

AEROPORTO DI FOGGIA

PROLUNGAMENTO ATTUALE PISTA VOLO + ESPROPRI

Sommario

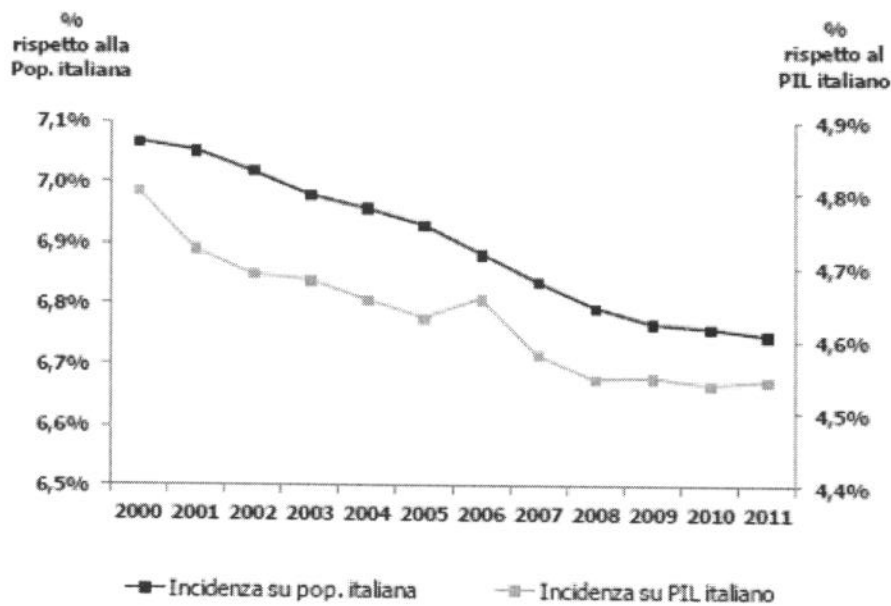
	PROLUNGAMENTO ATTUALE PISTA VOLO + ESPROPRI.....	1
1	QUADRO CONOSCITIVO GENERALE.....	3
1.1	Il Prodotto Interno Lordo.....	3
1.2	Il Valore Aggiunto	4
1.3	L'occupazione	4
1.4	La spesa pubblica.....	5
1.5	Gli investimenti esteri.....	5
1.6	Le esportazioni.....	6
1.7	Le infrastrutture.....	7
1.8	Linee d'azione per migliorare l'attrattività e la competitività della Puglia	9
1.9	Focus sul turismo	11
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	13
2.1	Limiti, vincoli ed accessibilità del territorio	15
2.2	Definizione della Catchment Area	16
3	ANALISI DELLA DOMANDA	21
4	EVOLUZIONE DELLA DOMANDA	23
5	OBIETTIVI DELL'INTERVENTO.....	24
6	FATTIBILITA' TECNICA	24
7	SOSTENIBILITA' FINANZIARIA	30
8	SOSTENIBILITA'ECONOMICO - SOCIALE.....	34
8.1	Benefici	34
8.1.1	Tempi di Trasporto	34
8.1.2	Incremento del turismo ed impatto sul PIL regionale	35
8.2	Costi	37
8.2.1	Servizio antincendio aeroportuale	37
8.2.2	Servizio di controllo traffico aereo	37
8.2.3	Vigilanza doganale negli aeroporti e della Polizia di Stato	37
8.2.4	Inquinamento Atmosferico.....	38
8.2.5	Inquinamento Acustico.....	38
8.2.6	Contributo allo start up delle nuove rotte	39
8.3	Risultati dell'analisi economico - sociale	39
9	ANALISI DI SENSIVITA'.....	41
10	CONCLUSIONI	42

1 QUADRO CONOSCITIVO GENERALE

1.1 Il Prodotto Interno Lordo

Malgrado una leggera inversione di tendenza registrata nel 2011, la Puglia ha manifestato una progressiva riduzione nella capacità di produrre ricchezza in rapporto a quella nazionale nell'ultimo decennio. E' sufficiente considerare l'incidenza del PIL pugliese dello scorso decennio per rendersi conto di tale cambiamento: se all'inizio del 2000 il PIL pugliese incideva per circa il 4,8% su quello totale, nel 2011 era poco al di sopra del 4,5%. La progressiva riduzione dell'incidenza del PIL pugliese, così come di altre regioni del Mezzogiorno, è il risultato di un modello di sviluppo economico entrato in crisi nel corso dell'ultimo decennio: emerge l'esigenza di riforme strutturali profonde ed incisive per rilanciare l'economia, pena la progressiva marginalizzazione della regione dal quadro nazionale.

Figura 1.1-III contributo della Puglia in percentuale alla popolazione e al Prodotto Interno Lordo nazionale. Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Istat, 2013



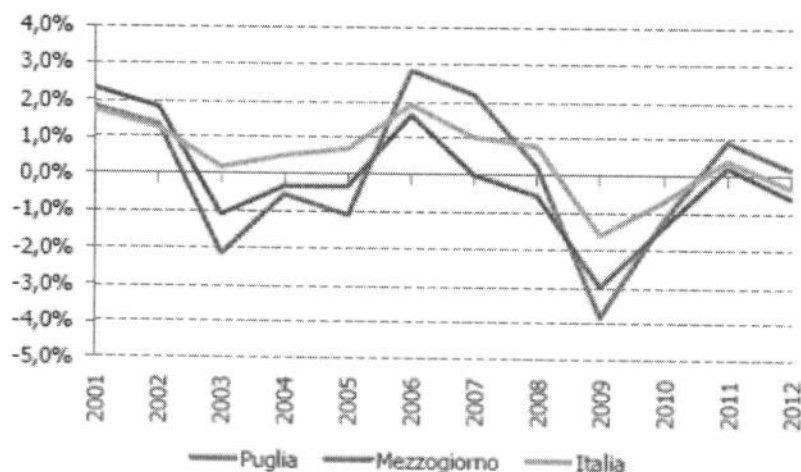
1.2 Il Valore Aggiunto

Il Valore Aggiunto pugliese presenta una composizione più simile a quella nazionale che a quella del Mezzogiorno, in cui il peso dell'Industria appare essere meno rilevante in termini percentuali. Nel complesso, quasi il 75% (47,4 miliardi di Euro) del Valore Aggiunto pugliese nel 2011 è attribuibile ai Servizi, quasi il 22% all'Industria (13,7 miliardi di Euro) e meno del 4% all'Agricoltura (2,3 miliardi di Euro). L'incidenza del settore dei Servizi è superiore al valore nazionale (ma inferiore al Mezzogiorno) ed è dovuta principalmente al fenomeno di crescente terziarizzazione dell'economia pugliese.

1.3 L'occupazione

I livelli dell'occupazione appaiono ancora lontani dalla situazione pre-crisi: se si confronta il numero di occupati al secondo trimestre 2008 con quelli del 2012 (periodo considerato per correggere il fenomeno della stagionalità) si può constatare una perdita di 48.000 posti di lavoro (-3,6%). In generale, l'occupazione si sta progressivamente modulando all'andamento del PIL, con tassi di crescita annuali bassi ma comunque superiori alla media nazionale e del Mezzogiorno. In effetti, se tra il 2011 e il 2012 l'occupazione in Italia e nel Mezzogiorno è calata rispettivamente dello -0,3% e dello -0,6%, in Puglia ha registrato un tasso pari a +0,2%. Il leggero aumento dell'occupazione, dovuto in gran parte alla componente dei lavoratori part-time, non è stato sufficiente a soddisfare l'offerta di lavoro: nei primi nove mesi del 2012 è aumentato il tasso di disoccupazione, così come il ricorso alla Cassa Integrazione.

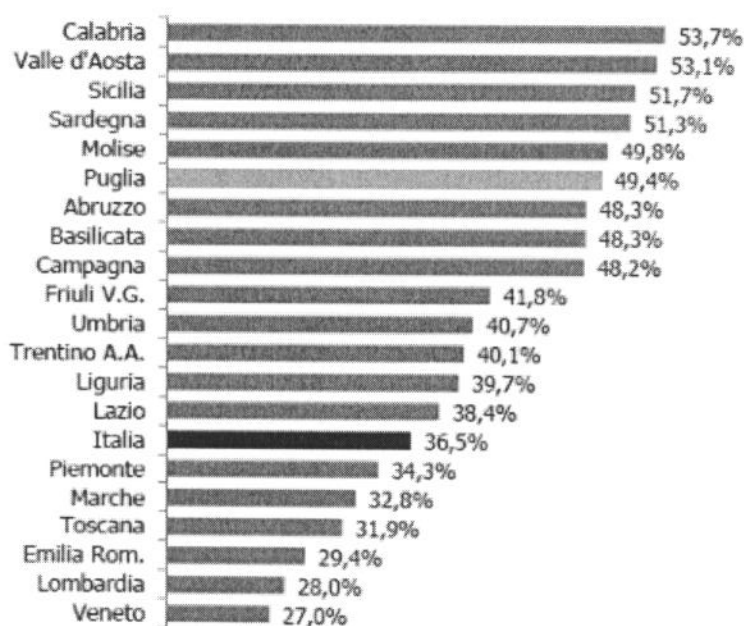
Figura 1.3-2 Andamento dell'occupazione: confronto fra Puglia, Mezzogiorno e Italia (media annua), 2001-2012. Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Istat, 2013



1.4 La spesa pubblica

Condizione fondamentale per lo sviluppo economico del territorio è la presenza di una Pubblica Amministrazione efficiente e funzionale. Nel 2010, la Puglia si collocava all'ottavo posto in Italia per ammontare della spesa pubblica nazionale regionalizzata con quasi 34 miliardi di Euro: la regione incide sulla spesa complessiva nazionale per circa il 6,1%. Tuttavia, rapportando la spesa pubblica regionalizzata al PIL – quale approssimazione della ricchezza prodotta dalla Regione – emerge un quadro differente: la spesa pubblica incide per il 49,4% sul PIL pugliese contro una media nazionale di circa il 36,5% (36% nel 2009).

Figura 1.4-3 Incidenza della spesa pubblica complessiva delle Regioni italiane sul proprio PIL (valori percentuali, spesa pubblica espressa al lordo degli interessi sul debito pubblico), 2010. Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze – Ragioneria Generale dello Stato, "La spesa statale regionalizzata – Anno 2010", 2012

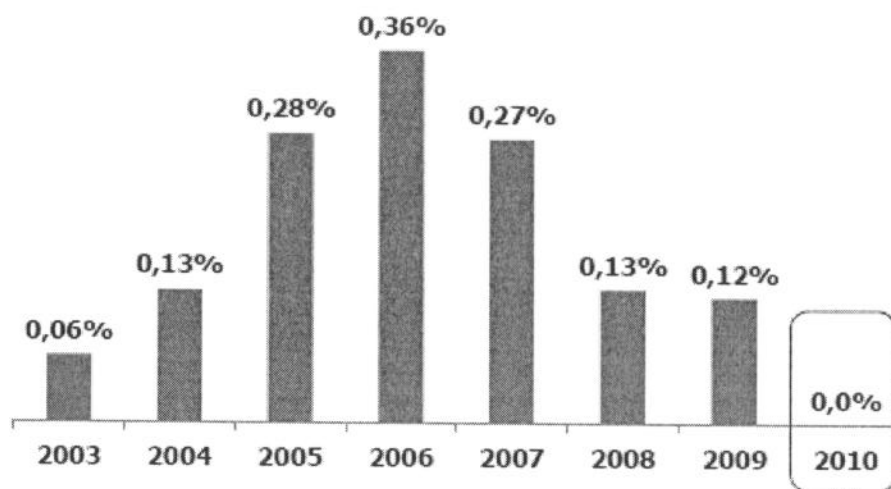


1.5 Gli investimenti esteri

In termini di Investimenti Diretti Esteri netti nella regione, il trend è stato in crescita fino al 2007, per poi iniziare una progressiva contrazione che è peggiorata nel 2010: tenuto conto dei disinvestimenti esteri effettuati nello stesso anno, il saldo tra capitali esteri in entrata e in uscita dalla regione è negativo per 13,5 milioni di Euro (-0,02% del PIL). Nel confronto con il resto d'Italia, Lazio ed Emilia Romagna sono state le regioni

con la maggior quota di IDE netti in percentuale del PIL. Nel Mezzogiorno, Abruzzo e Sardegna hanno attirato IDE netti con un'incidenza rispettivamente dello 0,8% e dello 0,3% del proprio PIL. Il basso livello di IDE in Puglia mostra come le imprese straniere preferiscano investire in altre Regioni italiane: l'incremento di IDE sul territorio consentirebbe concretamente alla Puglia di fruire di risorse finanziarie nuove, di nuovi investimenti materiali e tecnici, nuova occupazione, contribuendo così a ridurre il deficit verso l'estero (e l'esterno) del territorio.

Figura 1.5-4 Investimenti Diretti Esteri in entrata in Puglia (in rapporto al PIL regionale), 2003-2010. Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Banca d'Italia, 2013



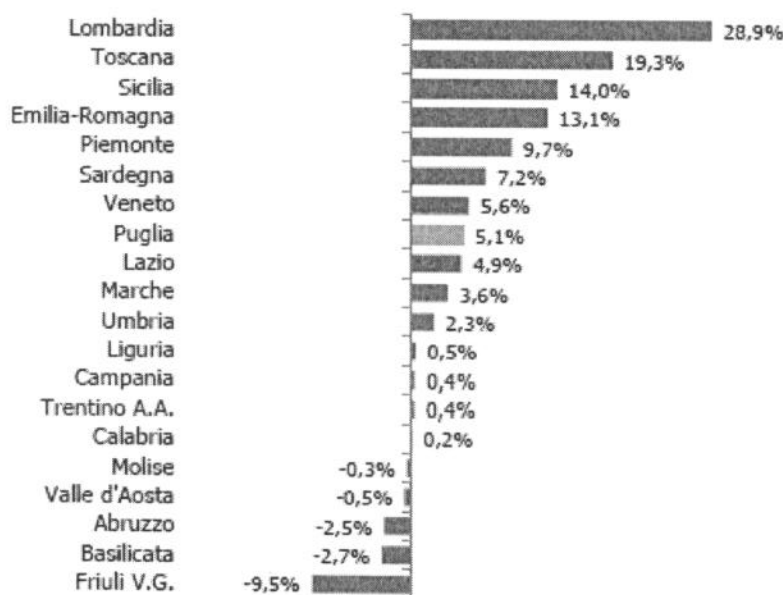
Un ulteriore elemento che induce a riflettere è che nel 2010 in Puglia si sono registrati disinvestimenti di attività italiane pari a 1,8 miliardi di Euro (deflusso di capitali italiani in evidente aumento rispetto ai 24 milioni di Euro nel 2009 ed ai 90 milioni di Euro nel 2008). La Puglia è tra le regioni con un saldo negativo degli investimenti italiani (insieme a Trentino Alto Adige, Valle d'Aosta, Campania, Basilicata e Molise).

1.6 Le esportazioni

All'interno di un contesto economico particolarmente problematico, nel 2011 la Puglia è stata la regione italiana con il più alto tasso di crescita delle esportazioni: se la media nazionale e quella del Mezzogiorno si sono attestate rispettivamente all'11,5% e al 10,6%, la regione ha registrato un incremento dell'export pari al 18,1% rispetto all'anno precedente.

La scomposizione settoriale permette di osservare che la crescita dell'export pugliese è imputabile a specifici comparti industriali che hanno fornito un contributo determinante. Tre settori, in particolare, hanno trainato l'export: l'industria della produzione dei mezzi di trasporto (in crescita del 58,3% con una elevata incidenza dell'aeronautica), di gomma e materie plastiche (+32,4%) e il comparto farmaceutico (+30,6%). Il trend positivo è favorito, soprattutto, dal posizionamento sui mercati internazionali di alcune realtà industriali di grandi dimensioni insediate in Puglia. L'economia regionale mostra invece segnali di indebolimento sul fronte esportativo per quanto riguarda i settori tradizionali del "Made in Italy", come Tessile-Abbigliamento-Calzaturiero (TAC) e Arredo, che continuano a risentire di una debole presenza nelle produzioni a maggior valore aggiunto. Complessivamente, il contributo dell'incremento della Puglia alla variazione dell'export nazionale rimane modesto se si considerano casi come la Lombardia (28,9%), la Toscana (19,3%) ma anche la Sicilia (14,0%).

Figura 1.6-5 Contributo delle regioni all'incremento dell'export nazionale (valori percentuali), III trimestre 2012. Fonte: rielaborazione The European House Ambrosetti su dati Coeweb- Istat, 2013



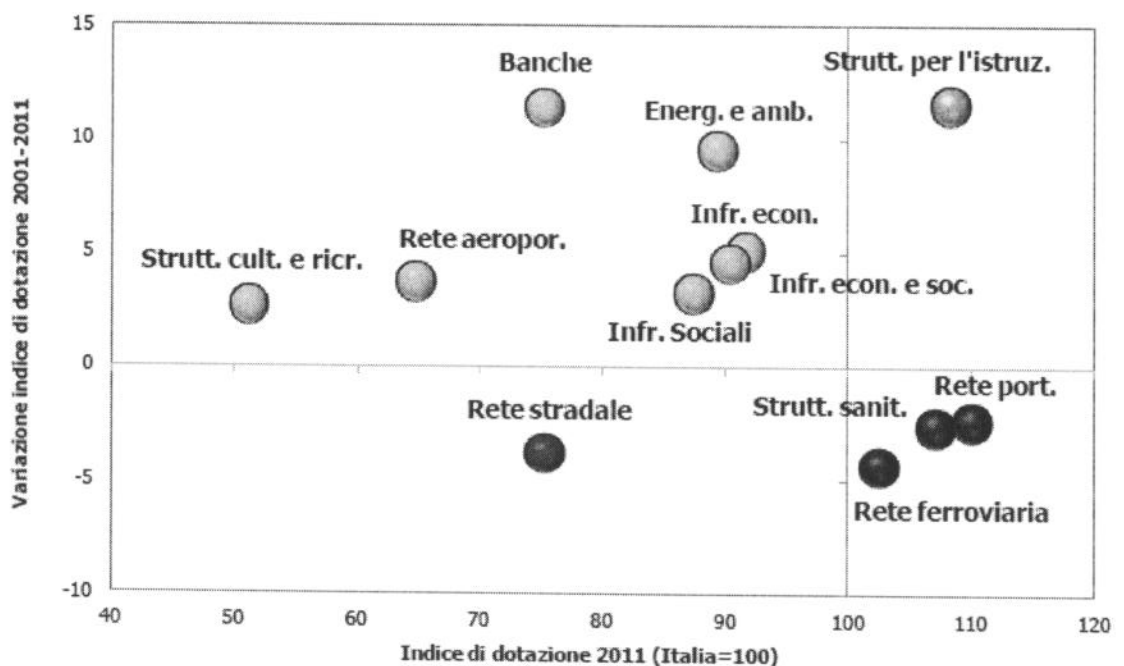
1.7 Le infrastrutture

Negli ultimi anni il tema del potenziamento della dotazione infrastrutturale quale volano per il rilancio economico di un territorio è diventato uno dei cardini delle politiche di sviluppo in ottica nazionale e internazionale, così è avvenuto anche in Puglia. Per stimare il livello di dotazione infrastrutturale della Puglia, in termini comparativi con le

altre Regioni italiane e con la media nazionale e del Mezzogiorno, si è fatto ricorso agli indici di dotazione infrastrutturale. la Puglia mostra ancora una dotazione infrastrutturale complessiva inferiore di quasi 10 punti percentuali rispetto alla media nazionale: fatto pari a 100 il dato medio italiano, la Puglia si attesta su un valore pari a 90,5 dell'indice generale del 2011, in diminuzione rispetto alla rilevazione del 2009 (94,8), ma superiore al dato medio del Mezzogiorno (79,9).

Anche se nel periodo in esame si è registrato un incremento rispetto alla dotazione di partenza, si registrano carenze con riferimento agli scali aeroportuali (64,84), i cui valori risultano in lieve miglioramento rispetto alla rilevazione del 2009 (63,64). I servizi di produzione e distribuzione di energia elettrica sono migliorati rispetto al 2009, passando da 85,75 a 89,45 nel giro di due anni. Anche la rete bancaria mostra un miglioramento dell'indice (da 70,3 a 75,36).

Figura 1.7-6 Griglia riassuntiva della dotazione delle principali infrastrutture della Puglia, 2011. Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Istituto Tagliacarne, 2013

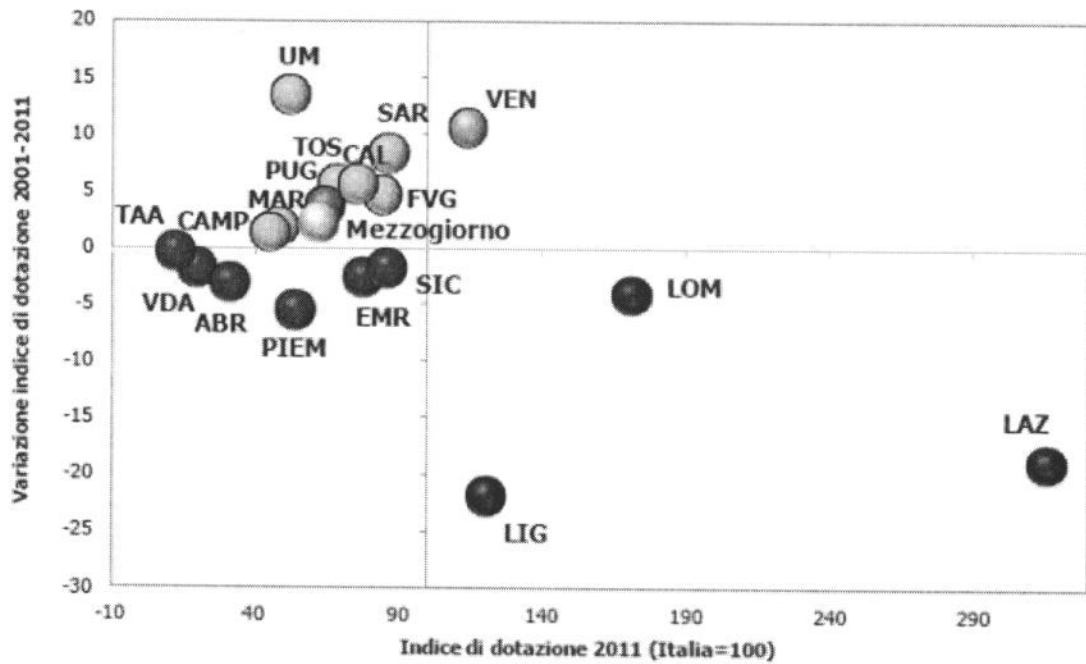


Le reti in cui la Puglia possiede nel 2011 una dotazione superiore alla media nazionale sono quelle portuali (110,3 – settima performance in Italia), ferroviarie (107,4 – settima performance in Italia) e per la telefonia e la telematica (119,8 – quinta performance in Italia). Si registrano ancora carenze nel confronto con la media italiana per quanto riguarda la dotazione di reti stradali (75,5), impianti e reti energetico ambientali (89,42).

Su quest'ultimo aspetto, tuttavia, va segnalato che sono stati effettuati rilevanti progressi in tempi recenti grazie ai rilevanti investimenti nel settore delle energie rinnovabili (nel 2009 l'indicatore era pari a 85,75).

Ancora una volta, la dotazione più carente si rileva nella rete aeroportuale con un punteggio di 64,84. Sotto quest'aspetto l'indice sviluppato dall'Istituto Tagliacarne evidenzia un leggero miglioramento rispetto al 2009 (63,64) e un valore superiore, seppur di poco, rispetto alla media del Mezzogiorno (62,38). È ancora troppo presto per valutare l'impatto degli investimenti effettuati nel triennio 2010-2012, per il potenziamento del sistema aeroportuale regionale.

Figura 1.7-7 Matrice di dotazione della rete aeroportuale delle regioni italiane, 2011. Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Istituto Tagliacarne, 2013



1.8 Linee d'azione per migliorare l'attrattività e la competitività della Puglia

Negli ultimi anni, la Regione ha avviato alcuni importanti progetti di sviluppo e sono ad oggi in via di esecuzione interventi sulle diverse aree infrastrutturali volti ad implementare un sistema intermodale di trasporti (come previsto dal piano "Puglia Corsara"): un sistema di collegamenti veloci ed efficienti tra rete stradale, ferroviaria e portuale.

Alla luce di quanto emerso dalle analisi condotte sui punti di forza e di debolezza della regione e dei suoi settori principali, sono state identificate alcune possibili linee

d'azione ritenute prioritarie per migliorare il livello di attrattività e competitività della Puglia. Tali raccomandazioni si inseriscono in modo complementare all'interno delle misure varate dal Governo regionale nell'ultimo biennio, cercando di colmare alcuni gap rilevanti che sono stati riscontrati nel funzionamento del sistema produttivo della Puglia. Le proposte sono state sviluppate secondo un duplice livello:

- Proposte “orizzontali”, ovvero trasversali al sistema economico pugliese;
 1. Costituire un Fondo di Venture/Seed Capital a supporto della nascita di nuove imprese innovative e iniziative imprenditoriali di giovani sul territorio;
 2. Formulare strumenti specifici per indirizzare il credito verso una logica di “filiera” che tenga conto delle specificità dei distretti produttivi pugliesi;
 3. Rafforzare e sostenere la capacità delle imprese pugliesi di presidiare i mercati extra-regionali (estero e resto d'Italia);
 4. Aumentare la partecipazione al mercato del lavoro nel sistema produttivo regionale;
 5. Promuovere l'offerta formativa pugliese per attrarre studenti da altre regioni e “trattenere” sul territorio gli studenti pugliesi;
 6. Creare un Tavolo di Lavoro per l'attrazione di Investimenti Diretti Esteri sul territorio;
 7. Realizzare un piano di azione incisivo per l'emersione del sommerso e il recupero dell'evasione fiscale.
- Proposte “settoriali”, ovvero specifiche per ciascun settore esaminato.

Alcuni settori sono in grado di agire da “acceleratori” dei processi di crescita del sistema produttivo della Puglia, favorendo un maggiore livello di esportazioni da un lato, o riducendo la dipendenza dall'import dall'altro, e portando verso nuova occupazione e nuove tipologie di prodotti/servizi. Per ciascun settore strategico della Puglia sono state quindi declinate alcune ipotesi d'intervento in particolare per l'Aeronautica, l'Informatica/ICT, la Chimica e la Siderurgia ed il Turismo.

1.9 Focus sul turismo

Nel 2011 la Puglia ha registrato un incremento dell'1,8% della spesa turistica di turisti italiani e stranieri (da 1,24 a 1,26 miliardi di Euro), ma ha mantenuto un saldo negativo per 32 milioni di Euro (in miglioramento rispetto alla situazione del biennio precedente).

Figura 1.9-8 Bilancia dei pagamenti turistici nelle regioni italiane: spesa totale di turisti italiani e stranieri e saldo (milioni di Euro e variazioni percentuali), 2008-2011. Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Banca d'Italia, 2013

Regione visitata	Spesa totale (Italia+estero)			Saldo della spesa turistica (Mln €)			
	2011	Var '10/'11	CAGR '08-'11	2008	2009	2010	2011
Piemonte	2.599	-7,1%	-8,8%	-456	-550	-545	-417
Valle d'Aosta	380	4,4%	-2,3%	236	279	268	260
Lombardia	10.563	1,4%	-10,3%	-664	-548	-771	-395
Trentino Alto Adige	1.749	-0,1%	-0,1%	819	746	758	743
Veneto	6.488	9,7%	3,6%	2.958	2.706	2.708	3.008
Friuli Venezia Giulia	1.696	-6,6%	-18,6%	299	200	230	108
Liguria	1.834	2,9%	7,2%	652	726	673	894
Emilia Romagna	3.388	-0,9%	-197,5%	-148	-41	-94	38
Toscana	4.677	6,5%	6,5%	2.664	2.003	2.317	2.421
Umbria	621	16,7%	-154,4%	30	31	-14	-5
Marche	780	-3,0%	-20,4%	-141	-111	-94	-56
Lazio	8.816	8,7%	-3,5%	2.400	2.323	2.254	2.088
Abruzzi	608	6,5%	-0,7%	-115	-135	-171	-132
Molise	106	-14,5%	-13,4%	-39	-37	-58	-24
Campania	2.451	2,3%	23,4%	163	41	66	77
Puglia	1.264	1,8%	-32,5%	-63	-104	-72	-32
Basilicata	114	-17,4%	-1,0%	-68	-35	-40	-34
Calabria	331	-9,8%	-177,8%	-15	-53	-43	25
Sicilia	1.231	2,2%	1,9%	674	453	416	479
Sardegna	898	9,9%	6,0%	249	321	337	382
Italia	51.474	3,6%	5,2%	10.168	8.860	8.841	10.308

Ciò è imputabile alla prevalenza del turismo nazionale nella regione, a differenza di altri territori che mostrano una spesa dei turisti stranieri superiore a quella dei turisti italiani, anche in misura rilevante – come Veneto, Toscana e Lazio nel Centro-Nord, e le isole nel Mezzogiorno. Si osserva, in ogni caso, una crescita del numero di pernottamenti dei turisti stranieri in Puglia (aumentato tra 2008 e 2011 del 10% medio annuo, da 9,2 a 12,2 milioni di pernottamenti all'anno): ciò ha favorito un incremento della spesa turistica estera, pari a 616 milioni di Euro nel 2011.

L'incidenza del turismo sul PIL pugliese ammonta a circa il 7,7% nel 2011.

Secondo i dati provvisori relativi all'anno 2012, la Puglia ha registrato oltre 3,2 milioni di arrivi e circa 13,3 milioni di presenze turistiche complessive: nel confronto con il 2011 la riduzione è stata minima, pari a -0,89% negli arrivi e -2,03% nelle presenze.

L'andamento appare in ogni caso migliore rispetto alla media nazionale, che nel periodo gennaio-ottobre 2012 ha subito una riduzione di -6,2% negli arrivi e di -7,1% nelle presenze rispetto al 2011.

La crisi economica ha determinato un impatto più marcato sul mercato italiano (primo mercato del turismo in Puglia), che registra una contrazione sia nel numero di arrivi che nella permanenza media, rispetto ad un incremento dei flussi turistici stranieri, pari al 4,7% in più degli arrivi e al +3,5% delle presenze.

In merito ai flussi turistici, è aumentata la quota di arrivi stranieri, passata dal 16,7% del totale nel 2011 al 18% nel 2012, anche grazie al traino degli arrivi da Germania (+13,3%), Francia (+22,4%), Svizzera (+21,5%), Regno Unito (+18,3%), Belgio (+30,6%) e USA (+11,5%).

Quanto agli italiani, è aumentata la domanda da Trentino Alto Adige (+15,5% degli arrivi e +9,3 delle presenze) e Molise (+14,5% e +12,4%), così come il turismo domestico (+2,5% e +1,5%). Si è osservata, al contrario, una riduzione della domanda turistica superiore al 10% da Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il territorio pugliese è caratterizzato da una presenza ampia e diffusa di sistemi territoriali i cui confini spesso non coincidono con la tradizionale articolazione amministrativa, ma si presentano come una sommatoria di unità produttive sparse su un territorio che spesso interessa gruppi di comuni di province diverse:

- il sistema agricolo ed agro-alimentare comprende l'area del Tavoliere, che risulta tra le maggiori produttrici in Italia di cereali (grano in particolare), pomodori, olive, uva da vino, ortaggi e non sono da meno le produzioni di oli vegetali, la lavorazione e la conservazione di frutta e ortaggi, la produzione di gramaglie e di prodotti amidacei.
- il settore delle produzioni e manutenzioni di impianti industriali, con insediamenti di grandi aziende del settore metalmeccanico (Sofim, Alenia), principalmente nel territorio del capoluogo provinciale.
- il sistema turistico, caratterizzato da un crescente aumento dei flussi legati alle risorse naturali del Gargano ed al turismo religioso di oltre sei milioni di pellegrini a San Giovanni Rotondo.

La sinergia dell'infrastruttura aeroportuale con i sistemi produttivi sia per quanto riguarda il trasporto merci che per il traffico business è assolutamente importante per lo sviluppo economico dell'area. Ciò significa che l'aeroporto deve essere ben collegato con le aree dove sono insediati gli stabilimenti e deve esso stesso costituire nodo di interscambio delle merci, sia che viaggino su gomma che su ferro.

La collocazione dell'aeroporto, secondo la visione del Piano Strategico di Area Vasta di Foggia, nell'ambito dell'area definita triangolo logistico territoriale, costituita da Porto Alti Fondali – Interporto di Cerignola – Polo Logistico di Incoronata, valorizza e contestualizza lo scalo in relazione alle altre infrastrutture.

Il rapporto con il Porto di Manfredonia, è sicuramente importante sia per la movimentazione di merci, che, soprattutto per i flussi turistici. La presenza di una buona dotazione infrastrutturale costituita da una linea ferroviaria che termina in porto, incoraggia una sua messa a sistema con l'aeroporto G. Lisa, per il quale andrebbe previsto un collegamento ferroviario.

La visione all'interno del Piano Provinciale di vedere attivato in futuro una linea di navigazione, il metrò del mare, che costituirebbe l'accesso via mare alle località

turistiche della costa garganica, prefigura il ruolo del Porto di Manfredonia a nodo intermodale ferro/acqua, proprio in funzione della fruizione turistica.

L'aeroporto di Foggia è il quarto scalo pugliese, distante 135 km dall'aeroporto principale della regione, quello di Bari, 190 km dall'aeroporto di Pescara e 175 km da quello di Napoli.

Lo scalo si posiziona nella parte nord di un territorio, quello pugliese, che si sviluppa longitudinalmente in direzione nord-ovest/sud-est per una lunghezza di circa 400km e per una profondità mediamente di 60-70km, ad eccezione dell'area foggiana. Infatti qui in un'ampia area, che annuncia l'inizio del Tavoliere, la presenza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, raddoppiano la profondità del territorio, senza che questo però costituisca per lo scalo foggiano un vantaggio, ma anzi al contrario elementi di forte limitazione territoriale. Infatti entrambe le formazioni morfologiche raggiungono altitudini che superano di poco i 1.000m s.l.m., accompagnate da una scarsa viabilità di accesso.

La concentrazione, in alcuni punti del territorio regionale, di infrastrutture puntuali quali porti, aeroporti, interporti o centri logistici intermodali, definisce alcune aree-nodo. Se per Bari, Brindisi e Taranto è evidente la definizione di aree-nodo, per via della capacità e delle potenzialità delle singole infrastrutture e delle sinergie che cercano di mettere in atto, per Foggia tale definizione è ben lontana dalla realtà. Il porto di Manfredonia, l'aeroporto di Foggia e l'autoporto di Cerignola non solo non fanno sistema ma hanno ognuno grossi problemi strutturali.

Le principali infrastrutture a rete costituite da autostrada (A14 BO-TA) e ferrovia (BO-LE), attraversano longitudinalmente l'area di Foggia, senza però interessare direttamente l'aeroporto. Dal punto di vista geografico la collocazione di Foggia lungo il Corridoio Adriatico ed in prossimità del corridoio di connessione trasversale con il Corridoio I (sul versante tirrenico), costituito dall'autostrada A16 Napoli-Canosa e dalla ferrovia Foggia-Napoli, può essere strategica e funzionare da snodo di questo sistema.

Foggia ha una unica uscita autostradale sulla A14 che si colloca a nord est della città, mentre dalla A16 l'uscita di riferimento è quella di Candela.

La stazione ferroviaria di Foggia è una delle stazioni pugliesi con maggior traffico, perché qui si innestano diverse linee sia a carattere nazionale (Pescara-Bari, Foggia-Napoli) che a livello regionale (Foggia-Potenza, Foggia-Manfredonia). A Foggia è presente una delle 10 Officine Grandi Riparazioni di Trenitalia presenti nel territorio

nazionale, che fa sì che questo nodo sia fondamentale per la riparazione e la rigenerazione delle locomotive o delle carrozze danneggiate.

La popolazione residente in Puglia, secondo i dati del censimento ISTAT è poco più di 4 milioni di persone, pari a circa il 7% della popolazione italiana ed al 29% dell'Italia Meridionale. Rispetto al decennio precedente, la Puglia accusa una flessione demografica dello 0,3%, in linea con il dato nazionale, ma assolutamente nuovo per la regione.

Nello stesso decennio la provincia di Foggia rileva un calo demografico dell'1,5 %. La popolazione residente alè pari a 692.000 abitanti mentre al primo gennaio 2007 è di 681.546, rappresentanti circa l'1,15% della popolazione italiana ed il 4,85% di quella dell'Italia Meridionale.

Nonostante il calo demografico la popolazione pugliese rimane ancora più giovane rispetto alla popolazione italiana. Infatti la fascia 0-14anni rappresenta il 17% dei residenti rispetto al 14% degli italiani e quella di età superiore a 64 anni è del 15,5% contro il 18,2% del resto del paese.

La contrazione demografica per Foggia può essere spiegata in buona parte come un effetto dell'invecchiamento della popolazione dovuto sia a fenomeni di emigrazione delle classi più giovani che all'allungamento effettivo della vita.

2.1 Limiti, vincoli ed accessibilità del territorio

La vicinanza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, costituiscono elementi di forte limitazione territoriale. Infatti entrambe le formazioni morfologiche raggiungono altitudini che superano di poco i 1.000m s.l.m.

La viabilità che delimita l'intero perimetro aeroportuale, in particolare la strada Statale 16 a sud e la SP 105, e la edificazione di gronda costituiscono barriere fisiche all'ampliamento del sedime e delle infrastrutture aeroportuali, ed in particolare della pista.

L'accesso all'aerostazione avviene attualmente attraverso la strada provinciale 105, dalla quale ci si può immettere nella viabilità cittadina, oppure sulla tangenziale di Foggia che permette la connessione con le principali strade statali che si irradiano dal capoluogo verso le altre località, e con l'autostrada A14.

La strada d'accesso dell'aerostazione e la stessa S.P. 105 hanno una sezione piuttosto stretta.

Le principali infrastrutture a rete costituite da autostrada (A14 BO-TA) e ferrovia (BO-LE), attraversano longitudinalmente l'area di Foggia, senza però interessare direttamente l'aeroporto. La maglia infrastrutturale di secondo livello è costituita dalle strade statali, che si sviluppano a raggiera a partire dal centro urbano.

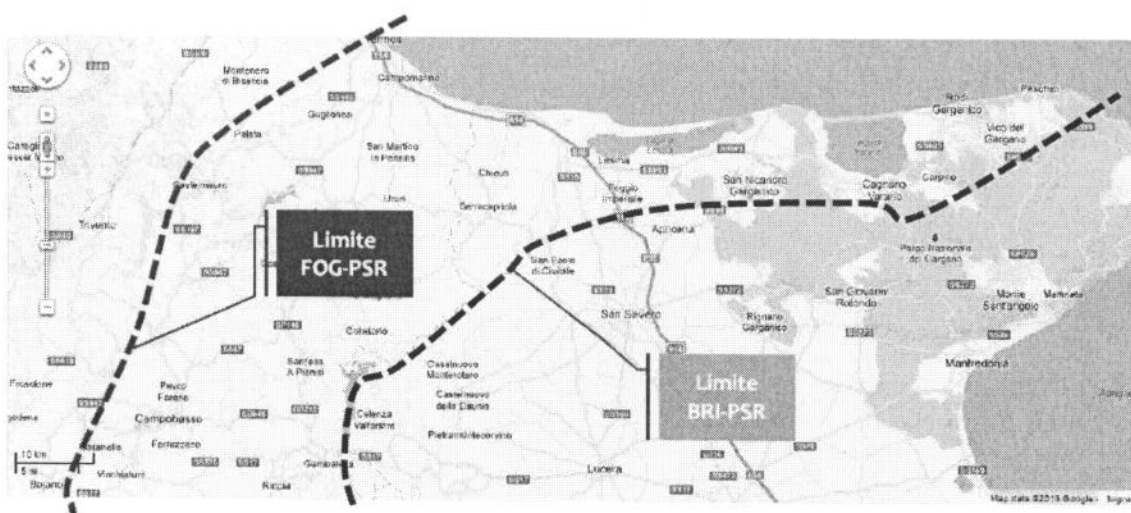
La città ha una unica uscita autostradale sulla A14 che si colloca a nord est della città, mentre dalla A16 l'uscita di riferimento è quella di Candela.

Non esiste un collegamento ferroviario con la stazione di Foggia, che rappresenta una delle stazioni pugliesi carattere nazionale (Pescara-Bari, Foggia-Napoli) e a livello regionale (Foggia-Potenza, Foggia-Manfredonia).

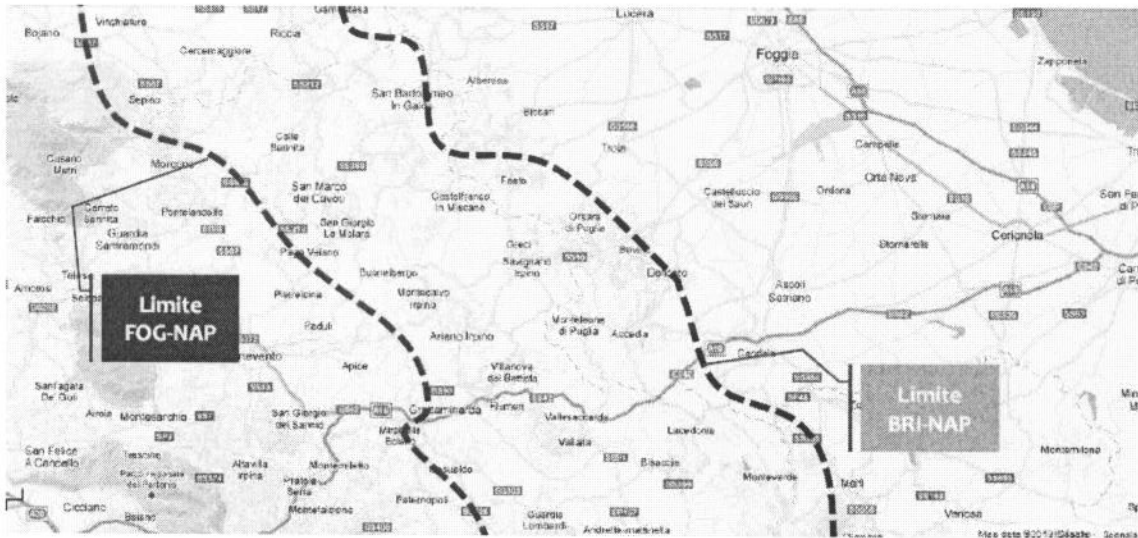
2.2 Definizione della Catchment Area

Per la definizione dell'area di riferimento dell'attività si è puntato ad identificare l'insieme dei comuni situati ad una distanza minore dall'aeroporto foggiano rispetto ad altri aeroporti, la c.d. "catchment area competitiva". La distanza non è stata misurata in km ma in tempi di percorrenza in automobile, come rilevati dai sistemi di navigazione (in questo studio si è fatto riferimento a Google Maps). Gli aeroporti concorrenti considerati sono stati quelli di Pescara (PSR) e Napoli (NAP).

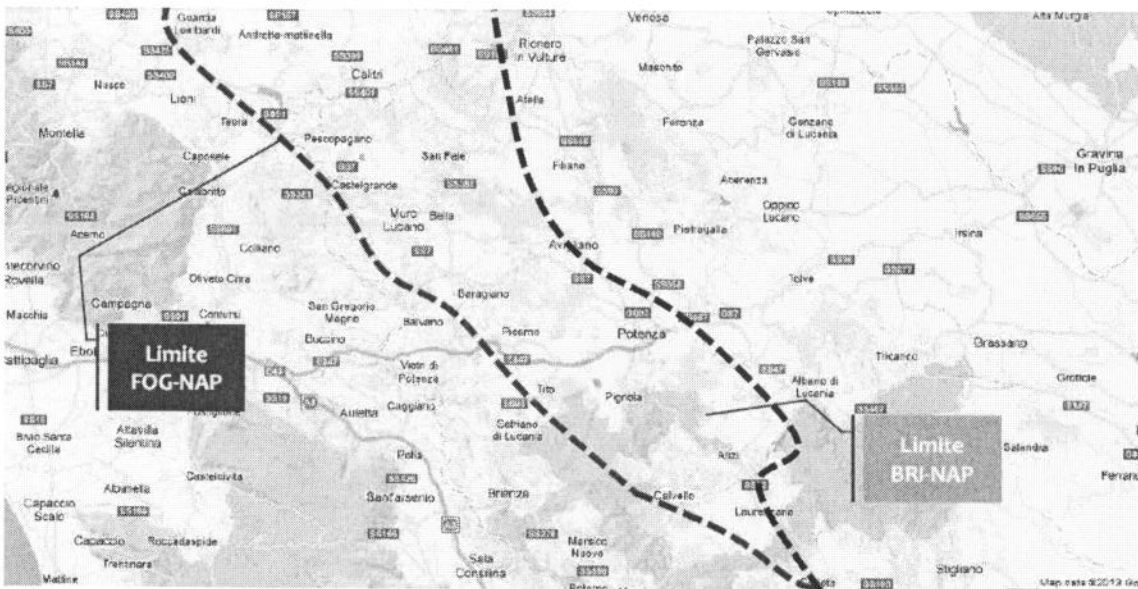
1. Impatto Apt Foggia su Pescara



2. Impatto Apt Foggia su Napoli

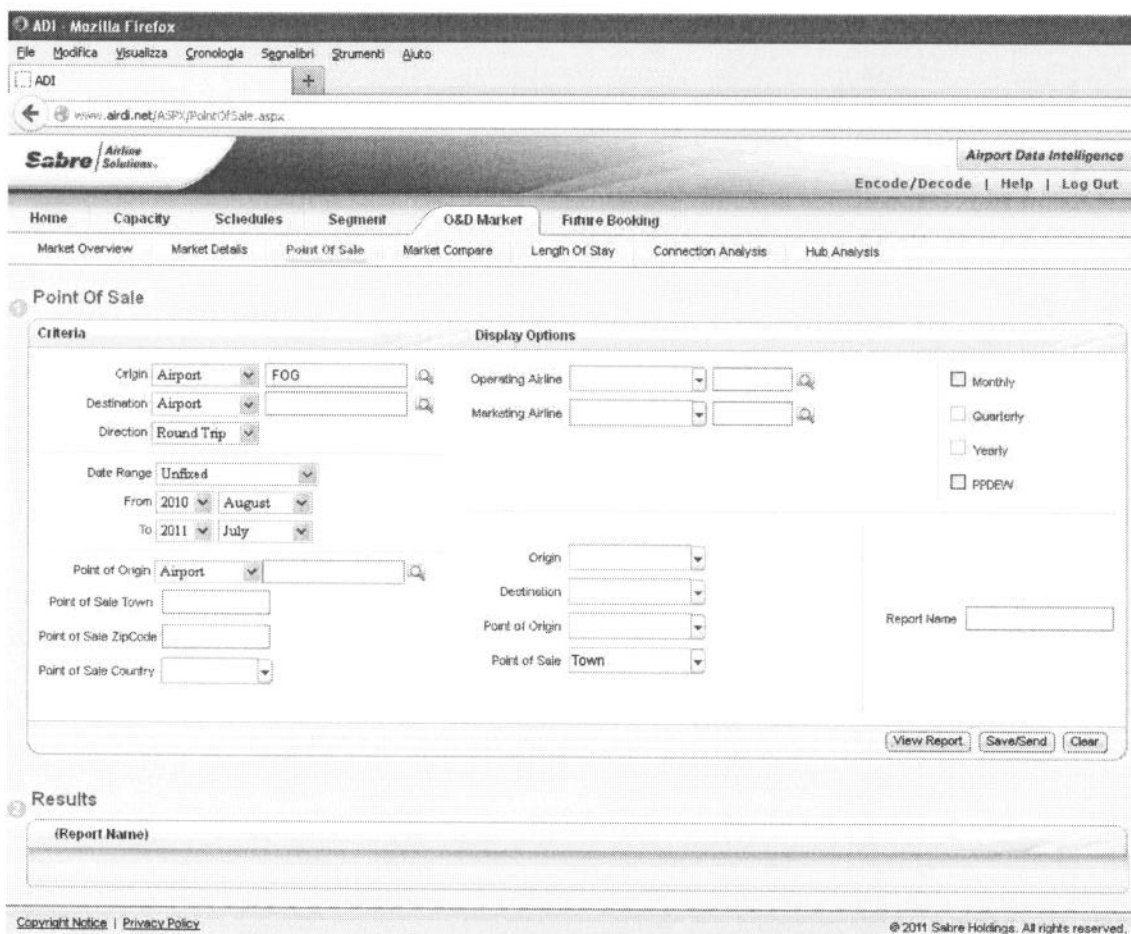


3. Impatto Apt Foggia su Napoli



Sulla base dell'analisi dei tempi di percorrenza la catchment area "competitiva" dell'aeroporto di Foggia, qualora si operassero voli di linea, si allargherebbe includendo 141 comuni aggiuntivi con una popolazione di 530.000 abitanti (appena il 12,1% in più rispetto al totale Bari + Brindisi ed il 19,6% in più rispetto all'aeroporto di Bari).

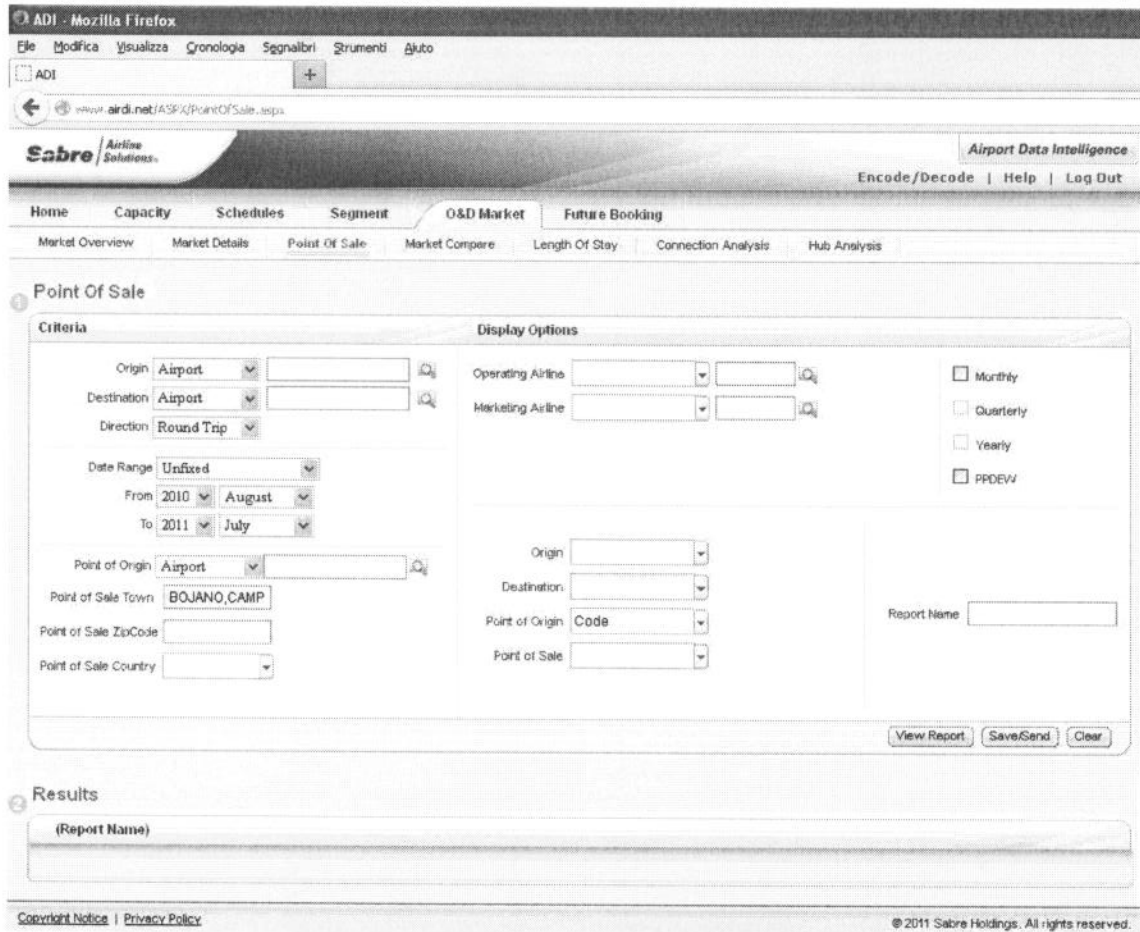
Le considerazioni sopra riportate possono essere integrate valutando le vendite delle agenzie di viaggio attraverso il sistema “ADI - Airport Data Intelligence” di Sabre.



Nel periodo Agosto 2010 – Luglio 2011 (immediatamente antecedente all’interruzione dei collegamenti operati dalla compagnia Darwin Airlines da Foggia per Milano MXP, Torino e Palermo) i passeggeri che hanno acquistato una tratta da/per Foggia sono stati 77.691.

In particolare le vendite effettuate dalle agenzie delle province di Foggia, Potenza, Campobasso ed Isernia sono state 27.722 (pari al 35,7% del totale). Il volume realizzato, invece, dalle agenzie delle altre province pugliesi e lucane, dalle campane, dalle calabre e dalle abruzzesi è di 980 unità (pari all’1,3% del totale). Le restanti 48.990 vendite sono state effettuate in agenzie dislocate in altre regioni italiane o internazionali. Si può concludere, pertanto, che nel periodo selezionato la quota del traffico incoming è del 63,1%.

Sempre per il periodo Agosto 2010 – Luglio 2011 sono state analizzate le vendite delle agenzie delle province di Foggia, Potenza, Campobasso ed Isernia raggruppandole per punto di origine del viaggio.



I risultati sono schematizzati nella tabella di seguito riportata.

Point of origin:	Pax	
FCO	41.835	41,4%
NAP	10.834	10,7%
BRI	5.691	5,6%
BDS	455	0,5%
PSR	352	0,3%
FOG	27.281	27,0%
altro	14.502	14,4%
TOTALE	100.950	100,0%

I dati evidenziano chiaramente che nel periodo selezionato, nonostante la presenza dei collegamenti diretti da Foggia per Milano MXP, Torino e Palermo, una porzione molto

ampia degli abitanti della catchment area tipica (province di Foggia, Potenza, Campobasso ed Isernia) ha scelto gli scali di Roma FCO, Napoli NAP Bari BRI e Brindisi BDS come origine del proprio viaggio per ragioni di varietà del network, tariffe e qualità del servizio.

Replicando l'analisi per il periodo Agosto 2011 – Luglio 2012 emerge quanto segue.

Point of origin:	Pax	
FCO	45.320	57,1%
NAP	9.025	11,4%
BRI	6.866	8,6%
BDS	1.663	2,1%
PSR	206	0,3%
FOG		
altro	16.347	20,6%
TOTALE	79.427	100,0%

Soltanto una piccola quota dei passeggeri che utilizzavano i collegamenti diretti da Foggia si è ricollocata sugli scali di Roma, Napoli, Bari e Brindisi. Verosimilmente i passeggeri mancanti hanno optato per una modalità di trasporto differente o hanno rinunciato al viaggio.

Nel periodo Agosto 2010 – Luglio 2011 le vendite realizzate dalle agenzie delle province di Foggia, Potenza, Campobasso ed Isernia sugli scali di Roma, Napoli, Bari e Brindisi ammontavano a 58.815 unità. Una porzione di questo traffico, prudenzialmente fissata nella misura del 40%, potrebbe essere intercettata da un collegamento diretto da Foggia verso un hub, con aeromobili di categoria C e, quindi, con livelli di servizio in termini di qualità e sicurezza sicuramente superiori.

Il potenziale dell'aeroporto di Foggia in funzione delle componenti sopradiscusse è preliminarmente stimato in 101.217 passeggeri all'anno e dettagliato come segue.

AGOSTO 2010 - LUGLIO 2011			
	Dato Sabre ADI	Quota	Totale
Traffico da/per FOG	77.691	100%	77.691
Point of origin: FCO	41.835	40%	16.734
Point of origin: NAP	10.834	40%	4.334
Point of origin: BRI	5.691	40%	2.276
Point of origin: BDS	455	40%	182
POTENZIALE			101.217

3 ANALISI DELLA DOMANDA

La correlazione tra caratteristiche e dimensioni del bacino e volumi di traffico non può essere avulsa dalle politiche e strategie dettate in sede di governo centrale per mezzo della pianificazione dei trasporti (e quindi anche del trasporto aereo), con la definizione dei ruoli attribuiti ai singoli scali, in quanto il bacino tende a calibrarsi in funzione di tali politiche e strategie.

Il traffico attualmente è a carattere stagionale, esclusivamente nazionale ed operato con voli di linea, a conferma del ruolo dello scalo di interesse locale e a vocazione turistica, anche a carattere religioso per la vicinanza a San Giovanni Rotondo.

La tabella seguente riporta i dati sull'andamento e composizione del traffico nell'aeroporto di Foggia dal 1999 al 2012.

AEROPORTO DI FOGGIA DATI DI TRAFFICO – SERIE STORICA					
anno	passengeri	variazione	movimenti	variazione	pax/ movimento
1999	44.335	0,00%	6.305	0,00%	7,0
2000	30.297	-31,7%	6.326	0,3%	4,8
2001	11.912	-60,7%	4.158	-34,3%	2,9
2002	7.174	-39,8%	3.249	-21,9%	2,2
2003	9.383	30,8%	3.686	13,5%	2,5
2004	9.331	-0,6%	3.571	-3,1%	2,6
2005	7.615	-18,4%	3.204	-10,3%	2,4
2006	7.871	3,4%	3.309	3,3%	2,4
2007	8.884	12,9%	3.480	5,2%	2,6
2008	29.723	234,6%	4.048	16,3%	7,3
2009	68.228	129,5%	5.878	45,2%	11,6
2010	71.881	5,4%	5.458	-7,1%	13,2
2011	63.285	-12,0%	4.527	-17,1%	14,0
2012	7.549	-88,1%	2.399	-47,0%	3,1

Fonte dati Aeroporti di Puglia S.p.A.

Il traffico passeggeri dello scalo di Foggia ha realizzato negli ultimi anni volumi molto modesti, incostanti nel tempo, con oscillazioni tra 7-10.000 passeggeri annui. Tra il 2008 ed il 2011 si è avuto un importante impulso (da circa 30.000 passeggeri nel 2008 fino ai circa 72.000 nel 2010) dovuto all'operatività sullo scalo da parte dei vettori MyAir.com prima e Darwin Airline dopo. Questi vettori in forza di una convenzione che ha garantito per un determinato periodo di tempo contributi allo start up di nuove rotte da/per l'aeroporto di Foggia hanno introdotto voli di linea da/per gli aeroporti di

Milano Malpensa, Palermo, Roma e Torino. Al termine del periodo di start-up si sono registrati volumi di traffico che hanno determinato la non autonoma sostenibilità economica delle predette rotte causandone l'interruzione.

Al momento risultano operativi solo i voli elicotteristici di Trasporto Pubblico Locale per le Isole Tremiti.

4 EVOLUZIONE DELLA DOMANDA

L'intervento mira prioritariamente ad aumentare i livelli di sicurezza operativa delle infrastrutture per soddisfare le esigenze espresse in termini di domanda prevista. Grazie all'intervento sarà quindi possibile operare sullo scalo di Foggia con maggiore sicurezza anche velivoli tipo A319, A318, B737 classi 300, 400 e 500 ("classe C").

In particolare, considerando la capienza di un Airbus A319 pari a 138 passeggeri, un load factor medio del 50% e n° 3 frequenze giornaliere, l'aeroporto di Foggia svilupperebbe a partire dal 2015 un traffico passeggeri di circa 100.740 unità.

Aeroporti di Puglia S.p.A. come per gli aeroporti di Bari e Brindisi ha ipotizzato, a partire dal 2016, un incremento costante de 1,00% in termini di passeggeri/anno, circa 101.740 pax/anno.

Il medio termine di sviluppo è fissato all'anno 2020, dove è previsto per i passeggeri/anno un incremento costante del 0,5%, circa 105.879 pax/anno.

Il lungo termine di sviluppo è fissato all'anno 2024, dove è previsto per i passeggeri/anno un incremento costante del 0,5%, circa 108.012 pax/anno.

AEROPORTO DI FOGGIA PREVISIONI DI TRAFFICO AL 2024				
anno	passeggeri	variazione	movimenti	variazione
1999	44.335	0,0%	6.305	0,0%
2000	30.297	-31,66%	6.326	0,33%
2001	11.912	-60,68%	4.158	100,0%
2002	7.174	-39,78%	3.249	-21,86%
2003	9.383	30,79%	3.686	200,0%
2004	9.331	-0,55%	3.571	-3,12%
2005	7.615	-18,39%	3.204	300,0%
2006	7.871	3,36%	3.309	3,28%
2007	8.884	12,87%	3.480	400,0%
2008	29.723	234,57%	4.048	16,32%
2009	68.228	129,55%	5.878	500,0%
2010	71.881	5,35%	5.458	-7,15%
2011	63.285	-11,96%	4.527	600,0%
2012	7.549	-88,07%	2.399	-47,01%
2013	7.549	0,00%	2.399	0,00%
2014	7.549	0,00%	2.399	0,00%

2015	100.740	1234,5%	3.129	30,43%
2016	101.747	1,00%	3.129	0,00%
2017	102.765	1,00%	3.129	0,00%
2018	103.793	1,00%	3.129	0,00%
2019	104.830	1,00%	3.129	0,00%
2020	105.879	1,00%	3.129	0,00%
2021	106.408	0,50%	3.129	0,00%
2022	106.940	0,50%	3.129	0,00%
2023	107.475	0,50%	3.129	0,00%
2024	108.012	0,50%	3.129	0,00%

Tabella previsioni traffico - Fonte Aeroporti di Puglia

5 OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

L'obiettivo dell'intervento è quello di portare l'attuale pista 1596x45 a dimensioni tali da far operare in sicurezza anche aeromobili di classe "C".

6 FATTIBILITA' TECNICA

PISTA DI VOLO RWY 15/33

Attualmente l'Aeroporto "G. Lisa" di Foggia è dotato di una pista di volo RWY 15/33 avente le seguenti caratteristiche fisiche e geometriche:

dimensioni: 1602x45m

resistenza: PCN 33/F/A/X/T

resistenza (valore misurato nella campagna di indagini eseguite per il presente progetto preliminare: PCN 37/F/A/X/T

Il prolungamento della pista di volo lato sud della pista di volo RWY 15/33 sarà effettuato per una lunghezza di 237 m ed una larghezza di 45m, oltre a due fasce laterali antipolvere (shoulder) larghe 5,0 m ciascuna. Le pavimentazioni saranno di tipo flessibile.

La sezione trasversale del nuovo tratto della pista di volo nella sua parte portante sarà costituito in linea di massima da un pacchetto multistrato così come di seguito descritto: un tappetino di usura in conglomerato bituminoso di 4 cm con bitume modificato; uno strato di collegamento (binder) in clb di 6cm; uno strato di base in clb di 20cm; uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato o cementato dello spessore di 25cm ed infine da uno strato in misto naturale (tout venant) per bonificare l'esistente terreno

di sottofondo vegetale ed il sottostante strato di argilla dalle pessime capacità portanti presenti in sito. Il fondo scavo sarà isolato dal pacchetto di fondazione da uno strato di geotessuto in poliestere da 300 g/m².

Le due fasce laterali antipolvere (shoulder) saranno realizzate in linea di massima con pavimentazione flessibile formate da un pacchetto (partendo dall'alto) costituito da uno strato di binder chiuso di 7cm, da uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato dello spessore di 25cm ed infine da uno strato in misto naturale.

Il nuovo tratto di prolungamento avrà una pendenza longitudinale massima dello 0,8% ed una conformazione trasversale monopendente con inclinazione dell'1%.

La segnaletica orizzontale per i tratti di prolungamento sarà realizzata a norma ICAO ed ENAC per pista di codice "3", con particolare riguardo alle bande del pettine di soglia, al codice numerico di identificazione di pista, asse, bordi e fine pista, barre distanziometriche, punti di toccata, "aiming point", etc. mettendo tale segnaletica in correlazione con l'allungamento di pista da effettuare. Di conseguenza dovranno essere effettuate cancellature e/o ripristino di alcuni di essi.

Dal punto di vista idraulico i tratti di allungamento di pista saranno dotati di un collettore grigliato in cls come quello attualmente presente sulla restante parte di pista posizionato nella fascia antipolvere sul lato basso.

Per la zona di prolungamento della pista verrà prolungata l'area di sicurezza "strip" (con larghezza 300m) e verrà realizzata la nuova R.E.SA. delle dimensioni di 305x150 per pista RWY 33 (lato testata 15).

Dal punto di vista impiantistico verrà realizzata l'implementazione dell'impianto voli notturni IVN e degli aiuti visivi luminosi AVL. Saranno spostati nella nuova posizione i segnali luminosi di soglia con associate unità REIL a luce bianca lampeggiante, ali di soglia e segnali di fine pista presenti sull'attuale testata 15 nella nuova configurazione di pista. Verranno implementate le luci di bordo pista fino alla nuova configurazione di pista allungata. Verranno ritarate ed implementate le relative tabelle luminose d'obbligo e di informazione. Inoltre verrà riposizionato e ritarato secondo le nuove procedure di avvicinamento l'attuale PAPI a sinistra per RWY 15 e l'aggiunta di un nuovo PAPI a destra per RWY 15. Verrà infine eliminata l'adozione con i relativi segnali luminosi dell'APT 17 per pista 15 di prossima implementazione attraverso il solo cambio dei vetrini delle luci di bordo pista. Il sentiero di avvicinamento semplificato (SALS) da 420m rimarrà invariato visto che la THR 33 rimane nell'attuale posizione.

ZONA DI BACK TRACK

In testata 15, data l'assenza di vie di circolazione che raggiungano la zona predetta, verrà realizzata una zona di back track come raffigurata nella Tav. 6. La zona di back track è stata dimensionata per consentire l'inversione di marcia di aeromobili tipo Airbus A319 e Boeing 737 ed ha una lunghezza totale di 165 m. La parte portante sarà realizzata con pavimentazione rigida in cls con lastre di calcestruzzo Rck 45 N/mm², aventi forma quadrata e dimensioni pari a m 7,5 x 7,5 x 0,35. La sovrastruttura rigida sarà in linea di massima poggiata su uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato (Sp. = 30 cm) o, in alternativa, misto cementato (Sp. = 20 cm). Tra lastra e fondazione sarà interposto un foglio antifrizione in polietilene (4/10 mm). La sovrastruttura sarà poggiata su strato di allettamento in cls magro Rck 15 N/mm² (H medio = 10 cm).

La zona portante sarà circondata da fasce antipolvere in conglomerato bituminoso aventi le stesse caratteristiche di quelle del prolungamento della pista di volo.

La zona di back track avrà una pendenza longitudinale massima dello 0,8% ed una conformazione trasversale monopendente con inclinazione dell'1%.

Dal punto di vista idraulico la zona di back track sarà dotata di un collettore grigliato in cls come quello attualmente presente sulla restante parte di pista posizionato nella fascia antipolvere sul lato basso.

La zona back track sarà dotata di idonei markings.

VIE DI CIRCOLAZIONE

La nuova testata 15 sarà servita dal raccordo Bravo di prossima apertura nell'ambito dei lavori attualmente in corso. Tale via di circolazione di classe "C" ICAO è idonea ad ospitare aeromobili di classe "C" quali Airbus A319, B737 classi 300 – 400 e 500. I valori di portanza sono stati misurati nella campagna di indagini eseguite per il presente progetto preliminare:

PCN 41/F/A/X/T

Tale valore risulta idoneo alla movimentazione degli aeromobili predetti.

Per quanto riguarda le opere da realizzare per il raccordo Bravo occorrerà rivedere i raggi di curvatura all'innesto con la pista RWY 15/33 nella nuova configurazione allungata onde consentire la movimentazione degli aeromobili sopra citati per la svolta a destra ed a sinistra. Gli allargamenti saranno realizzati con pavimentazione flessibile in linea di massima con lo stesso pacchetto multistrato del prolungamento della pista di

volo. Inoltre dovrà essere ridisegnata l'opportuna segnaletica orizzontale, predisposte le relative tabelle luminose e ritirati gli AVL.

STRADA PERIMETRALE INTERNA

Il ruolo della strada perimetrale a servizio del sedime aeroportuale rappresenta un aspetto importante all'interno del sistema di sicurezza adottato dal Comitato di Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.) di competenza. A tal fine, la suddetta strada, oltre ad assolvere le funzioni di ispezione e di controllo della recinzione aeroportuale e dei varchi di accesso, garantisce anche la viabilità a servizio delle normali operazioni aeroportuali.

In quest'ottica il criterio di scelta adottato nel definire lo sviluppo planimetrico del tracciato è stato quello di seguire l'andamento della recinzione aeroportuale.

Le direttive del Programma Nazionale di Sicurezza (P. N. S.) indicano che lungo l'intera recinzione e per una larghezza di 5m, non vi sia installata alcuna struttura mobile o fissa che superi 20cm di altezza, o che comunque possa costituire elemento di facilitazione per lo scavalco della recinzione o nascondiglio per eventuali sabotatori.

In ragione di ciò, si è conservato un franco di circa 5m fra ciglio stradale e sviluppo della recinzione aeroportuale ed inoltre, ai fini di consentire una corretta e costante ispezione visiva di quest'ultima, si è ritenuto opportuno un intervento di scortico a margine della canaletta stradale, per scongiurare la presenza di essenze arboree e sterpaglie a ridosso della recinzione.

L'asse viario della strada in progetto è stato pertanto posto a circa 8m di distanza da quest'ultima.

La strada sarà realizzata con una piattaforma costituita da due corsie da 2,75m di larghezza e due banchine da 0,50m di cui una pavimentata.

Si è adottata la soluzione con andamento trasversale monopendente, con pendenza della falda dell'1,50%; la pendenza della piattaforma ha sempre il ciglio più basso rivolto verso la recinzione aeroportuale anche nelle curve in cui sarebbe richiesta una pendenza che attenui la forza centrifuga. Questa scelta progettuale è giustificata dalla bassa velocità di percorrenza (10÷30 Km/h), dalla necessità di smaltire le acque meteoriche, da ragioni di tipo economico che hanno portato all'adozione di una sola canaletta.

Il nuovo tratto di strada perimetrale interna avrà uno sviluppo di 1.285 m nella zona lato testata 15 e di 715 m nella zona lato testata 33.

RECINZIONE AEROPORTUALE

Oggetto dell'intervento è la costruzione di un nuovo tratto di recinzione aeroportuale che rispetterà gli standard previsti dalla scheda n.7 del P.N.S. (Piano Nazionale della Sicurezza).

Tale realizzazione si estende per una lunghezza di 1.285m nella zona di prolungamento lato testata 15 e di 690m nella zona di prolungamento lato testata 33.

In particolare, la nuova tipologia di recinzione prevista in progetto è costituita da rete a maglia metallica ancorata a pali metallici in ferro a "T", N.P. 50/50 mm, di altezza pari a 2,25 metri fuori terra, con staffe di sommità ripiegate a 45° verso l'interno e verso l'esterno per una lunghezza di 45 cm, in modo tale che l'estremità libera viene a trovarsi ad una altezza effettiva f.t. di mt. 2,50

I pali di sostegno sono previsti inghisati per circa 60 cm in un basamento di calcestruzzo nel quale deve essere ancorato un saettone di rinforzo fissato a circa 2/3 della parte verticale del palo; i saettoni sono anch'essi costituiti da un ferro a "T", N.P. 25/25, con lunghezza pari a m 1,80 compresa la parte infissa nel basamento.

La rete di filo di ferro zincato o ricoperto di plastica $\varnothing \sim 3$ mm., dell'altezza non inferiore a mt. 2,00, con maglie di dimensioni di cm. 5 x 5, viene sostenuta in basso, in alto ed al centro da fili tenditori in ferro zincato di adeguata sezione.

Nella parte inferiore, la rete è prevista ancorata in un cordolo di calcestruzzo per evitare che possa essere sollevata.

La rete, tra due pali di sostegno contigui deve essere opportunamente fissata mediante filo di ferro zincato $\varnothing \sim 3$ mm, di analoghe caratteristiche di resistenza, e viene rinforzata da quattro tratti di corda spinosa costituita da due fili di ferro intrecciati, dello spessore ciascun di mm 2, e triboli a 4 punte saldamente legati alla stessa.

I rinforzi devono essere disposti: due a croce di S. Andrea e due orizzontali immediatamente sopra la rete, alla distanza di non oltre 12 cm. Inoltre, nei tratti dei pali di sostegno piegati a 45° è previsto applicato un rotolo di filo spinato per impedire eventuali scavalcamenti della recinzione.

Lungo lo sviluppo perimetrale della recinzione aeroportuale è stato altresì previsto l'ammodernamento dei cancelli per gli esistenti varchi di emergenza/sicurezza. E'

previsto l'impiego di cancelli a sfondamento per uscita rapida dei mezzi di soccorso o antincendio.

7 SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

I lavori per l'adeguamento delle infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento, che comprendono anche il prolungamento ed adeguamento dell'attuale pista 16/34, sono in corso di ultimazione (entro la fine del 2013). Di conseguenza, i costi finanziari per il mantenimento degli attuali livelli di efficienza e che riguardano lavori da sostenere per eliminare eventuali lesioni ed ammaloramenti presenti sulla pista nonché gli interventi di manutenzione straordinaria periodica (**vedi Tab. Fin. S1**) saranno sostenuti non prima di 10 anni. In particolare:

- **rifacimento del conglomerato bituminoso pista:** costo stimato ad oggi in circa € 647.000, da sostenere periodicamente (ogni 10 anni) e consistente nel ripristino del conglomerato bituminoso ammalorato della c.d. T.O.R.A. ovvero la Take Off Runway Available (lunghezza di pista disponibile per il decollo);
- **rifacimento del conglomerato bituminoso vie di rullaggio e vie di circolazione:** costo stimato ad oggi in circa € 71.100, da sostenere periodicamente (ogni 10 anni) e consistente nel ripristino del conglomerato bituminoso ammalorato;

La determinazione del costo delle manutenzioni straordinarie al 2023 ed al 2033 è stata effettuata considerando il tasso di inflazione programmata al 2015 pari a 1,5%.

I costi d'esercizio e di manutenzione ordinaria si riferiscono invece alla gestione ordinaria delle aree interessate (**vedi Tab. Fin. S1**), quali:

- le utenze elettriche ed idriche;
- la pulizia dell'area;
- la sgommatura ed il rifacimento della segnaletica orizzontale della pista;
- il personale aeroportuale impegnato nella gestione e supervisione dell' area pista.

Il quadro economico da progetto definitivo ha previsto un investimento di 14 mln di euro ed una durata dei lavori pari a 301 giorni (comprensivo della redazione ed approvazione del progetto esecutivo in quanto trattasi di appalto integrato). Oltre che l'esecuzione delle opere e gli oneri progettuali, il quadro economico ha considerato le seguenti voci: espropri, Bonifici Ordigni Bellici, ripristino sottoservizi ed opere di mitigazione impatto ambientale (vedi Tab. Fin. C2).

Inoltre, per consentire l'operatività di aeromobili di maggiore portata, occorrerà necessariamente provvedere anche alla realizzazione del distacco dei VV.F. per l'espletamento del servizio antincendio aeroportuale in categoria VI. L'intervento, da realizzarsi nel corso del 2015 comporterà una spesa di circa 1 mln di euro alla quale si aggiungeranno 0,5 mln di euro necessari all'acquisto di n° 3 automezzi (2 pesanti ed uno leggero) aventi quantitativi minimi di agenti estinguenti (schiuma di livello A e B ed agenti complementari, etc.) obbligatori per la categoria VI.

I costi di gestione dell'intervento considerati per l'analisi (**vedi Tab. Fin. C2**) sono stati:

- **MANUTENZIONE:** costo sostenuto per la manutenzione ordinaria dell'area, L'importo è stato determinato, utilizzando il capitolato speciale d'appalto dell'Accordo quadro sottoscritto con un'Associazione Temporanea d'Imprese per la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale delle zone Air Side e Land Side degli aeroporti di Puglia, pari a circa € 70.000 annui. A questi sono stati aggiunti i costi da sostenere per le verifiche delle caratteristiche fotometriche dei segnali pista e la manutenzione degli impianti audio - visivi - luminosi (AVL) per circa € 65.000.
- **PULIZIA:** costo sostenuto per la pulizia periodica delle aree esterne per circa € 42.000. Il criterio seguito è stato quello di considerare il costo sostenuto nell'esercizio 2012 adeguandolo alle dimensioni della nuova pista.
- **UTENZE:** costo sostenuto per il consumo delle utenze energetiche ed idriche per circa € 35.000. Si è seguito lo stesso criterio utilizzato per la determinazione dei costi di pulizia.
- **MANODOPERA:** costo sostenuto per il personale aeroportuale impegnato nella gestione e supervisione dell'area pista, c.d. "squadra agibilità", e quota parte del costo annuale del post holder dell'area movimento, responsabile dell'esecuzione in sicurezza della movimentazione degli aeromobili in zona air-side. Il costo considerato per l'esercizio 2013 è quello sostenuto nell'esercizio 2012 incrementato tasso di inflazione programmata ed un incremento della spesa media annua del 3%;
- **SPESE GENERALI** spese varie di supporto all'attività tecnico - amministrativa (noleggi, assicurazioni, materiali di consumo, etc.) per € 15.400. L'importo è stato determinato considerando la spesa media annua di settore pari al 5% dei costi operativi sostenuti.

Si riportano i risultati dell'analisi effettuata sulla performance dell'investimento (**vedi Tab. Fin. S3 ed C3 e Tab Fin. 4**).

È stato elaborato il Piano di finanziamento dell'opera ovvero l'analisi del fabbisogno finanziario del progetto sia nella fase d'investimento sia in quella di esercizio relativamente all'intero arco della sua vita economica (**vedi Tab. "Piano di Finanziamento"**).

Per la realizzazione dell'opera si ricorrerà alle risorse del Fondo per lo Sviluppo e La Coesione essendo stato questo intervento individuato con Delibera CIPE 62/2011 ed inserito nel nuovo Accordo di Programma Quadro "Trasporti". Anche la realizzazione della Caserma dei Vigili del Fuoco e l'acquisto dei 3 mezzi antincendio comporteranno l'utilizzo di risorse pubbliche. Sulla base di esperienze precedenti sulle procedure di rendicontazione ed erogazione di contributi comunitari (fondi PON Trasporti 2000-2006, Delibere CIPE e Fondi FAS 2007-2013) si prevede comunque il ricorso al credito bancario attraverso appositi strumenti finanziari (come conti corrente revolving) necessari all'avvio del progetto.

I costi di gestione, una volta entrata in funzione l'opera, verranno coperti:

- dai rientri tariffari relativi all'attività aeroportuale direttamente coinvolta nel progetto quali i diritti di approdo e partenza per la messa a disposizione delle infrastrutture e dei servizi relativi alle aree di movimentazione per il decollo e l'atterraggio degli aeromobili;
- da risorse aziendali interne poiché si stima che i rientri tariffari di attività aeroportuali correlati all'approdo e partenze, anche nel medio – lungo periodo, non saranno sufficienti a coprire i costi diretti di gestione.

Si è scelto di determinare il VAN, ossia il valore attuale netto di tutti i flussi finanziari generati dall'investimento in un preciso arco di tempo ed il TRI, il Tasso di Rendimento Interno ossia quel tasso di interesse che rende nullo il valore attuale netto dell'investimento e che permette di valutarne la performance futura. Per l'attualizzazione dei flussi finanziari del progetto si sono presi in considerazione:

- Tasso di Sconto: il tasso di sconto finanziario si può considerare quale costo opportunità del capitale investito, ossia la capacità di reddito di un progetto alternativo a quello analizzato. L'analisi ha previsto il tasso finanziario sugli investimenti convenzionalmente fissato al 5%;

- Arco temporale di 25 anni, considerato quale vita utile del bene, Trattandosi di bene gratuitamente devolvibile si è considerata una durata inferiore a quella della concessione demaniale come previsto dai principi contabili.

Di seguito i risultati dell'analisi:

- VAN calcolato sulla gestione finanziaria del progetto: - € 1.522.534
- TIR calcolato sulla gestione finanziaria del progetto: non determinabile

8 SOSTENIBILITA'ECONOMICO - SOCIALE

La società di gestione aeroportuale, nel caso di specie, opera come soggetto attuatore di opere volte a beneficiare, in ultima analisi, lo Stato, sia perché le opere realizzate sono destinate a rientrare nel patrimonio dell'Amministrazione concedente, sia perché, nell'immediato, esse consentono la realizzazione di infrastrutture necessarie a garantire lo sviluppo della Regione Puglia, diminuendo il divario di sviluppo con le altre regioni italiane ed europee.

Proprio in considerazione di tale rilevanza strategica, il 28 luglio 2011, è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa Istituzionale tra il Ministero per i rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale e il Governo della Regione Puglia, sancito nella Delibera CIPE n. 62/2011.

8.1 Benefici

8.1.1 Tempi di Trasporto

Il prolungamento della pista di volo con la conseguente operabilità di velivoli di capacità superiore consentirà all'utenza aeroportuale foggiana "business" un risparmio di tempi dell'ordine di 80 – 100 minuti, tempo necessario per raggiungere i 3 aeroporti c.d. concorrenti: Bari, Napoli e Pescara.

La determinazione del beneficio economico – sociale si può ottenere attraverso l'analisi dei dati statistici forniti dall'attività di profilazione dell'utenza degli aeroporti di Bari e Brindisi, utili alla determinazione delle caratteristiche sociali, economiche e demografiche dell'utenza.

Nello specifico, lo studio effettuato sulla profilazione dell'utenza aeroportuale 2012 ha evidenziato per i 2 scali principali pugliesi una quota di passeggeri business media pari al 19%, percentuale replicabile per l'utenza foggiana.

Per la "monetizzazione" del beneficio economico sociale si è seguita la metodologia di valutazione suggerita dalle Linee Guida per la misura dei costi esterni nell'ambito del PON Trasporti, che utilizza come parametro di monetizzazione il costo industriale medio della manodopera. Attraverso uno studio condotto dalla PWC – ESA che utilizza come fonte dei dati l'annuario statistico ISTAT si è determinato il reddito lordo orario pari a circa € 22,06 (vedi Tab. Eco C3).

8.1.2 Incremento del turismo ed impatto sul PIL regionale

Per la misura dell'impatto del turismo sul PIL del territorio foggiano non è sufficiente rilevare il fatturato del settore della ricettività, della ristorazione e di quello dei trasporti. In questo modo infatti da un lato si sovrastima il fenomeno includendo nel conteggio i consumi dei residenti e dall'altro lo si sottostima escludendo gli effetti di moltiplicazione del reddito (ad esempio il fatturato dei fornitori degli esercizi ricettivi).

Federturismo in collaborazione con il Centro Studi SRM Intesa San Paolo ha svolto un'indagine approfondita sull'impatto economico attuale e potenziale del turismo in Italia dalla quale è emerso che l'impatto che il turismo svolge sul Pil, ha un valore pari al 5,4% (dati 2012), è al 3° posto, non molto distante dalla Spagna e dalla Francia, suoi principali competitor.

Inoltre, nella stessa indagine si è calcolato il c.d. "moltiplicatore di presenza delle regioni ad intensità turistica" ovvero il valore aggiunto attivato sul territorio per 1 soggiorno aggiuntivo.

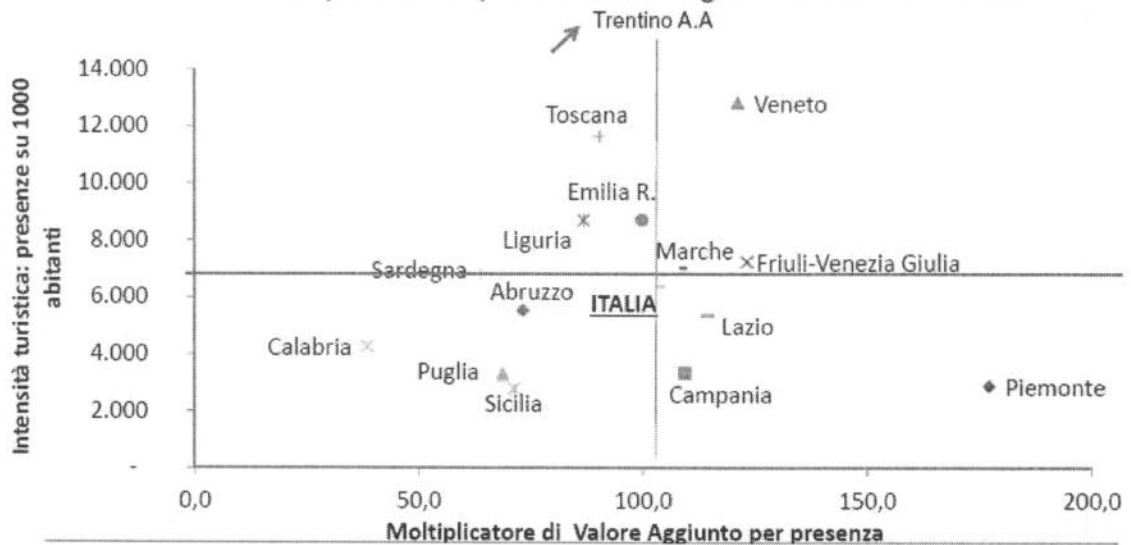
Il moltiplicatore di presenza è strettamente legato all'attività turistica ed indica quanto Valore Aggiunto attiva una presenza turistica in regione ossia quanto valore aggiunto crea in più un soggiorno aggiuntivo nella regione.

Pertanto su questo moltiplicatore oltre alla composizione dei beni e servizi acquistati in regione ed agli scambi interregionali incide anche il livello medio dei prezzi.

Tale indicatore ha, quindi, il vantaggio di indicare anche «l'effetto marginale delle presenze turistiche»: cioè si potrebbe calcolare anche quanto genera un aumento dell'1% delle presenze turistiche, in termini di valore aggiunto sul territorio

L'Italia, a parità di spesa, per ogni presenza aggiuntiva nel paese, genera 103,4 euro di Valore Aggiunto (Intensità turistica: 6.382 presenze per 1000 abitanti).

Moltiplicatore di presenza delle regioni ed intensità turistica



Benché il valore aggiunto generato dal turismo in Puglia per il 2012 sia stato di circa € 70,00 l'indagine ha evidenziato come le regioni meridionali grazie alla varietà di turismi sviluppati o sviluppabili, al grado di evoluzione del sistema di ospitalità delle destinazioni turistiche ed alla capacità di attrarre flussi turistici internazionali, abbiano ampi margini per attirare turisti e quindi diventare un'area fertile per lo sviluppo economico turistico. Per cui, per la quantificazione del beneficio economico esterno si deciso di considerare il Valore aggiunto medio italiano.

Secondo la World Tourism Organization (UNWTO) "turista è chiunque viaggi in paesi diversi da quello in cui ha la sua residenza abituale, al di fuori del proprio ambiente quotidiano, per un periodo di almeno una notte ma non superiore ad un anno e il cui scopo abituale sia diverso dall'esercizio di ogni attività remunerata all'interno del paese visitato. In questo termine sono inclusi coloro che viaggiano per: svago, riposo e vacanza; per visitare amici e parenti; per motivi di affari e professionali, per motivi di salute, religiosi/pellegrinaggio e altro". I dati di vendita delle agenzie estratti da Sabre ADI hanno dimostrato che la quota di traffico incoming dell'aeroporto di Foggia è pari al 63,1%. La stessa percentuale, conformemente all'approccio della UNWTO, viene utilizzata in questo studio per stimare il flusso turistico generato dall'aeroporto di Foggia.

Come per l'utenza aeroportuale "business" la profilazione dell'utenza degli Aeroporti di Bari e Brindisi ha evidenziato una quota di traffico turistico media del 24%, dato anch'esso replicabile per l'utenza foggiana.

8.2 Costi

8.2.1 Servizio antincendio aeroportuale

Il Ministero degli Interni Dipartimento dei Vigili del Fuoco ha stilato un prontuario antincendi aeroportuale che a seconda delle dimensioni degli aeromobili prevede un certo numero di operatori per turno ed un certo numero e dimensione di mezzi antincendio. Per gli aeromobili di classe “C” è prevista la VI classe aeroportuale che prevede oltre che la dotazione di 2 mezzi antincendio pesanti ed uno leggero che garantiscano un quantitativo minimo di agenti estinguenti pari ad 11.800 litri d’acqua e 7.900 litri di schiuma , anche n° 10 operatori per turno. Si è stimato un costo annuo *gravante sulla collettività* per la gestione del servizio pari a circa € 920.000.

8.2.2 Servizio di controllo traffico aereo

Tale servizio garantito da “ENAV” Ente Nazionale Assistenza consiste nella gestione di un volo nelle sue diverse fasi, dal decollo all’atterraggio, in assoluta sicurezza, seguendo rigorose procedure e utilizzando sistemi tecnologici d’avanguardia. L’operatività di aeromobili di maggiore portata unitamente all’incremento del traffico aeroportuale porterà ad allargare il servizio dalla fascia 07:00 – 19:00 alla fascia 06:00 – 22:00. Si è stimato un costo annuo *gravante sulla collettività* per la gestione del servizio pari a circa € 146.000.

8.2.3 Vigilanza doganale negli aeroporti e della Polizia di Stato

L’attivazione di voli di linea comporterà un’attività costante e continuativa da parte della:

- Guardia di Finanza attraverso la vigilanza doganale poiché è previsto che all’arrivo, alla partenza e durante lo stazionamento di un aeromobile, i funzionari doganali e i militari della Guardia di Finanza possano procedere agli accertamenti di loro competenza riguardanti l’aeromobile, il suo equipaggio, le persone presenti a bordo e le cose trasportate.
- Polizia aeroportuale attraverso la vigilanza sulla sicurezza aeroportuale per prevenire ogni violazione di legge all’interno dell’aeroporto o aviosuperficie. Nella funzione di polizia aeronautica si assicura che tutte le attività aeronautiche avvengano nel rispetto delle norme tecniche e di sicurezza;

Questi servizi pubblici, garantiti nella fascia oraria 06:00 – 22:00 necessiteranno di almeno 2 operatori per turno alla retribuzione annua lorda di circa € 40.000 che moltiplicati per 1,66 (fattore di conversione che tiene conto delle ferie, permessi, quote d'assenteismo, etc.) determineranno un costo annuo *gravante sulla collettività* pari a circa € 265.000.

8.2.4 Inquinamento Atmosferico

In termini di effetto ambientale l'incremento di operatività aerea potrà causare un aumento dell'inquinamento atmosferico i cui effetti sono stati già analizzati nello studio di impatto ambientale del progetto. L'inquinamento atmosferico non si incrementa proporzionalmente al traffico bensì alle categorie di aeromobili che operano sullo scalo. In particolare aeromobili di dimensioni maggiori necessitano di scale passeggeri, generatori elettrici, e nastri trasportatori per il carico, scarico delle stive. Un Airbus 319 assunto quale aereo "critico" ed utilizzato dalle compagnie aeree low cost emette circa 377 grammi di monossido di carbonio per ora. A ciò si aggiunge il consumo di carburante necessario agli aeromobili per le operazioni di atterraggio e decollo che si può stimare pari a circa 40 kg di combustibile.

In definitiva, su base annua abbiamo un incremento nel consumo di carburante bruciato pari a circa 29.475 kg/anno ed in termini di emissione di anidride carbonica otteniamo di conseguenza un incremento di circa 95 tonnellate/anno.

Per la "monetizzazione" del beneficio economico sociale derivante dalla riduzione di emissione di anidride carbonica si è utilizzata la metodologia adottata dalle Linee Guida per la misura dei costi esterni nell'ambito del PON Trasporti. Tale metodologia determina un valore medio tra il costo sostenuto dalle aziende per la riduzione delle emissioni di CO₂ in base alla Direttiva Europea 2003/87/CE e le sanzioni di natura economica previste dalla stessa direttiva. Il valore economico da ammonta ad € 100 per tonnellata equivalente di CO₂ (vedi Tab. Eco C3).

8.2.5 Inquinamento Acustico

Per quanto riguarda aspetti ambientali legati all'inquinamento acustico, è da sottolineare che l'aeroporto di Foggia è dotato di un sistema di monitoraggio composto da due centraline di rilevamento dislocate nei pressi dell'aeroporto. Una centralina si trova a sud del sedime aeroportuale a circa 800 metri dalla testata della pista 33 sostanzialmente

in asse con la stessa, mentre l'altra a nord, in posizione pressoché simmetrica. I livelli registrati dalle suddette centraline, mediante un sistema di collegamento su rete telefonica vengono automaticamente scaricati e inviati al centro di raccolta situato all'interno dell'aeroporto, dove sono elaborati dal software dedicato che integra le diverse informazioni al fine di determinare gli indicatori di rumorosità previsti dalla normativa vigente.

Nello scenario di progetto la pista raggiungerà una conformazione tale da permettere agli aeromobili di classe "C" quali Airbus 319 e Boeing B737 di operare presso lo scalo. Dall'analisi delle curve di isolivello restituite dal modello per la situazione futura presenti nello Studio di Impatto Ambientale la c.d. "*Carta delle Curve di Inquinamento Acustico in LVA – scenario attuale e futuro*" si configura uno scenario di progetto con impatto acustico indotto dall'attività aeroportuale poco rilevante, eccezion fatta per l'area sud sulla quale le curve isofoniche elaborate determinano un numero di abitanti esposti ad inquinamento acustico pari a 70 unità.

I valori di costo esterno dell'inquinamento acustico per persona esposta, (circa € 81,60), sono stati tratti dal Final Report di HEATCO e di Faburel società che si occupano dello sviluppo di strumenti, indicatori e parametri operativi per valutare le prestazioni del trasporto sostenibile e dei sistemi energetici (vedi Tab. Eco C3).

8.2.6 Contributo allo start up delle nuove rotte

La Commissione Europea ha adottato nuove Linee Guida concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali tuttora in fase di consultazione a partire dal 3 luglio 2013. Questa definisce con precisione la concessione di aiuti alle compagnie aeree per l'avvio delle attività su nuove rotte in partenza da detti aeroporti regionali. Essendo l'Aeroporto di Foggia eleggibile ai suddetti Aiuti in quanto rientrante nella categoria D degli aeroporti regionali, si è ipotizzato, per i primi 2 anni di operatività della compagnia aerea, il riconoscimento di un contributo finanziario di 75 euro per ciascun passeggero in partenza.

8.3 Risultati dell'analisi economico - sociale

L'analisi economico-sociale i cui risultati sono riportati nella "Tab. Eco 4" ha comportato oltre che l'individuazione dei benefici economici esterni, anche la

determinazione dei costi e dei benefici economici interni, ottenuti moltiplicando i costi ed i ricavi finanziari del progetto per fattori di “conversione” al fine di depurarli dei “trasferimenti” positivi alla pubblica amministrazione (imposte ed oneri sociali della manodopera) o negativi (sussidi ed altre forme di agevolazione finanziaria o reale).

Come per l’analisi di sostenibilità finanziaria, si è scelto di determinare il VAN, il valore attuale netto ed il TRI, il Tasso di Rendimento Interno. Per l’attualizzazione dei flussi economici del progetto si sono presi in considerazione:

- Il tasso di sconto finanziario per l’attualizzazione dei benefici economico-sociali convenzionalmente fissato al 3,5%;
- Arco temporale di 25 anni, considerato quale vita utile del bene, Trattandosi di bene gratuitamente devolvibile si è considerata una durata inferiore a quella della concessione demaniale come previsto dai principi contabili.

Di seguito i risultati dell’analisi (**vedi Tab. Eco 4**):

- VAN calcolato sulla realizzazione e gestione economica del progetto: € **33.926.702**
- TIR calcolato sulla gestione economica del progetto: **15,8%**

9 ANALISI DI SENSITIVITA'

L'analisi di sensitività consiste nell'esaminare la variazione dei risultati finanziari ed economici in relazione a variazioni dei costi, rientri e benefici.

Lo scopo è quello di verificare la validità e stabilità delle ipotesi e dei valori assunti e di identificare le aree di maggiore incertezza e prevedere le misure da prendere per minimizzare gli effetti negativi.

Nello specifico si è scelto di considerare parametri di variazione appartenenti a più dinamiche, da quella dei prezzi a quella dei ricavi e benefici, verificando se ed in quale maniera possano sensibilmente influire sulla determinazione del VAN finanziario e del VAN economico.

Di seguito i risultati dell'analisi:

Variazione del parametro	Variazione del	
	VANF %	VANE %
Dinamica dei prezzi		
Tasso finanziario di sconto per attualizzazione al 2%	366%	35%
Tasso finanziario di sconto per attualizzazione al 5%	N/A	-26%
Tasso finanziario di sconto per attualizzazione al 3,5%	155%	N/A
Dinamica delle tariffe		
Rateo incremento annuo tariffe aeroportuali costanti al 2%	41%	1%
Dinamica demografica		
Rateo di incremento annuo traffico pax costante al 3%	177%	61%
Rateo di incremento annuo traffico pax pari a 0%	-45%	-20%
Rateo decremento annuo traffico pax pari a 2%	-304%	-43%
Costi beni e servizi		
Costo utenze energetiche incrementato del 5% annuo	-46,0%	-3,0%
Costo Manutenzione infrastrutture ed impianti incrementato del 5% annuo	-211,0%	-14,0%
Ricavi e benefici		
Incremento dei risparmi di tempo di trasporto attesi pari al 3%	N/A	55%
Incremento della quota traffico turistico fino al 70% del traffico annuo	N/A	19%

10 CONCLUSIONI

Con il progetto di prolungamento della pista di volo RWY 15/33, in direzione testata 15 verso il centro cittadino, è stata prevista una lunghezza massima possibile di corsa utile al decollo di 1735 metri.

L'aereo critico utilizzato per la progettazione è l'Airbus 319.

L'operatività è consentita anche ad aeromobili tipo Embraer 175 e 190 e Boeing 717.

Aeroporti di Puglia ha posto in essere le seguenti attività:

a) **PROGETTAZIONE**

- Preliminare approvata da ENAC in data 11.11.11
- Definitiva approvata da ENAC in data 23.02.12
- Pubblicazione nel febbraio 2012, presso l'Albo Pretorio del Comune di Foggia, delle Ditte interessate dalle procedure espropriative.

b) **CONFERENZA DEI SERVIZI PRESSO IL PROVVEDITORATO ALLE OO.PP.**

Per l'accertamento della conformità urbanistica degli interventi sono state tenute le seguenti sedute:

- in data 27.02.12
- in data 09.05.12
- in data 25.06.12
- in data 12.09.12

La Conferenza dei Servizi di settembre 2012 conclude che si procederà al perfezionamento dell'Intesa Stato-Regioni previa acquisizione dei sottoelencati Atti:

- Atto di adozione del Piano di Rischio aeroportuale da parte del Consiglio Comunale di Foggia, previo acquisizione del parere di ENAC;
- Delibera di definitiva approvazione da parte del Consiglio Comunale di Foggia della variante al Piano Comunale dei Tratturi, previo acquisizione

del parere vincolante del competente Organo del MIBAC (Soprintendenza);

- Provvedimento di VIA con esito favorevole da parte dei competenti Organi del Ministero dell’Ambiente;
- Provvedimento di deroga al PUTT/P da parte della Giunta Regionale Puglia, previo acquisizione del parere vincolante degli Organi del MIBAC, nonché dichiarazione di sussistenza dei requisiti della deroga al PUTT/P da rilasciarsi da parte del Comune di Foggia;
- Aggiornamento delle pubblicazioni circa le Ditte interessate dalle procedure espropriative.

c) PROCEDURA DI VIA

Tramite ENAC, in qualità di soggetto proponente, nel marzo 2012 è stata attivata la procedura di VIA sulla base dello Studio di Impatto Ambientale predisposto da Aeroporti di Puglia.

Con nota del 20 maggio 2013 il MIBAC ha comunicato l’autorizzazione alla rimozione di una parte del Tratturello “Foggia-Castelluccio dei Sauri” interessato dai lavori del prolungamento pista e di conseguenza ha rilasciato il parere che “non sussistono motivi ostativi alla conclusione del procedimento di valutazione di impatto ambientale”

La procedura per il rilascio del decreto di VIA è in fase di conclusione.

Allo stato attuale:

- E’ stato definito da parte del Comune di Foggia il Piano di Rischio aeroportuale (in attuazione del Codice della Navigazione e del Regolamento ENAC) approvato da ENAC con nota prot. n. 0076825/IPP del 27 giugno 2013. Il Comune di Foggia ha adottato il Piano di Rischio con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 167 del 18 luglio 2013.
- Il MIBAC con nota prot. n. 14156 del 20 maggio 2013 ha espresso il parere favorevole alla rimozione di una parte del “Tratturo Castelluccio” interessato dai lavori di prolungamento della pista, rappresentando che non sussistono motivi ostativi alla conclusione del procedimento di valutazione di impatto ambientale.

- Con Deliberazione n. 1203 dell'1 luglio 2013 (pubblicato sul BUR Puglia n. 108 del 6 agosto 2013) la Giunta Regionale della Puglia ha rilasciato il Parere paesaggistico e l'Attestazione di compatibilità paesaggistica in deroga con prescrizioni.

A seguito della Sentenza del Tribunale UE relativa all'Aeroporto di Lipsia, la Commissione ha definito che il finanziamento pubblico delle infrastrutture aeroportuali ricadono nella stringente disciplina degli Aiuti di Stato e, in questo caso, dovrà verificarsi la compatibilità dell'opera a tali principi.

A tal proposito, bisogna evidenziare che l'intervento è comunque orientato al miglioramento della qualità dei servizi ai passeggeri e al miglioramento degli standard di sicurezza aeroportuale.

Tale ultimo profilo, in particolare, merita di essere adeguatamente valorizzato, in quanto gli interventi di adeguamento infrastrutturale tesi a garantire la sicurezza del trasporto aereo (intesa non solo come *security*, ma prima ancora come *safety*) sono ricondotti, secondo la prassi consolidata della Commissione¹, nell'ambito delle prerogative dei pubblici poteri, il cui finanziamento, con risorse pubbliche, non costituisce aiuto di stato.

In particolare, secondo la Commissione, le funzioni di sicurezza e di polizia, le misure di prevenzione degli incendi e di pubblica sicurezza, la sicurezza di esercizio, i servizi meteorologici e di controllo del traffico aereo rientrano nell'ambito delle funzioni pubbliche, il cui finanziamento ben può avvenire tramite risorse pubbliche. Conseguentemente, rientrando tali misure nell'esercizio delle funzioni pubbliche, i relativi costi non possono qualificarsi aiuti di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE. In altri termini, a livello comunitario si ammettono forme di finanziamento pubblico delle

¹ Decisione della Commissione del 19 marzo 2003, n 309/02, Sicurezza aerea — Compensazione dei costi al seguito degli attentati dell'11 settembre 2001; Sentenza del 18 marzo 1998 nella causa C-343/95, Diego Calì & Figli contro Servizi Ecologici Porto di Genova, Racc. 1997, pag. I-1547; Decisione della Commissione del 19 marzo 2003, n 309/02; Decisione della Commissione del 16 ottobre 2002, n 438/02, Sovvenzioni alle amministrazioni portuali per la realizzazione di incarichi di competenza delle autorità pubbliche.

suddette attività, senza che si profilino aiuti di stato, in quanto si tratta di interventi oggettivamente e intrinsecamente tesi alla tutela della sicurezza dello scalo, a beneficio non solo dei passeggeri ma anche delle comunità territoriali site intorno all'aeroporto, la cui tutela rientra senz'altro nelle prerogative dei pubblici poteri.

Quanto detto è espressamente e puntualmente chiarito dal Tribunale dell'Unione Europea anche nella citata sentenza relativa all'aeroporto di Lipsia (Sentenza del 24 marzo 2011, nelle cause riunite T-443/08 e 455/08, paragrafo 225), laddove richiama la decisione della Commissione, oggetto del giudizio, ai sensi della quale, fra l'altro, *“l'infrastruttura necessaria, per esempio, a garantire la sicurezza dell'aeroporto o al controllo e alla sorveglianza del traffico aereo e dello spazio aereo può essere finanziata tramite risorse pubbliche”*. Ed ancora, al paragrafo 182, la Commissione chiarisce che *“rientrano effettivamente nella sfera delle competenze pubbliche [...] le funzioni di sicurezza e di polizia, le misure di prevenzione degli incendi e di pubblica sicurezza, la sicurezza di esercizio, i servizi meteorologici e di controllo del traffico aereo”*.

Ebbene, l'intervento oggetto della presente Relazione, che riguarda la messa in sicurezza dell'aeroporto di Foggia, essendo finalizzato a garantire la sicurezza operativa degli scali, risulta essere riconducibile all'esercizio di pubblici poteri e, dunque, anche per tale ragione, non può essere configurato come aiuto di stato ai sensi dell'art. 107, par. 1, TFUE.