. ■

Interventi prioritari

Le aree di intervento sono quindi una maggiore accessibilità e intermodalità e la salvaguardia di aree di espansione per i gate intercontinentali, la crescita infrastrutturale e commerciale degli scali "strategici" e lo sviluppo di segmenti specifici di traffico per gli aeroporti "primari". In pratica, afferma ENAC, per far fronte al traffico previsto nel prossimo ventennio è necessario potenziare la maggior parte degli aeroporti, con una stima preliminare di 20 miliardi di euro di investimenti nel periodo.

Andando più nel dettaglio, per quanto riguarda i tre gate intercontinentali, Fiumicino necessita di un generale potenziamento, anche con una nuova pista,

