



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

PIANO NAZIONALE PER LO SVILUPPO AEROPORTUALE



DICEMBRE 2012

Premessa	1
1. Scenari futuri nel settore dell'aviazione europea e nazionale	3
1.1 Scenario europeo	4
1.1.1 Principali sfide	5
1.1.2 La politica aeroportuale nell'Unione europea	9
1.2 Scenario nazionale e linee di sviluppo	15
2. Normativa, orientamenti e indirizzi di riferimento	19
2.1 Normativa nazionale	20
2.1.1 Legislazione concorrente	20
2.1.2 Programmazione interventi infrastrutturali	20
2.1.3 Criteri di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale	20
2.1.4 Trasferimento alle Regioni ed enti locali degli aeroporti di interesse regionale e locale	21
2.1.5 Termine per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale	21
2.1.6 Diritti e reti aeroportuali	22
2.1.7 Divieto di trasferimenti a società partecipate in perdita	23
2.1.8 Infrastrutture prioritarie	23
2.1.9 Termine per l'affidamento delle concessioni in gestione totale	24
2.2 Normativa e orientamenti comunitari	24
2.2.1 Cielo Unico Europeo	24
2.2.2 Libro Bianco sullo Spazio unico europeo dei trasporti	26
2.2.3 Pacchetto aeroporti	27
2.2.4 Pacchetto SIEG (Servizi di interesse economico generale)	28
2.2.5 Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti	32
2.2.6 Futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE	36
3. Indirizzi della IX Commissione della Camera	39

4.	Sviluppo delle linee contenute nel “Programma infrastrutture strategiche” in materia di aeroporti	44
4.1	Linee programmatiche	45
4.2	Attuazione delle Linee programmatiche	48
4.2.1	Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale	48
4.2.2	Interventi di razionalizzazione	54
5.	Priorità degli interventi infrastrutturali	61
6	Trasporto merci	67
6.1	Dimensione nazionale del trasporto aereo di merci	68
6.2	Natura della domanda <i>air cargo</i>	70
6.3	Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo	71
7.	Problematiche ambientali	74
7.1	Obiettivi europei	75
7.2	Azioni nazionali nel settore della sostenibilità degli aeroporti	77
Allegati:		79
1	Pianificazione comunitaria e situazione nazionale	80
2	Aeroporti di interesse nazionale	85
3	Schede ENAC infrastrutture aeroporti “Core Network”	148



PREMESSA

I settore dell'aviazione civile può svolgere un ruolo fondamentale nella ripresa economica del Paese in considerazione dell'importanza dello stesso, sia in termini di fatturato che di occupazione e ricaduta sociale sul territorio.

Il Piano per lo sviluppo aeroportuale risponde all'esigenza di dettare principi di governance del settore in coerenza con gli orientamenti comunitari in materia.

In tale quadro il Piano contiene l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quale proposta da presentare alla Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome ai sensi dell'articolo 698 del Codice della navigazione, gli indirizzi per la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e generali forniti in ambito aeroportuale, nonché le priorità per la realizzazione degli interventi infrastrutturali.

Si tratta di un progetto, atteso da anni, indispensabile per uno sviluppo coordinato del settore, che potrà essere affinato, attraverso la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti e sotto una regia unica, nel corso dell'iter previsto, in attuazione del richiamato articolo 698 ed in coerenza con la programmazione triennale.

L'operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti completerà il quadro delle azioni tese al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento del settore, garantendo un livello di "alta regolazione", con la definizione di regole uniformi ed omogenee a livello nazionale per tutte le modalità di trasporto.

SCENARI FUTURI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE EUROPEA E NAZIONALE

1

1.1 Scenario europeo

La Commissione europea, nella Comunicazione del 27 settembre 2012 556 “La politica estera dell'UE in materia di aviazione – Affrontare le sfide future”, rivolta al Parlamento, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni europei, ha tracciato un quadro esaustivo degli scenari in cui si troveranno ad agire nei prossimi anni le diverse componenti dell'aviazione, evidenziando il ruolo fondamentale svolto dalle stesse nell'economia europea.

Per far comprendere il contributo essenziale apportato dal settore in parola alla crescita economica, all'occupazione, al turismo, alle relazioni interpersonali, oltre che alla coesione regionale e sociale dell'Unione, la Commissione ha riportato un dato sintetico altamente significativo: da tale settore dipendono 5,1 milioni di posti di lavoro e lo stesso contribuisce al PIL europeo per 365 miliardi di euro, pari al 2,4% del suo valore globale.

Nel rilevare che, negli ultimi 20 anni, l'Unione europea, grazie alla rimozione di ostacoli “storici”, è riuscita a trasformare e integrare i mercati nazionali dell'aviazione, prima totalmente frammentati, creando un mercato unico regionale a livello mondiale tra i più grandi ed aperti, ha però rimarcato che l'Europa è stata colpita più duramente di altre regioni dalla recessione mondiale e che la posizione concorrenziale dei suoi vettori aerei internazionali è minacciata da una serie di problemi di differente natura che impongono una rapida e radicale trasformazione della politica estera dell'UE in materia di aviazione.

Basti pensare che l'*International Air Transport Association* (IATA), che rappresenta 240 compagnie di navigazione aerea (84% del traffico aereo globale), nelle sue previsioni finanziarie del giugno 2012, ha stimato per le compagnie aeree commerciali mondiali profitti netti di 3 miliardi di dollari nel 2012 ma per quelle europee una perdita netta di 1,1 miliardi di dollari.

Si rende indispensabile, di conseguenza, ripensare adeguatamente il ruolo strategico dell'aviazione in generale e, in particolare, il ruolo svolto dai vettori, dagli aeroporti, dall'industria e dai fornitori di servizi dell'UE per favorire la ripresa di tutto il settore nell'ambito della strategia europea di crescita “Europa 2020”.

Nonostante, infatti, l'attuale crisi economica, nel lungo termine, il trasporto aereo a livello mondiale dovrebbe crescere a un ritmo annuo del 5% fino al 2030, registrando a livello composto un aumento di oltre il 150%, grazie alle nuove economie emergenti che ambiscono fortemente ad aumentare i collegamenti aerei e alla graduale comparsa di classi più abbienti in tali mercati. Si prevede che entro il 2030, a livello mondiale, la classe media

sarà quasi il triplo rispetto a oggi (da 1,8 miliardi nel 2010 a 4,9 miliardi nel 2030); nella regione Asia-Pacifico addirittura aumenterà di circa sei volte.

1.1.1 Principali sfide

Una delle principali sfide da affrontare sarà, pertanto, lo spostamento della crescita verso altre regioni del mondo.

Tra il 2011 e il 2030 la crescita annua media del PIL in Europa dovrebbe essere dell'1,9%, mentre in altre parti del mondo, come in India e Cina, si prevedono tassi di crescita, rispettivamente, del 7,5% e del 7,2%; pertanto, anche la crescita del settore dell'aviazione si sposterà in parte al di fuori dell'Unione europea e l'Asia, e il Medio Oriente in particolare, costituirà il nuovo fulcro dei flussi mondiali di traffico aereo. La metà del nuovo traffico aereo mondiale nei prossimi 20 anni sarà, infatti, verso, da o all'interno della regione Asia-Pacifico, che entro il 2030, con una quota di mercato del 38%, supererà gli Stati Uniti come leader nel traffico aereo mondiale. A causa di tassi di crescita al di sotto della media, nella maggior parte delle regioni, i vettori aerei dell'UE perderanno quote di mercato a beneficio di vettori non UE. A fronte di una quota di mercato dei vettori aerei dell'UE, nel 2003, del 29% di tutta la capacità interregionale del mondo, le previsioni degli esperti del settore segnalano che, entro il 2025, tale quota dovrebbe ridursi al 20%. Ciò significa che, in assenza di interventi, i vettori aerei europei vedranno ridotta la loro capacità di generare benefici e crescita per l'economia europea, con conseguenti effetti negativi per l'intera catena di valore dell'aviazione.

La seconda sfida che attende gli operatori del settore, e che ha il suo embrione nella prima, sarà la forte concorrenza internazionale da parte dei vettori non UE. La crescita più rapida del traffico aereo regionale in Medio Oriente determinerà che le compagnie di quest'area rappresenteranno, nel 2030, una quota dell'11% del traffico aereo mondiale, rispetto al 7% che avevano nel 2010.

In particolare, la natura della competizione a livello mondiale è significativamente mutata con l'ascesa dei vettori aerei del Golfo che forniscono servizi della cosiddetta sesta libertà (collegando i mercati attraverso rotte intercontinentali che transitano per i loro hub), aumentando le loro quote di mercato e preparandosi per il futuro con nuovi investimenti massicci in aeromobili e aeroporti e traendo vantaggio da una rete mondiale di accordi bilaterali di servizio aereo fortemente liberali. Gli Stati della regione del Golfo hanno investito massicciamente nelle infrastrutture aeroportuali, utilizzando l'aviazione come strumento strategico per promuovere il ruolo della regione a livello mondiale.

Analogamente, anche i mercati del Sudamerica hanno registrato una crescita, benché partendo da una base più ridotta, mentre quelli statunitensi hanno ulteriormente consolidato e migliorato la loro competitività.

Per quanto concerne, poi, il settore dei vettori aerei europei, lo stesso sta registrando cambiamenti significativi che vedono i vettori di linea tradizionali sottoposti a una forte concorrenza da parte dei vettori *low-cost*, che rappresentano oggi circa il 40% della capacità offerta intra UE e che dovrebbero continuare a crescere in modo significativo. L'ELFAA, l'Associazione europea delle compagnie aeree a basso costo, ha pubblicato uno studio ("Quota di mercato delle compagnie aeree *low-cost* in Europa – Febbraio 2011") dal quale emerge che, entro il 2020, la quota di mercato di dette compagnie dovrebbe attestarsi in Europa tra il 45% e il 53%. Tuttavia, tali compagnie hanno in gran parte limitato la loro operatività ai voli a breve e medio raggio. Negli ultimi anni, infatti, i principali vettori aerei di linea europei hanno registrato perdite significative nelle loro attività intraeuropee a corto e medio raggio a causa della predetta concorrenza dei vettori *low-cost* e dei treni ad alta velocità. Tali perdite, però, sono state in parte controbilanciate dalla redditività delle rotte a lungo raggio, che rappresentano le entrate principali di tali vettori.

Su scala mondiale, i vettori di linea tradizionali dovrebbero continuare a svolgere un ruolo fondamentale nel traffico aereo internazionale, con una quota di mercato del 74% nel 2030. Essi, pertanto, continueranno ad avere un ruolo essenziale per connettere l'Europa al resto del mondo, mentre il contributo dei vettori aerei *low-cost* in questo ambito dovrebbe essere ridotto, limitandosi ad alimentare gli aeroporti di partenza del traffico intercontinentale. In questo senso, i due modelli economici dei vettori europei *low-cost* e di linea tradizionali potrebbero sviluppare sinergie e convergenze per affrontare la forte concorrenza internazionale.

In tale contesto, un ruolo fondamentale sarà svolto dagli *hub* che per essere redditizi hanno bisogno di un livello significativo di domanda locale come pure di una rete estesa di servizi di collegamento ("feeder"), nonché di notevoli investimenti per il potenziamento infrastrutturale. L'Europa soffre di carenza di detti investimenti infrastrutturali, di conseguenza i principali *hub* dell'UE sono sempre più congestionati e meno competitivi rispetto a nuovi *hub* di primaria importanza che stanno sorgendo in altre parti del mondo. La crisi di capacità dei principali *hub* europei deve, pertanto, essere affrontata in maniera efficace per mantenere la competitività in Europa, identificando, innanzitutto, i fattori che ne limitano la crescita e rimuoverli con tutti i mezzi disponibili.

Di fronte alle predette sfide e alla necessità di creare nuove opportunità commerciali in mercati in rapida crescita, la Commissione europea propone una politica estera in mate-

ria di aviazione che richiede un approccio più coordinato e assertivo per rafforzare la capacità di difendere gli interessi europei.

In particolare, la Commissione propone una serie di azioni su tre fronti chiave:

- concorrenza leale;
- crescita nel settore degli accordi basata su "più Europa";
- proprietà e controllo dei vettori aerei.

L'Unione europea ritiene che l'esistenza di mercati aperti e, pertanto, la concorrenza costituisca la base migliore per sviluppare relazioni internazionali nel settore dell'aviazione ma la concorrenza deve essere equa e senza distorsioni.

Nell'ipotesi in cui vengano falsate le condizioni del mercato attraverso sussidi, pratiche scorrette, un'applicazione incoerente del quadro regolamentare e una mancanza di trasparenza nella contabilità delle imprese diventa legittimo intervenire per difendere l'aviazione europea dalla concorrenza sleale.

I vettori aerei con base nell'UE subiscono uno svantaggio competitivo a livello internazionale se i loro costi di produzione sono più elevati di quelli di altri vettori. Anche l'applicazione di tasse nazionali diverse al settore aeronautico potrebbe avere un effetto negativo sul mercato interno e sulla competitività delle compagnie aeree con base nell'UE. Altre penalizzazioni possono derivare dalla congestione degli aeroporti e dello spazio aereo europei, nonché dal costo del lavoro che in Europa è superiore rispetto alla maggior parte delle regioni mondiali, come pure più elevati sono i costi di compensazione dei diritti dei passeggeri e delle emissioni di anidride carbonica.

Nel valutare la competitività dell'aviazione UE e in particolare dei suoi vettori a livello internazionale, è importante, quindi, prendere in considerazione l'intera catena di valore dell'aviazione (aeroporti, fornitori di servizi di navigazione aerea, costruttori, sistemi informatizzati di prenotazione, prestatori di servizi di assistenza a terra, ecc.), come pure le strutture dei costi, il livello di esposizione alla concorrenza in altre parti della catena di valore e i meccanismi di finanziamento dell'infrastruttura in altri mercati fondamentali.

Altrettanto importante è che la concorrenza, sia all'interno sia all'esterno dell'UE, non venga falsata da pratiche scorrette.

All'interno dell'UE la Commissione ha avviato di recente una serie di indagini approfondite di casi di possibili aiuti di Stato concessi ai vettori aerei da aeroporti regionali in diversi Stati membri dell'UE, nel timore che i vettori aerei beneficiari di tali aiuti ottengano un vantaggio economico indebito di cui non beneficiano i concorrenti, falsando così la concorrenza nel mercato unico dell'aviazione dell'UE. Nel 2012, la Commissione ha annunciato, inoltre, che intende rivedere i propri orientamenti relativi al finanziamento degli aeroporti, nonché gli aiuti all'avviamento concessi ai vettori aerei che operano a partire da aéro-

porti regionali. La recente adozione di norme UE in materia di sicurezza sociale per i lavoratori mobili nell'UE, quale il personale di volo, permetterà di migliorare il funzionamento del mercato unico, in quanto metterà fine alla pratica adottata da taluni vettori aerei di avvalersi dei sistemi di sicurezza sociale meno onerosi a prescindere dalla base di servizio del personale di volo. L'adozione o la modifica di atti legislativi UE può contribuire, pertanto, a migliorare il contesto economico che consente ai vettori dell'UE di competere a livello internazionale.

A livello esterno, il regolamento (CE) n. 868/2004, inteso a fornire una protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che arrecano pregiudizio ai vettori dell'UE nella fornitura di servizi aerei a partire da paesi non UE, non è mai stato utilizzato e, secondo esponenti del settore dell'aviazione, è inutilizzabile, in quanto è stato elaborato avendo come modello strumenti utilizzati nella normativa antidumping e antisovvenzioni per le merci, senza adattarlo adeguatamente alle specificità del settore dell'aviazione. Dovrà, quindi, essere elaborato uno strumento più adeguato ed efficace per garantire una concorrenza equa e aperta nelle relazioni esterne dell'UE nel settore dell'aviazione, come l'elaborazione – meglio se a livello UE – di clausole standard di “concorrenza leale” da concordare e inserire nei rispettivi accordi bilaterali di servizio aereo con gli Stati membri dell'UE.

In questo contesto commerciale nuovo è importante che l'Unione europea ponga in essere sforzi rapidi e concertati a livello UE, con interventi coordinati più efficaci dell'attuale sistema bilaterale di negoziati e relazioni.

Lo studio indipendente realizzato per conto della Commissione “Sviluppi della futura politica estera dell'UE in materia di aviazione - Aprile 2012” - ha stimato che ulteriori e globali accordi di trasporto aereo a livello di Unione europea con i Paesi vicini e i principali partner, soprattutto in mercati a rapida crescita e/o soggetti a restrizioni, garantirebbero benefici economici molto rilevanti, superiori a 12 miliardi di euro per anno. Tra i paesi in questione rientrano la Turchia, la Russia, gli Stati del Golfo, il Giappone, l'Egitto e l'India.

Nella prosecuzione degli accordi con i Paesi vicini, la Commissione ritiene necessario intensificare e accelerare i contatti al fine di concludere accordi, entro il 2015, con l'Ucraina, la Turchia, la Tunisia, l'Azerbaijan, il Libano, l'Algeria, l'Egitto, la Libia e la Siria, tenendo conto, ovviamente, delle condizioni politiche a livello nazionale e regionale.

Inoltre, restano ancora da conseguire obiettivi fondamentali, in particolare per quanto riguarda gli accordi UE-USA e UE-Canada in materia di liberalizzazione delle norme su proprietà e controllo dei vettori aerei. Le attuali restrizioni in materia, applicate nella maggior parte dei Paesi, pregiudicano l'accesso dei vettori a importanti nuove fonti di capitale. Negli USA, ad esempio, gli stranieri non possono detenere più del 25% delle azioni con

diritto di voto di un vettore aereo e nello stesso Paese la norma vuole che le partecipazioni straniere siano limitate al 49%. L'UE intende, invece, procedere con i suoi partner principali ad accordi rivolti a liberalizzare la proprietà e il controllo dei vettori aerei per consentire a quest'ultimi di consolidare e attrarre gli investimenti necessari. Tale intento dovrebbe essere altresì perseguito a livello di ICAO, anche in occasione della conferenza sul traffico aereo prevista per marzo 2013.

1.1.2 La politica aeroportuale nell'Unione europea

Nel riconoscere il ruolo cruciale svolto dagli aeroporti europei nel sistema di trasporto aereo (con quasi 800 milioni di passeggeri che viaggiano in aereo ogni anno da e verso l'UE, un terzo del mercato mondiale, con un volume di traffico pari a quasi tre volte quello dei primi anni novanta quando è stato liberalizzato il traffico aereo), la Commissione europea, nella Comunicazione "La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile" del dicembre 2011, anch'essa rivolta al Parlamento, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni europei, ha sottolineato l'esigenza di affrontare le due principali problematiche che investiranno, nei prossimi anni, gli aeroporti europei: la capacità e la qualità.

Il previsto aumento del traffico aereo, con il raddoppio entro il 2030, nonostante la crisi economica e i livelli di crescita in Europa più limitati rispetto alle economie emergenti, determineranno, innanzitutto, una grave crisi di capacità nei maggiori aeroporti dell'UE, che non saranno in grado di assorbire, da qui al 2030, circa 2 milioni di voli (pari al 10% della domanda prevista).

Per la congestione che si verificherà in detti aeroporti, il 50% della totalità dei voli subirà ritardi alla partenza o all'arrivo o in entrambi i casi (contro il 17% nel 2007).

Per fronteggiare tali emergenze, nel contesto di accresciuta concorrenza specificato nel precedente paragrafo, la Commissione ritiene necessario:

a) ottimizzare lo sfruttamento della capacità aeroportuale esistente e aumentare la stessa mediante una serie di azioni rivolte a:

⇒ allineare la capacità a terra e in volo

Partendo dall'assunto che gli aeroporti, insieme con la gestione del traffico aereo, costituiscono l'infrastruttura dell'aviazione, la Commissione sostiene che sarà irrilevante l'aumento della capacità in volo se la capacità aeroportuale non rimane al-

lineata ad essa. A tal fine, ritiene necessario estendere, nell'ambito del *Cielo Unico Europeo (Single European Sky)*, la logica del sistema di prestazioni agli aeroporti nel loro complesso, in conformità a un'effettiva impostazione "gate-to-gate" e con l'obiettivo di ottimizzare e integrare tutte le fasi di un volo, da aeroporto ad aeroporto. Detto sistema, con la fissazione di obiettivi di miglioramento nei settori della sicurezza, dell'ambiente, della capacità/ritardi e dell'efficienza economica, è applicato, per il primo periodo di riferimento 2012-2014 ai servizi di navigazione aerea di rotta, mentre i servizi di navigazione aerea di terminale, ossia negli aeroporti e nelle aree limitrofe, monitorati dal 2012, saranno assoggettati a obiettivi precisi a partire dal 2015 (inizio del secondo periodo di riferimento 2015-2019). La Commissione ritiene, però, che il miglioramento della prestazione di quest'ultimi servizi non dovrebbe limitarsi a quelli connessi alla torre di controllo ma andrebbe esteso anche ai servizi a terra, coinvolgendo tutti gli operatori interessati (compagnie aeree, enti di gestione aeroportuale, prestatori di servizi di assistenza a terra, di servizi di sicurezza e doganali). A questo obiettivo dovrebbe concorrere la revisione delle normative per l'assegnazione delle bande orarie aeroportuali e per l'accesso ai servizi di assistenza a terra.

⇒ assicurare un sistema di assegnazione delle bande orarie più efficiente sul piano delle risorse

Il sistema di assegnazione in vigore impedisce un uso ottimale della scarsa capacità negli aeroporti trafficati. Si impone, pertanto, la modifica del regolamento in vigore in materia, con l'introduzione di misure tese a tutelare la trasparenza e concorrenza priva di distorsioni, compresa una maggiore indipendenza dei coordinatori delle bande orarie, per assicurare che le medesime bande siano destinate ai vettori in grado di utilizzarle al meglio.

Si è stimato che rivedendo l'attuale sistema di assegnazione potranno essere recepiti fino a 24 milioni di passeggeri in più ogni anno negli aeroporti europei, dando luogo a vantaggi economici per oltre 5 miliardi di euro e fino a 62000 posti di lavoro entro il 2025, grazie a un più efficiente sistema di allocazione delle risorse.

⇒ bilanciare il livello auspicabile di protezione antifonica con le esigenze di trasporto e mobilità

Sebbene gli aeromobili siano diventati meno rumorosi del 75% negli ultimi 30 anni, una larga parte dei cittadini dell'UE è tuttora esposta a livelli elevati di rumore che comportano considerevoli effetti negativi sulla salute. Per assicurare la sostenibilità

del trasporto aereo, restano necessari interventi volti a contenere l'impatto del rumore in vari aeroporti importanti. Poiché, però, le misure in materia di rumore pongono un vincolo non solo alla capacità aeroportuale in un determinato aeroporto ma anche al sistema aeronautico nel suo complesso attraverso gli effetti a catena, le decisioni circa dette misure devono assicurare nel complesso un adeguato bilanciamento con le implicazioni per la capacità, in linea con i principi contemplati dall'approccio equilibrato dell'ICAO sulla gestione del rumore.

⇒ favorire gli investimenti pubblici e privati volti al finanziamento dell'infrastruttura aeroportuale a livello dell'UE

Gli aeroporti devono costantemente ammodernarsi e sviluppare le proprie strutture per una molteplicità di ragioni che spaziano dalla necessità di impiegare apparecchiature più efficienti in termini energetici e più rispettose dell'ambiente all'esigenza di adottare misure di sicurezza e di protezione sempre più efficaci, nonché di adeguarsi alla domanda del mercato.

Gli investimenti più onerosi riguardano generalmente l'ampliamento della capacità. Per il reperimento dei fondi necessari, l'Europa ha previsto una serie di strumenti finalizzati alla realizzazione dei due livelli delle reti TEN-T, la rete globale ("Comprehensive Network") da realizzare entro il 2050 e la rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030.

I progetti aeroportuali ammissibili al finanziamento interesseranno:

- il collegamento degli aeroporti alle linee ferroviarie;
- l'ottimizzazione dell'infrastruttura esistente;
- l'aumento della capacità aeroportuale;
- il sostegno all'attuazione del Cielo Unico Europeo, in particolare lo sviluppo del programma SESAR (*Single European Sky ATM Research*).

Nel quadro delle medesime reti TEN-T, contribuiranno allo sviluppo degli aeroporti i seguenti strumenti finanziari:

- il nuovo strumento integrato costituito dal "Meccanismo per collegare l'Europa" (*Connecting Europe Facility, CEF*), che sosterrà i progetti di collegamento aria-ferrovia per gli aeroporti della rete centrale, nonché il sistema SESAR e il Cielo Unico Europeo. Per fornire assistenza in merito al finanziamento del CEF, la Commissione ha previsto l'iniziativa "Prestiti obbligazionari Europa 2020" per attrarre i finanziamenti privati a favore di progetti prioritari in tutti i settori dei trasporti, ivi compreso quello del trasporto aereo;

- il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale FESR che gestiranno gli stanziamenti a favore degli aeroporti inseriti nella rete globale;
- lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT) amministrato dalla Banca europea;
- il fondo denominato "Marguerite", che consiste in un fondo comune in titoli azionari paneuropeo, che si propone di agire da catalizzatore per gli investimenti in infrastrutture, ivi comprese quelle del settore aeroportuale.

Data la natura concorrenziale del mercato dell'aviazione, i finanziamenti pubblici per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali dovranno comunque avvenire nel rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.

b) accrescere la qualità degli aeroporti e a tal fine:

⇒ promuovere l'accessibilità e l'efficienza degli aeroporti attraverso collegamenti ferroviari

La promozione e lo sviluppo di servizi aria-ferrovia costituiscono una priorità della politica dei trasporti europea. Gli strumenti individuati a livello UE per favorire l'integrazione in parola sono molteplici, tra essi rientrano il sostegno finanziario per infrastrutture intermodali (entro il 2050 i principali aeroporti dell'UE dovranno essere collegati alla TEN-T ferroviaria e stradale), lo sviluppo di norme di interoperabilità per le informazioni; l'emissione di biglietti integrati; la costituzione di gruppi di lavoro tra tutte le parti interessate per la soluzione delle problematiche che ostacolano tale integrazione. I servizi ferroviari veloci di collegamento aeroportuale garantiscono, infatti, un collegamento sicuro e diretto tra centro città e aeroporto, evitando ingorghi stradali, liberando le strade di accesso e riducendo le emissioni di CO². Mentre gli aeroporti di piccole dimensioni possono razionalizzare l'accesso alle proprie strutture attraverso una rete ben organizzata di servizi di trasporto anche mediante autobus, la ferrovia resta l'opzione preferibile per i collegamenti con gli aeroporti di medie e grandi dimensioni. In particolare, per questi ultimi è da perseguire il collegamento con linee ferroviarie ad alta velocità che fungano da servizio di raccordo e possano sostituire alcuni costosi voli a corto raggio, liberando così bande orarie da poter impiegare in mercati attualmente non serviti.

⇒ migliorare i servizi di assistenza a terra

La qualità dei servizi di assistenza a terra, sia che si tratti della ricezione adeguata dei passeggeri all'aeroporto che della corretta preparazione dell'aeromobile o

delle funzioni cruciali per la conduzione sicura di un volo, risulta determinante per assicurare voli confortevoli, affidabili, sicuri ed economicamente vantaggiosi. Numerosi progressi si sono registrati con l'apertura graduale dell'accesso al mercato di tali servizi ma il livello di concorrenza nel settore varia ancora notevolmente tra gli Stati membri e sono ancora molteplici i problemi da affrontare non solo sotto il profilo della liberalizzazione ma anche delle questioni sociali connesse alle problematiche di protezione dei lavoratori nel caso di gare vinte da nuovi operatori e di carenza di formazione del personale adibito a tali servizi in tempo di crisi economica e di conseguente risparmio sui costi del lavoro.

Particolarmente avvertita è l'esigenza di assegnare obiettivi di miglioramento prestazionali anche al settore dei servizi in parola e di vedere accresciuto il coordinamento delle operazioni a terra da parte degli enti gestori aeroportuali, soprattutto nei grandi aeroporti, per garantire livelli qualitativi minimi e un'efficiente assistenza ai passeggeri, in particolare in casi di emergenza di sospensione dei voli.

⇒ rafforzare la trasparenza e la correlazione con i costi dei diritti aeroportuali e per la sicurezza (security)

La parità di accesso all'infrastruttura aeroportuale a un prezzo equo per le compagnie aeree costituisce un contributo importante all'efficienza complessiva del sistema dell'aviazione. Nell'Unione europea è stata promossa, nel 2009, un'iniziativa importante con l'adozione della direttiva sui diritti aeroportuali riguardante norme minime comuni per la fissazione dei diritti a carico delle compagnie aeree per l'utilizzo dell'infrastruttura aeronautica necessaria all'effettuazione dei voli.

Restano due obiettivi: uno consiste nell'attuazione della menzionata direttiva nei vari Paesi membri. La Commissione ha iniziato a vagliare le misure nazionali adottate e riferirà al Consiglio e al Parlamento europeo nel 2013.

Il secondo obiettivo riguarda i diritti di sicurezza. Dal 2002 il diritto dell'UE ha imposto agli Stati membri e agli aeroporti requisiti di sicurezza più stringenti.

Attualmente, il recupero dei costi per la sicurezza dell'aviazione è disciplinato a livello nazionale, con scarse informazioni per i passeggeri e inadeguate consultazioni con le compagnie aeree. L'intendimento è di giungere alla fissazione di regole comuni minime al fine di assicurare che anche i diritti di sicurezza siano commisurati ai costi.

- ⇒ rivedere gli attuali controlli di sicurezza (security) negli aeroporti europei e sviluppare un programma per il futuro

L'attuale quadro giuridico dell'Unione Europea sulla sicurezza (security) dell'aviazione assicura un solido sistema di protezione. Tuttavia, i controlli di sicurezza sono spesso percepiti come eccessivamente onerosi dai passeggeri, dal settore dell'aviazione e dagli aeroporti. È necessario, pertanto, un equilibrio tra il potenziamento della sicurezza e l'agevolazione dei viaggi. In questa ottica si sta lavorando, in vista di un'impostazione maggiormente "basata sui rischi", per stabilire misure correlate alle situazioni di rischio reale.

- ⇒ accrescere la sicurezza delle attività aeroportuali

L'uso intensivo degli aeroporti e volumi più elevati di traffico richiedono accresciuti livelli di sicurezza.

L'UE è intervenuta con decisione in questo ambito adottando, nel 2009, il regolamento n. 1108/2009 che estende le attività normative di standardizzazione e di analisi della sicurezza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) alla sicurezza degli aeroporti. Ciò significa che gli aeroporti saranno presto soggetti a requisiti di sicurezza comuni.

Un migliore coordinamento delle attività aeroportuali fornirà altresì un contributo utile al miglioramento della sicurezza.

c) rivedere il mandato dell'Osservatorio comunitario sulla capacità aeroportuale.

La Commissione ha istituito nel 2008 un Osservatorio comunitario sulla capacità aeroportuale, con il compito, tra l'altro, di sviluppare una metodologia per la valutazione della capacità aeroportuale, nonché di effettuare un inventario delle infrastrutture aeroportuali europee, degli aeroporti con l'impostazione "gate-to-gate" e dell'intermodalità aria-ferrovia. L'intendimento è di ampliare le funzioni di detto Osservatorio per includervi anche questioni di qualità e prestazioni ed avvalersi dei risultati delle indagini di tale Osservatorio per chiedere agli Stati membri di sviluppare e fornire strategie nazionali sulla capacità aeroportuale, considerando tutte le implicazioni per la rete e, in particolare, l'esigenza di assicurare il successo del Cielo Unico Europeo.

1.2 Scenario nazionale e linee di sviluppo

L'ENAC, nel "Rapporto e Bilancio sociale 2011", edito nel mese di giugno 2012, dedica un focus alla crescita del traffico aereo in Italia nell'ultimo decennio e alle previsioni per gli anni futuri, evidenziando che il traffico passeggeri in Italia è passato da 91 milioni del 2000 a circa 148 milioni del 2011, registrando un tasso annuo medio di crescita pari al 4,6%. La crescita ha avuto un andamento quasi costante fino al 2008 (fatta salva la flessione registrata nel 2001 a seguito degli attentati terroristici in Usa), con un tasso di incremento del 4,8% annuo; è poi calata nel 2008 (-1,75%) e 2009 (-2,30%). Nonostante la crisi economica, il traffico è tornato a crescere nel 2010 con tasso sostenuto, registrando una crescita del 7% rispetto all'anno precedente. Anche nel 2011, la crescita è continuata, registrandosi un aumento del 6,5% rispetto al 2010.

In ordine, poi, alle previsioni per i prossimi anni, nel medesimo Rapporto, l'ENAC sottolinea che:

- ✓ Il tasso medio di crescita annua del traffico aereo è stimato, da qui al 2030, nel 3,2%; inferiore, quindi, rispetto a quello registrato negli anni passati;
- ✓ la maggior parte della crescita sarà correlata al traffico internazionale (+4%), che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo, e concentrata sulle aeree di maggiore attrazione economica e istituzionale (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e ad alta vocazione turistica (Sicilia e Sardegna);
- ✓ il tasso di crescita del traffico nazionale sarà più contenuto (+1,8%), anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari ad alta velocità;
- ✓ lo sviluppo registratosi, soprattutto nel 2010 e nel 2011, delle connessioni con il Medio e l'Estremo Oriente fa prevedere effetti rilevanti anche sul nostro Paese, localizzato in posizione baricentrica nell'area mediterranea; tali effetti saranno sia di tipo quantitativo che qualitativo (diffusione di aerei di maggiore dimensione, possibili riconfigurazioni delle alleanze tra i vettori, con conseguenti effetti sull'assetto dei principali aeroporti, quali, in particolare, i *gate* intercontinentali).

Circa, poi, il peso economico del settore a livello nazionale, il predetto Rapporto ENAC rimarca che:

- il numero dei dipendenti impiegati direttamente dai gestori dei principali aeroporti, nel 2010, è risultato di oltre 9.000 unità;
- 500 mila circa risultano gli addetti generati complessivamente dal settore, tra diretti, indiretti e indotti, per un valore aggiunto intorno ai 15 miliardi di euro all'anno;

- le ricadute economiche sul territorio derivanti dai flussi di passeggeri registrati sono stimabili in circa 100 miliardi di euro all'anno.

Lo scenario futuro delineato dal suindicato Rapporto prefigura possibilità di crescita significative per il nostro sistema aeroportuale soprattutto in relazione alla predetta posizione nell'area mediterranea, pertanto si ritiene necessario ampliare le azioni volte ad intercettare negli *hub* nazionali quote di traffico internazionale sulle distanze a lungo raggio.

Dai dati riportati in precedenza è possibile desumere che lo sviluppo del settore costituisce elemento fondamentale per la crescita economica dell'intero Paese.

Detto sviluppo richiede, a livello nazionale, innanzitutto, un adeguamento della capacità aeroportuale in linea con gli orientamenti comunitari e in grado di soddisfare il previsto aumento della domanda di traffico del settore, un potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità connessa agli aeroporti, contestualmente ad una razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e generali forniti in ambito aeroportuale, nonché un risanamento economico delle gestioni, laddove in perdita.

A tal fine è necessaria una pianificazione delle azioni in un quadro strategico generale che indirizzi le scelte dei soggetti istituzionali operanti nel settore.

Il Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale rappresenta lo strumento per realizzare detta pianificazione rivolta ad individuare:

- gli scali aeroportuali strategici per lo sviluppo del settore e quelli che consentono l'attuazione del diritto a una generale mobilità sul territorio; tali scali costituiscono gli aeroporti di interesse nazionale, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, degli orientamenti comunitari, degli indirizzi parlamentari e delle linee programmatiche in materia di aeroporti contenute nel "Programma infrastrutture strategiche" - 10°Allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanze 2012.

L'individuazione di tali aeroporti costituisce proposta governativa da sottoporre all'intesa della Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome, in base al richiamato art. 698 del Codice della navigazione. Per i restanti aeroporti occorrerà avviare un confronto con Regioni e Enti locali, anche ai fini di un eventuale trasferimento, a titolo non oneroso, dei sedimi aeroportuali e delle relative pertinenze, nonché delle competenze in materia di concessione, approvazione dei contratti di programma e dei relativi oneri finanziari;

- le linee di priorità degli interventi infrastrutturali per potenziare la capacità dei predetti aeroporti, la loro accessibilità e la connessione intermodale, considerata la necessità di allocare risorse sugli interventi di maggiore utilità, al fine di consentire lo

sviluppo del sistema aeroportuale italiano coordinato con le reti di trasporto trans-europee;

- le azioni di razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e generali resi in ambito aeroportuale ai fini di un miglioramento della loro qualità e di un efficientamento dei costi connessi;
- le misure per il risanamento economico-finanziario delle gestioni deficitarie;
- i percorsi di semplificazione delle procedure che coinvolgono una pluralità di soggetti istituzionali.

Il presente Piano interviene negli ambiti suindicati dopo circa 26 anni dal varo degli indirizzi programmatici nel settore del trasporto aereo contenuti nel Piano generale dei trasporti di cui al DPCM 10 aprile 1986 e poi aggiornati con DPR 29 agosto 1991 e DPR 14 marzo 2001. L'elaborazione del presente documento di settore, che dovrà essere sottoposto a revisione annuale in ottica triennale, e sviluppato con i contributi di tutti i soggetti istituzionali e le rappresentanze di settore, è stata realizzata prendendo in considerazione:

- la normativa nazionale e comunitaria, nonché gli orientamenti di settore in itinere a livello europeo;
- gli indirizzi forniti in materia dalla IX Commissione "Trasporti, Poste e Telecomunicazioni" della Camera, nell'indagine sul sistema aeroportuale italiano approvata il 17 febbraio 2010;
- le linee programmatiche in materia di aeroporti fissate nel "Programma infrastrutture strategiche" - 10° Allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanze 2012 proposto dal Governo, approvato dal Parlamento e sul quale è stata acquisita l'intesa della Conferenza Unificata in data 6 dicembre 2012;
- la proposta di Piano presentata dall'ENAC, sviluppata sulla base delle analisi contenute nello "*Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio*", commissionato a One Works, KPMG, Nomisma e ultimato nel 2010. Tale Studio ha prodotto un'analisi delle condizioni di fatto degli aeroporti, e più in generale del sistema aeroportuale italiano, nonché dello scenario evolutivo di sviluppo del traffico aereo nazionale e dei punti di forza e di criticità delle infrastrutture di ciascuno scalo in rapporto sia agli incrementi di traffico che agli interventi di adeguamento necessari. La proposta ENAC, basata sul predetto Studio, ha evidenziato le opportunità per il Paese di raccogliere la sfida dello sviluppo, le necessità emergenti, l'architettura della rete nazionale degli aeroporti e il ruolo dei singoli scali, individuando le strategie di programmazione da adottare;
- i contributi dell'ENAV per la razionalizzazione dei servizi di competenza;

- i contributi della competente Direzione generale per gli aeroporti e il trasporto aereo che, tra l'altro, ha fornito approfondimenti e analisi per l'individuazione delle misure di razionalizzazione della rete degli aeroporti, nonché dei servizi forniti in ambito aeroportuale e degli interventi di risanamento delle gestioni;
- i contributi forniti dalle Associazioni maggiormente rappresentative degli operatori del settore.

NORMATIVA, ORIENTAMENTI E INDIRIZZI DI RIFERIMENTO

2

2.1 Normativa nazionale

2.1.1 Legislazione concorrente

Art. 117 Costituzione

L'art. 117 della Costituzione prevede che gli aeroporti rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni; ciò implica che nella materia spetta allo Stato la disciplina dei principi fondamentali, mentre rientra nella competenza delle Regioni la normativa di attuazione di detti principi, nonché la normativa regolamentare.

In base al medesimo articolo, rientra, invece nella legislazione esclusiva dello Stato la *“determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale”*. Pertanto, la determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti il diritto alla mobilità, che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale, rientra anche per il settore del trasporto aereo nell'ambito della legislazione esclusiva dello Stato.

2.1.2 Programmazione interventi infrastrutturali

Art. 11-undecies decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito in legge 2 dicembre 2005, n. 248

La norma in parola prevede che la programmazione degli interventi infrastrutturali per il settore dell'aviazione civile, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, soddisfa, in via prioritaria, le esigenze dei collegamenti con gli aeroporti d'interesse nazionale e, in particolare, con gli hub aeroportuali di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa. In base alla stessa norma, i piani d'intervento infrastrutturale dell'ENAC e dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV Spa) sono redatti in coerenza con le linee d'indirizzo contenute nella programmazione ministeriale, consultate le associazioni rappresentative dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali.

2.1.3 Criteri di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

Art. 698 Codice della navigazione

L'art. 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, distingue gli aeroporti e i sistemi aeroportuali in:

- aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da individuare con le modalità ivi indicate (d.P.R. con la complessa procedura che richiede preventivamente la proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome, il parere dell'Agencia del demanio e delle Commissioni parlamentari) e in base ai criteri specificati dalla stessa norma di seguito enucleati:
 - a) dimensioni e tipologia di traffico;
 - b) ubicazione territoriale;
 - c) ruolo strategico;
 - d) previsioni progetti europei TEN;
- aeroporti di interesse regionale, in ordine ai quali la norma si limita a prevedere l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di *un comitato di coordinamento tecnico*, composto dai rappresentanti delle regioni e delle province autonome, del Governo e degli enti aeronautici allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo dei medesimi aeroporti.

2.1.4 Trasferimento alle Regioni ed enti locali degli aeroporti di interesse regionale e locale

Decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85

Il decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 ha disciplinato l'attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'articolo 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42. In particolare, l'art. 5, comma 1, lettera c) individua tra i beni immobili statali e i beni mobili statali in essi eventualmente presenti che ne costituiscono arredo o che sono posti al loro servizio che, a titolo non oneroso, sono trasferiti a Regioni e Enti locali *“gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione”*.

2.1.5 Termine per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

Art. 11 decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito in legge 24 febbraio 2012, n. 14

L'art. 11, comma 2, del decreto legge 29 dicembre 2011 n. 216, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 febbraio 2012, n. 14 fissa al 31

dicembre 2012 il termine entro il quale *“si provvede all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, di cui all'articolo 698 del codice della navigazione”*.

2.1.6 Diritti e reti aeroportuali

Decreto-legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27

Con il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Titolo III - Capo II - artt. 71-82), convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27 è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Tra le novità di rilievo introdotte da tale normativa, si segnalano.

- l'individuazione dei principi a cui deve correlarsi la determinazione dei diritti aeroportuali, ossia:
 - a) costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
 - b) consultazione degli utenti aeroportuali;
 - c) non discriminazione;
 - d) orientamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso;
- la previsione dell'Autorità di vigilanza in materia di diritti aeroportuali identificata, nel diritto nazionale, con l'Autorità indipendente di regolazione dei trasporti (prevista dall'art. 37 del decreto-legge n. 201/2011, convertito, dalla legge, n. 214/2011, come modificato dall'art. 36 del medesimo decreto-legge n. 1/2012).

L'Autorità di regolazione, oltre a svolgere le richiamate funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, assume il ruolo di garante della concorrenza per l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie alle infrastrutture nelle varie modalità di trasporto, ivi comprese quelle aeroportuali, nonché, in relazione alla mobilità passeggeri e merci anche collegata a stazioni, aeroporti e porti.

Tra le disposizioni introdotte dal decreto legge n. 1/2012, si segnalano altresì:

- l'art. 72 che prevede la definizione di rete aeroportuale quale “gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale”;
- l'art. 74 che, al comma 1, dispone: “Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere della Conferenza Unificata, sono designate le reti aeroportuali sul territorio italiano” e che, al comma 2, prevede che l'Autorità di vigilanza può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e tra-

sparente da applicare all'intera rete, fermi restando i richiamati principi per determinazione dei diritti in parola.

2.1.7 Divieto di trasferimenti a società partecipate in perdita

Art. 6, comma 19, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito in legge 30 luglio 2010, n. 122 –

Il disposto dell'art. 6, comma 19, del decreto legge 78/2010, convertito in legge n. 122/2010, non consente alle amministrazioni pubbliche di *"effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali"*. Tale divieto non si applica in presenza di contratti di programma e di servizio, anche se, sulla base dell'interpretazione fornita dal Ministero dell'economia e delle finanze, occorre valutare, pur in presenza di detti contratti, la ricorrenza dell'interesse pubblico a effettuare ricapitalizzazioni, trasferimenti o altre operazioni suindicate e contestualmente accertare l'esistenza delle necessarie coperture finanziarie.

2.1.8 Infrastrutture prioritarie

Art. 41 decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge 22 dicembre 2011, n. 214

Tale norma, in modifica dell'articolo 161 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, prevede che il Documento di finanza pubblica (ora DEF), individua, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche, l'elenco delle infrastrutture da ritenersi prioritarie sulla base dei seguenti criteri:

- a) coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali;
- b) stato di avanzamento dell'iter procedurale;
- c) possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

Inoltre, la medesima norma semplifica le procedure per la realizzazione delle infrastrutture strategiche.

2.1.9 Termine per l'affidamento delle concessioni in gestione totale

Art. 11, comma 2, decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito in legge 24 febbraio 2012

Gli aeroporti per i quali non risulta ancora definito l'affidamento della concessione in gestione totale, per poter ottenere tale affidamento entro il 31 dicembre 2012, sono tenuti a presentare un piano da cui risultino il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Superati i termini previsti, qualora non venga attivata la nomina di Commissario *ad acta* o disposta un'ulteriore proroga normativa, occorrerà far ricorso, per l'affidamento della concessione, a procedure di gara ad evidenza pubblica.

2.2 Normativa e orientamenti comunitari

2.2.1 Cielo Unico Europeo

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sui principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo e successivi Regolamenti, Direttive, Decisioni e Comunicazioni in materia

L'iniziativa "Cielo Unico Europeo" (Single European Sky) si prefigge l'obiettivo di rafforzare il livello di sicurezza e l'efficienza globale del traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare una capacità adeguata alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo e di minimizzare i ritardi. I diversi Regolamenti, Direttive e Comunicazioni intervenuti sulla materia hanno disciplinato una molteplicità di aspetti concernenti:

- ✓ la fornitura dei servizi di navigazione aerea, fissando requisiti comuni per la sicurezza e l'efficienza degli stessi in ambito comunitario;
- ✓ l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo, al fine di sostenere la nozione di uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato nell'ambito della politica comune dei trasporti e di stabilire procedure comuni di configurazione, pianificazione e gestione che garantiscano lo svolgimento efficiente e sicuro della gestione del traffico aereo;
- ✓ l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) per garantire la connessione tra i diversi sistemi, componenti e relative procedure della stessa rete, tenendo conto delle pertinenti norme internazionali;

- ✓ l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea;
- ✓ l'uso flessibile dello spazio aereo non considerato come uno spazio puramente civile o puramente militare, ma come un continuum nel quale tutte le esigenze degli utenti devono essere soddisfatte nella misura massima possibile, al fine di migliorare la cooperazione tra i soggetti civili e militari responsabili della gestione del traffico aereo che operano sotto la responsabilità degli Stati membri;
- ✓ la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo;
- ✓ i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo;
- ✓ un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea coerente con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta;
- ✓ la costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR);
- ✓ le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo;
- ✓ la sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo;
- ✓ un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative;
- ✓ i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) basati sulla trasmissione di dati bordo-terra, da punto a punto, per il cielo unico europeo;
- ✓ i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati.

Nell'ambito del Cielo Unico Europeo, particolare rilievo riveste per il nostro Paese l'intesa siglata il 12 ottobre 2012 a Cipro dai Ministri dei trasporti di Italia, Malta, Grecia e Cipro, che prevede la nascita del blocco di spazio aereo Funzionale Blue Med (FAB, Functional Block of Airspace), ovvero l'integrazione degli spazi aerei di questi Paesi al fine di migliorare la funzionalità del traffico aereo e l'economia dell'area. Il FAB Blue Med vede associati, per molte funzioni, ai predetti Paesi anche l'Egitto, la Tunisia e l'Albania, con l'obiettivo di integrarli nella gestione del traffico aereo comunitario.

I vantaggi concreti sono sia per le compagnie aeree che per i passeggeri dell'area mediterranea. Il solo miglioramento del sistema di rotte consentirà di ridurre sensibilmente le distanze percorse, facendo risparmiare tempo di volo, con ulteriori vantaggi sul costo dei biglietti e di riduzione delle emissioni inquinanti.

Notevoli benefici sono anche attesi a livello di riduzione dei ritardi grazie all'integrazione dei vari centri di controllo del traffico aereo dei Paesi partecipanti in un unico centro di controllo virtuale.

I FAB, la cui realizzazione vede il coinvolgimento di ENAC e ENAV, sono uno dei principali strumenti mediante il quale l'Unione Europea sta costruendo il Cielo Unico Europeo al fine di ridurre la frammentazione del controllo dei cieli che rappresenta attualmente un problema per l'Europa. L'integrazione degli spazi aerei nazionali in un FAB consente, infatti, di disegnare il sistema di rotte in modo ottimale in porzioni di cielo molto più ampie di quelle nazionali, di integrare i servizi della navigazione aerea per ridurre sprechi e duplicazioni, di applicare a tutto il Mediterraneo sud-orientale le strategie e le metodologie dell'uso flessibile dello spazio aereo e la cooperazione civile-militare.

Alla firma del predetto accordo, seguirà la fase di implementazione del FAB Med, che durerà fino al 2020, quando il FAB raggiungerà la piena operatività.

2.2.2 Libro Bianco sullo Spazio unico europeo dei trasporti

“Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” COM(2011) 144 del 28 marzo 2011

Nel Libro Bianco suindicato, partendo dall'assunto che le scelte fatte oggi determineranno lo scenario dei trasporti nel 2050, con riferimento al settore del trasporto aereo, si evidenzia, in particolare, l'esigenza di:

- ✓ realizzare una maggiore integrazione degli aeroporti con le altre modalità di trasporto;
- ✓ migliorare le operazioni di gestione degli aeromobili e del traffico aereo per garantire, oltre alla riduzione delle emissioni inquinanti, un vantaggio competitivo, evitando, al contempo, di imporre oneri eccessivi alle operazioni all'interno dell'Unione europea per non compromettere il ruolo di quest'ultima come "hub aeronautico mondiale";
- ✓ aumentare la capacità degli aeroporti per fare fronte alla domanda crescente di spostamenti per e da Paesi terzi e zone europee altrimenti poco collegate, tenuto, peraltro, conto che, entro il 2050, le attività di trasporto aereo nell'Unione europea potrebbero più che raddoppiare, mentre il trasporto ferroviario (alta velocità) dovrebbe assorbire buona parte del traffico sulle medie distanze. In tale contesto, occorrerebbe rivedere il regolamento sull'assegnazione delle bande

- orarie per favorire un uso più efficiente della capacità aeroportuale e migliorare le condizioni per l'accesso ai servizi aeroportuali e per fornire servizi di qualità, inclusa l'assistenza a terra, garantendo che tutti gli operatori attivi nel sistema aeroportuale soddisfino requisiti minimi di qualità;
- ✓ rendere operativa in Europa, entro il 2020, l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portare a termine lo spazio aereo comune europeo che riunisce 58 Paesi e un miliardo di abitanti;
 - ✓ rendere il settore dell'aviazione socialmente responsabile, mediante la definizione di:
 - a) un meccanismo per analizzare l'impatto degli sviluppi normativi sulle condizioni di lavoro nel medesimo settore;
 - b) norme minime di qualità e di servizio per i lavoratori dell'intera catena di valore del settore aeronautico (inclusi i servizi di gestione del traffico aereo – ATM – e l'assistenza a terra);
 - c) misure per incoraggiare le parti sociali europee ad affrontare le tematiche della prevenzione dei conflitti e della violazione degli obblighi minimi di servizio in tutta la predetta catena;
 - ✓ completare a livello di Unione europea il sistema di sicurezza unico per il trasporto aereo di merci;
 - ✓ incrementare i livelli di sicurezza per i passeggeri, basandosi sul lavoro svolto dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) che include, tra l'altro, il miglioramento della raccolta, della qualità, dello scambio e dell'analisi dei dati, mediante la revisione della legislazione relativa alla segnalazione di taluni eventi rischiosi nel settore, nonché l'adeguamento del quadro normativo in materia di sicurezza allo sviluppo delle nuove tecnologie SESAR.

2.2.3 Pacchetto aeroporti

Proposte di Regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio relativi a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie, per i servizi di assistenza a terra e per il contenimento del rumore negli aeroporti dell'UE

Come hanno sottolineato Eurocontrol e ACI Europe, una delle principali sfide che l'Europa deve affrontare è la congestione degli aeroporti. Secondo le previsioni a lungo termine di Eurocontrol, pubblicate nel dicembre 2010, anche tenendo conto dei miglioramenti infrastrutturali attualmente previsti, almeno il 10% della domanda di trasporto aereo non potrà

essere soddisfatta nel 2030 a causa di un'insufficiente capacità. Alla luce della mancanza di capacità negli aeroporti più importanti e delle ripercussioni che ciò comporta sulla mobilità dei cittadini europei, la soluzione che sembra imporsi è di costruire nuove piste e infrastrutture aeroportuali. Tuttavia, l'impatto delle infrastrutture sull'ambiente e il riassetto del territorio costituiscono una preoccupazione sempre crescente. Inoltre, l'attuale crisi economica conferma l'importanza di una sostenibilità nel lungo termine dei bilanci. È opportuno, quindi, trovare soluzioni più efficienti ed economiche dell'incremento delle infrastrutture materiali per porre rimedio al problema della congestione. Pertanto, la Commissione ha ritenuto necessario rivedere il regolamento sulle bande orarie per stabilire in che misura siano possibili miglioramenti, al fine di arrivare ad un equilibrio tra capacità e domanda di trasporto aereo in tutti i settori (voli di lungo raggio, collegamenti regionali, trasporto merci, ecc.). Inoltre, con il Pacchetto in parola la Commissione ha proposto una nuova disciplina dei servizi di assistenza a terra, tra i quali figurano la manutenzione, l'assistenza carburante e olio, la gestione delle merci, il check-in passeggeri, il catering, la gestione dei bagagli, il trasporto di superficie all'interno dell'aeroporto, ecc..

Detti servizi costituiscono una parte essenziale del sistema dell'aviazione, con almeno 60.000 addetti in Europa e costi per i vettori tra il 5 e il 12% dei costi operativi. La proposta della Commissione europea, rivolta a garantire ai vettori una maggiore scelta di soluzioni per l'assistenza a terra, con la piena apertura del mercato dell'autoassistenza per i vettori medesimi e un numero minimo di prestatori di servizi degli aeroporti di grandi dimensioni aumentato da due a tre, nonché un maggior controllo sul coordinamento dei medesimi servizi e un rafforzamento della formazione del personale e della stabilità degli addetti nell'ipotesi di subentro di nuovi operatori, è stata, però, rinviata, nel mese di dicembre 2012, dal Parlamento europeo alla Commissione Trasporti del Parlamento stesso.

Il Parlamento ha invece approvato in prima lettura, con emendamenti, le nuove regole per la predetta assegnazione delle bande orarie e per il contenimento dell'inquinamento acustico.

2.2.4 Pacchetto SIEG (Servizi di interesse economico generale)

La Commissione europea ha adottato il nuovo pacchetto di norme sugli aiuti di Stato per la valutazione della compensazione pubblica per i servizi di interesse economico generale (SIEG). Il nuovo pacchetto, che si applica a tutte le autorità nazionali regionali e locali degli Stati membri, chiarisce i principi fondamentali in materia di aiuti di Stato e introduce un approccio proporzionato e diversificato con norme semplificate per i SIEG che sono di

portata ridotta o che perseguono un obiettivo sociale, tenendo nel contempo maggiormente conto degli aspetti relativi alla concorrenza nei casi di dimensioni più ampie.

Le nuove norme sostituiscono il cosiddetto "pacchetto Monti-Kroes" del luglio 2005, adottato dalla Commissione europea per tenere conto di quanto statuito dalla Corte di giustizia europea, in merito alla valutazione delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico nell'ambito delle norme UE in materia.

Il settore del trasporto aereo rientra nella sfera di applicazione del nuovo pacchetto SIEG comprendente una decisione, due comunicazioni e un regolamento di seguito indicati:

a- Decisione della Commissione 2012/21/UE del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.

Tale Decisione prevede, tra l'altro, che sono compatibili con il mercato interno ed esenti dall'obbligo di notifica le compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi a:

- collegamenti aerei verso le isole e con un traffico annuale medio non superiore a 300.000 passeggeri nei due esercizi precedenti a quello in cui è stato affidato il servizio di interesse economico generale;
- aeroporti con un traffico annuale medio non superiore a 200.000 passeggeri.

b- Comunicazione della Commissione 2012/C 8/02 del 20 dicembre 2011 sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale.

Detta Comunicazione contiene taluni principi di particolare rilievo per il settore in parola, tra i quali:

- la sicurezza e il controllo della navigazione aerea costituiscono esercizio di un pubblico potere e non attività economica e, pertanto, sono esclusi dall'applicazione dell'art. 107 del Trattato;
- *"vantaggi concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali possono costituire aiuti di Stato ai sensi dell'art. 107 del trattato";*
- *"qualora un'impresa incaricata della gestione di un servizio di interesse economico generale sia finanziata da risorse fornite da un'impresa pubblica e*

tale finanziamento sia riconducibile allo Stato, questo può costituire aiuto di Stato”;

- *“la concessione, senza procedere a gara pubblica, di licenze di occupazione o uso del demanio pubblico o di altri diritti speciali o esclusivi con un valore economico, può implicare una rinuncia a risorse statali e creare un vantaggio per i beneficiari”;*
- qualora gli Stati membri finanzino un servizio di interesse economico generale mediante tasse o contributi versati da determinate imprese o utenti che vengono trasferiti alle imprese incaricate di gestire detto servizio, i relativi fondi sono da considerare risorse statali;
- le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato soggetti all'applicazione dell'art. 107 del trattato qualora ricorrano le seguenti condizioni:
 1. l'impresa beneficiaria è effettivamente incaricata dell'adempimento di detti obblighi e gli stessi siano definiti in modo chiaro;
 2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
 3. la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento dei menzionati obblighi, tenendo conto dei relativi introiti, nonché di un margine di utile ragionevole;
 4. quando la scelta dell'impresa incaricata non viene effettuata tramite procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base dell'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti, nonché di un margine di utile ragionevole.

c- Comunicazione della Commissione 2012/C 8/03 del 20 dicembre 2011 in materia di disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

La Comunicazione in parola si applica alle compensazioni degli oneri di servizio pubblico che, non rientrando nell'ambito di applicazione della predetta Decisione 2012/21/UE, sono soggette all'obbligo di notifica preventiva ai sensi dell'art. 108, paragrafo 3, del trattato. In particolare, essa precisa a quali condizioni detti aiuti

possono essere considerati compatibili con il mercato interno a norma dell'art. 106, paragrafo 2, del trattato.

Dette condizioni, in sintesi, sono:

- 1) concessione dell'aiuto per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente ai sensi dell'art. 106, paragrafo 2, del trattato;
- 2) attribuzione della responsabilità del funzionamento di tale servizio mediante un atto di incarico che specifichi gli obblighi connessi e le modalità di calcolo della compensazione;
- 3) fissazione della durata del periodo di incarico che, in linea di principio, non deve superare il tempo necessario per l'ammortamento dell'attività più significativa per fornire il servizio;
- 4) rispetto della direttiva 2006/111/CE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche;
- 5) assenza di discriminazione nel calcolo della compensazione, qualora l'incarico di fornitura del medesimo SIEG sia attribuito a più imprese;
- 6) osservanza della metodologia di calcolo dell'importo di compensazione, come disciplinata dalla medesima Comunicazione;
- 7) garanzia di trasparenza dell'operazione, mediante pubblicazione su internet o in altro modo dei risultati della consultazione pubblica o degli altri strumenti utilizzati per l'affidamento dell'incarico, dell'oggetto e della durata degli obblighi di servizio pubblico, dell'impresa e del territorio interessato, degli importi concessi su base annua.

Peraltro, si evidenzia che nella Comunicazione in esame è delineato un principio particolarmente rilevante in ordine alle società di gestione in difficoltà economiche, di seguito specificato:

"Gli aiuti concessi ai fornitori di SIEG in difficoltà verranno valutati a norma degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà".

d- Regolamento n. 360/2012 della Commissione del 25 aprile 2012 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore ("de minimis") concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale .

Il Regolamento in questione prevede che sono considerati aiuti *de minimis*, esenti dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli aiuti concessi alle imprese per la fornitura di servizi di interesse economico generale che

rispettano le condizioni fissate nell'articolo 2 del medesimo Regolamento, paragrafi da 2 a 8.

Tra tali condizioni, in particolare, si segnalano:

- l'importo complessivo degli aiuti non deve superare i 500.000 euro nell'arco di tre esercizi finanziari; il predetto massimale è da intendersi espresso in termini di sovvenzione diretta in denaro, al lordo di qualsiasi imposta o altro onere;
- i medesimi aiuti devono essere trasparenti; sono considerati tali gli aiuti *“per i quali è possibile calcolare con precisione l'equivalente sovvenzione lordo ex ante senza che sia necessario effettuare un'analisi del rischio”*. In proposito, si evidenzia che non sono considerati trasparenti:
 - a. gli aiuti concessi sotto forma di conferimenti di capitale, a meno che l'importo totale dell'apporto pubblico sia inferiore al massimale *“de minimis”*;
 - b. gli aiuti concessi sotto forma di misure a favore del capitale di rischio, a meno che il regime relativo a tale capitale preveda apporti per un importo non superiore al massimale *“de minimis”* per ogni impresa destinataria.

Gli aiuti individuali concessi nel quadro di un regime di garanzia a imprese che non sono imprese in difficoltà sono trattati come aiuti *“de minimis”* trasparenti se la parte garantita del prestito sotteso concesso nell'ambito di tale regime non supera 3.750.000 euro per impresa. La garanzia non deve superare l'80% del prestito sotteso.

2.2.5 Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

Proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio COM (2011)650 del 6 febbraio 2012 (in corso di discussione)

Tale proposta di Regolamento prevede una revisione della rete transeuropea dei trasporti (All. 1), con l'obiettivo di creare uno Spazio unico europeo dei trasporti in grado di offrire migliori servizi e una rete di trasporti pienamente integrata, al fine di raggiungere, altresì, una riduzione delle emissioni dei gas serra provocate dai trasporti del 60% entro il 2050.

In particolare, richiamandosi ai risultati della consultazione svolta sul Libro verde *“Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti”* (COM(2009)44), la proposta in esame ipotizza la realizzazione di una rete TEN-T articolata in due livelli:

- ⇒ una rete globale (*“Comprehensive Network”*), da realizzare entro il 2050, che comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate

a livello nazionale e regionale che soddisfano i requisiti degli orientamenti contenuti nella medesima proposta. Si evidenzia che nel testo attuale della proposta, all'art. 9 del Capo II, è previsto che *“Gli Stati membri provvedono affinché la rete globale sia completata e pienamente conforme alle disposizioni pertinenti del presente capo entro e non oltre il 31 dicembre 2050”*. Si evidenzia, altresì, che in base alla medesima disposizione *“la rete globale costituisce la base per individuare i progetti di interesse comune, che in base all'art. 7, “sono ammissibili all'aiuto finanziario dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per le reti di trasporto transeuropee”*. Tale rete sarebbe essenzialmente di competenza dei singoli Stati membri e dovrebbe contribuire a rafforzare la coesione territoriale, economica e sociale;

⇒ una rete centrale (“Core Network”) a livello UE, da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto, in quanto comprenderà quelle parti della rete globale a maggiore valore strategico per il conseguimento degli obiettivi TEN-T, nonché i progetti a maggiore valore aggiunto europeo, quali i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali strozzature e i nodi multimodali, necessari per garantire la libera circolazione di merci e passeggeri all'interno dell'UE. La rete centrale permetterà collegamenti con le reti infrastrutturali di trasporto dei Paesi vicini e dovrà rispecchiare l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale.

Per la realizzazione coordinata della medesima rete centrale è stato adottato un “approccio per corridoi”, che costituiscono lo strumento quadro per tale realizzazione:

- ogni corridoio dovrà, di norma, interessare non meno di tre modalità di trasporto, attraversare tre Stati membri, coprire i principali flussi transfrontalieri di lungo raggio della rete centrale e includere porti marittimi e loro accessi;
- ogni Stato dovrà partecipare ad almeno un corridoio;
- per ogni corridoio dovrà essere istituita una piattaforma responsabile della definizione delle misure e degli obiettivi generali ad esso relativi. La piattaforma sarà composta dai rappresentanti degli Stati membri interessati e, se opportuno, da altri soggetti pubblici e privati, e sarà presieduta da un coordinatore europeo nominato dalla Commissione per favorire la gestione di ogni singolo corridoio;
- il coordinatore, previa consultazione delle autorità regionali e locali, dei gestori dell'infrastruttura, degli operatori e degli utenti dei trasporti e, se opportuno, di altri soggetti pubblici e privati, dovrà elaborare, in collaborazione con gli Stati membri, un piano di lavoro per le attività da svolgere;

- la Commissione potrà chiedere il parere del coordinatore al momento dell'esame delle domande di finanziamento concernenti il corridoio per il quale il coordinatore è responsabile;
- tutti gli Stati membri che fanno parte di un corridoio, in cooperazione con la piattaforma, dovranno redigere congiuntamente e notificare alla Commissione un piano di sviluppo che dovrà contenere una descrizione delle caratteristiche del corridoio, gli obiettivi ad esso connessi, in particolare per quanto riguarda le prestazioni in termini di qualità del servizio e capacità, uno studio di mercato sul trasporto multimodale, nonché un piano di realizzazione.

Il piano di realizzazione dovrà contemplare: sistemi di gestione del traffico interoperabili; misure per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e, all'interno di essi, misure per migliorare la capacità amministrativa e tecnica di concepire, programmare, progettare, appaltare, realizzare e monitorare progetti di interesse comune; la valutazione del rischio, inclusi i possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura, nonché le misure proposte per migliorare la resistenza a tali fenomeni e quelle destinate a ridurre le emissioni di gas serra.

Inoltre, al piano di realizzazione dovrà accompagnarsi un piano di investimento, da aggiornare periodicamente, comprendente l'elenco di progetti necessari per l'estensione, il rinnovo o la reinstallazione di infrastrutture di trasporto, e il relativo piano finanziario che dovrà riportare le fonti di finanziamento a livello internazionale, europeo, nazionale, regionale e locale, nonché i finanziamenti derivanti da capitale privato.

I corridoi necessari per la realizzazione della rete centrale sono dieci, di cui quattro di diretto interesse per l'Italia:

- A.** il Corridoio 1 Baltico-Adriatico che collegherà Helsinki a Ravenna, nell'ambito del quale sono previsti i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;
- B.** il Corridoio 3 Mediterraneo, da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese che comprenderà, tra l'altro, i collegamenti ferroviari Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača;
- C.** il Corridoio 5 Helsinki-La Valletta, che comprenderà il tunnel di base del Brennero, nonché i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valetta;
- D.** il Corridoio 9 Genova-Rotterdam, che interesserà i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara (cosiddetto "terzo valico appenninico").

La selezione dei progetti riconducibili ai dieci corridoi è stata effettuata dalla Commissione europea utilizzando una metodologia (SEC(2011)101) comunemente riconosciuta e basata su una serie di criteri volti ad individuare i nodi urbani ed i loro collegamenti. Conformemente a tali requisiti possono essere qualificati come:

- ✧ nodi primari: le capitali di uno Stato membro dell'UE, le "Metropolitan Growth Area" (MEGA), le conurbazioni che superano 1 milione di abitanti, un aeroporto o un gruppo di aeroporti qualificati come nodo primario, un porto marittimo con un volume di traffico annuo che rappresenta almeno l'1% del volume totale di traffico di tutti i porti marittimi dell'UE o un porto fluviale che si trova al crocevia tra un'asse fluviale di collegamento interno della rete centrale e un altro collegamento di tale rete o infine, negli Stati insulari o le regioni NUTS 1 con accesso al mare, solo un porto marittimo lungo una linea costiera continua;
- ✧ nodi secondari: le città o le conurbazioni diverse da quelle classificate come nodi di primaria importanza se per la loro ubicazione geografica possono comunque essere considerate come nodi della rete centrale o sono dotate di piattaforme multimodali. I porti potranno essere considerati nodi secondari allorché rappresentano due teste di ponte di un collegamento tramite traghetto che costituisce parte integrante di un collegamento diretto tra due nodi primari uno dei quali potrà trovarsi su un'isola o quando una baia interrompe il collegamento via terra tra i due nodi primari;
- ✧ collegamenti della rete centrale: i collegamenti tra un nodo primario e i nodi primari vicini. Qualora tra due nodi primari non esista alcun collegamento adeguato o questo non comprenda tutte le modalità di trasporto, esso potrà essere incluso nella rete centrale a condizione che il collegamento sia giustificato dalla sua funzione geografica (ad esempio si tratti di un collegamento mancante in un corridoio transeuropeo di trasporto), possa essere realizzato entro il 2030-2050 (vale a dire entro le scadenze fissate per la realizzazione delle rete TEN-T) e sia sostenibile sul piano economico e ambientale.

Ciò premesso, si precisa che per i progetti nel settore dei trasporti, il piano di investimento, nell'ambito del "Meccanismo per collegare l'Europa", prevedeva, nel suo impianto originario, per il prossimo quadro finanziario relativo al periodo 2014-2020, uno stanziamento pari a 31,7 miliardi di euro, di cui 10 miliardi provenienti dal Fondo di coesione. Risulta, però, in corso un negoziato, a livello europeo, per la riduzione di detti finanziamenti, riduzione a cui il nostro Paese si è opposto. In ogni caso, potranno beneficiare dei finanziamenti previsti i progetti destinati a sopprimere le strozzature, realizzare i collegamenti mancanti, garantire trasporti efficienti e sostenibili a lungo termine, nonché favorire l'integrazione, l'interconnessione e l'interoperabilità tra le varie modalità di trasporto.

I fondi messi disposizione del “Meccanismo” saranno gestiti a livello centrale, ricorrendo ad un'agenzia esecutiva o attraverso un partenariato tra la Commissione ed una o più istituzioni finanziarie, mentre l'importo di 10 miliardi, salvo riduzioni, sarà riservato agli Stati membri ammessi a beneficiare del Fondo di coesione e i tassi di cofinanziamento da parte del bilancio dell'UE saranno fissati allo stesso livello di quelli del Fondo di coesione.

L'avvio del suddetto “Meccanismo” sarà preceduto, nel periodo 2012-2013, da un progetto pilota per l'introduzione dei *Project Bond*, prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti attraverso i quali si intende mobilitare finanziamenti supplementari da parte di investitori privati. La Commissione calcola che nella fase pilota – che dovrebbe concentrarsi su 5-10 progetti particolarmente avanzati - l'effetto combinato dei finanziamenti provenienti dal bilancio dell'UE e di quelli della BEI, pari a 230 milioni di euro, salvo, come detto, riduzioni, dovrebbe consentire investimenti per un valore di 4,6 miliardi di euro.

Per quanto concerne specificatamente le infrastrutture di trasporto aereo, la proposta prevede che le stesse comprenderanno lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree, gli aeroporti, le attrezzature connesse, nonché i sistemi di gestione del traffico. Gli Stati membri, gli operatori aeroportuali e i vettori aerei dovranno garantire:

- o l'applicazione alle infrastrutture di trasporto aereo della rete globale delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, adottate dall'Unione in conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002;
- o che le infrastrutture per la gestione del traffico aereo permettano la realizzazione del “Cielo Unico Europeo” e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli che utilizzano SESAR, al fine di migliorare le prestazioni e la sostenibilità del sistema europeo dell'aviazione civile;
- o l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti e lo sviluppo delle capacità aeroportuali.

2.2.6 Futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE

Proposta di risoluzione del Parlamento europeo (approvata in Commissione il 27 marzo 2012)

In tale Proposta si afferma che *“non esiste al momento una definizione universalmente accettata della espressione aeroporto regionale”*. Di tale tipologia di aeroporti viene però data, nel medesimo documento, una definizione in negativo: *“aeroporti non hub”*, proponendo che gli stessi siano suddivisi in principali e minori in base ai tipi di collegamenti da

essi forniti, al volume dei passeggeri e ai collegamenti con le principali città e gli aeroporti principali, ed esortando la Commissione a fissare criteri comuni al fine di facilitare una corretta definizione di detta tipologia che tenga conto di tutti i predetti elementi.

In ordine ai medesimi aeroporti, tra l'altro, tale Proposta di risoluzione:

- ✓ ritiene auspicabile evitare una loro proliferazione, onde evitare la creazione di infrastrutture aeroportuali poi inutilizzate o utilizzate in modo inefficiente;
- ✓ sottolinea che i finanziamenti pubblici agli stessi devono essere compatibili con gli articoli 106 e 107 del Trattato in materia di aiuti di Stato;
- ✓ contiene la richiesta alla Commissione di riesaminare la decisione 2012/21/UE riguardante l'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, che abbassa a 200.000 passeggeri l'anno la soglia per stabilire quali aeroporti possano ricevere aiuti di Stato senza essere tenuti a darne notifica alla Commissione, tenuto conto che gli orientamenti comunitari 2005/C 312/01 indicano quale soglia di redditività per gli aeroporti un traffico di almeno 500.000 passeggeri l'anno;
- ✓ ritiene che detti aeroporti, a causa del loro impatto ambientale ed economico debbano essere adeguatamente sostenuti dalle autorità nazionali e regionali, essere oggetto di consultazione locale e regionale e sulla base di analisi costi-benefici, essere considerati ammissibili alla domanda di finanziamento nel quadro dei fondi dell'UE, così come di altri strumenti di ingegneria finanziaria finanziati dall'UE nell'ambito del nuovo quadro di programmazione, raccomandando che la Commissione tenga conto delle opportunità offerte dagli aeroporti regionali come parte della rete europea di trasporto centrale;
- ✓ evidenzia che gli aeroporti regionali non dovrebbero favorire un aumento del debito pubblico ma dovrebbero essere economicamente sostenibili nel medio periodo;
- ✓ invita la Commissione ad elaborare una strategia per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti regionali in grado di attirare nuove compagnie aeree, promuovere la concorrenza, la decongestione dei principali aeroporti e lo sviluppo degli aeroporti regionali;
- ✓ invita gli Stati membri a investire nei collegamenti intermodali per favorire l'interconnessione degli aeroporti in parola con le altre parti della rete di trasporto, compresi gli altri aeroporti, in particolare quando gli aeroporti snodo soffrono di strozzature di capacità;
- ✓ ritiene indispensabile integrare la specializzazione del trasporto merci quale elemento essenziale per contribuire alla razionalizzazione della mappa degli aeroporti e ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture disponibili;

- ✓ chiede che la futura politica in materia di reti transeuropee di trasporto tenga in maggior conto detti aeroporti, ritenendo che:
 - a) quelli di maggiori dimensioni con traffico costante durante tutto l'anno dovrebbero essere inclusi nella rete principale transeuropea, in particolare se caratterizzati da alti volumi di connettività con Paesi terzi e traffico intraeuropeo;
 - b) nell'ambito delle reti TEN-T, tali aeroporti possano svolgere un ruolo guida nella creazione di un più ampio spazio aereo comune europeo che copra un miliardo di persone nell'UE e nei Paesi vicini, in linea con la comunicazione della Commissione (COM(2011)0415);
 - c) una più ampia inclusione degli aeroporti in parola nei nuovi orientamenti sulle reti TEN-T faciliterà l'accesso ai finanziamenti privati per progetti di infrastrutture aeroportuali e invierà un segnale positivo ai mercati finanziari; pertanto, la Commissione è invitata a riconoscere, in occasione della revisione delle reti suindicate, il legame vitale tra servizi aerei regionali e rigenerazione economica.

INDIRIZZI DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA

3

La IX Commissione "Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera ha svolto, nel corso del 2009, un'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, con l'obiettivo di individuare le criticità del sistema e di definire adeguate linee di intervento, anche a livello legislativo.

Nel corso delle 41 audizioni tenute, sono stati ascoltati i soggetti istituzionali competenti, le società di gestione aeroportuale, compagnie aeree italiane e straniere, le parti sociali, le associazioni rappresentative del settore e i centri di studio e di ricerca operanti sulla materia. Sono stati acquisiti altresì contributi scritti inviati da altri soggetti, tra i quali i contributi di IATA (International Air Transport Association) e di ACI-Europe (Airports Council International).

L'indagine si è conclusa con l'approvazione, in data 17 febbraio 2010, di un documento finale con il quale sono state individuate alcune linee di intervento nel settore che *"richiedono l'impegno sia delle autorità istituzionali competenti, sia dei soggetti, pubblici e privati, operanti nel settore"*. Al riguardo, si sottolinea che la Commissione si è riservata *"di vigilare sull'attuazione, sia sotto il profilo normativo, sia sotto il profilo amministrativo, delle linee di intervento individuate nel presente documento, anche attraverso lo svolgimento di periodiche audizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e degli altri soggetti pubblici competenti nel settore"*. Pertanto, tale documento, è da ritenersi atto di indirizzo parlamentare al Governo in materia.

Le linee di intervento fornite in tale documento e tenute in considerazione nell'elaborazione della proposta ministeriale si concentrano sulle tematiche di seguito sintetizzate:

- 1) esigenza di pervenire alla definizione di un piano nazionale della rete aeroportuale che disincentivi la parcellizzazione degli aeroporti e permetta di individuare gli aeroporti prioritari su cui concentrare le risorse disponibili. Nell'ambito di tale piano dovrebbero essere individuate le seguenti categorie di aeroporti:
 - a. aeroporti con volumi di traffico intorno a 5 milioni di passeggeri all'anno, che devono considerarsi aeroporti di interesse nazionale; sono gli aeroporti sui quali dovrebbero concentrarsi gli interventi di potenziamento infrastrutturale e dei collegamenti intermodali, in particolare collegamenti veloci su ferro e su gomma;
 - b. aeroporti con un numero di passeggeri annui compreso tra 1 e 5 milioni, che dovrebbero essere oggetto di una regolamentazione semplificata e di una liberalizzazione del sistema di tariffazione, sia pure con modalità che garanti-

- scano il rispetto dei principi individuati a livello comunitario, in modo da permettere che si affermino le strutture più efficienti e competitive;
- c. aeroporti con un numero di passeggeri annui stabilmente inferiore a 1 milione, che dovrebbero essere mantenuti in funzione soltanto se rispondenti a esigenze sociali di collegamento del territorio interessato o se idonei a garantire stabilmente una sostenibilità della gestione economica, senza l'intervento di finanziamenti pubblici diretti o indiretti; in assenza di tali condizioni, dovrebbero essere sottratti al traffico passeggeri commerciale e destinati al traffico merci, oppure allo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari e dell'elicotteristica;
- 2) la realizzazione di nuovi aeroporti dovrebbe essere subordinata a una valutazione attendibile e adeguatamente verificata della sostenibilità economica dell'aeroporto, tenendo conto anche dei servizi specificamente destinati all'aeroporto i cui costi ricadono sulla collettività, salvo specifiche situazioni caratterizzate da particolari esigenze di collegamento, a causa della natura del territorio e di gravi carenze della rete ferroviaria, stradale e autostradale;
 - 3) la necessità, a causa dell'inadeguatezza dei collegamenti degli aeroporti italiani con la rete ferroviaria e stradale, di concentrare le risorse disponibili per potenziare i collegamenti degli aeroporti di interesse nazionale;
 - 4) esigenza, in rapporto al prevedibile incremento del traffico aereo che si registrerà in un arco di tempo relativamente limitato, di un potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in particolare negli aeroporti di maggiore rilevanza.
 - 5) opportunità di interventi normativi volti a rafforzare i poteri di controllo nei confronti dei gestori aeroportuali, dei vettori, dei prestatori di servizi; in particolare, dovrebbero essere definiti standard di sicurezza e qualità dei servizi, il cui mancato rispetto dovrebbe essere sanzionato in misura rilevante;
 - 6) promozione di interventi finalizzati a sviluppare l'integrazione operativa tra tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale, che potrebbe tradursi in un rilevante miglioramento dei livelli di servizio a beneficio dei passeggeri;
 - 7) opportunità di prevedere, per fronteggiare gli effetti negativi del dissesto delle compagnie aeree, di specifiche forme di tutela a vantaggio delle società di gestione, delle società che forniscono i servizi di assistenza a terra e dei passeggeri, tra cui in particolare l'istituzione di un apposito fondo di garanzia;
 - 8) esigenza di introdurre misure, anche di carattere legislativo, che semplifichino la disciplina concernente le società di *handling* (assistenza a terra) e garantiscano condizioni di parità tra tutti gli operatori del settore. Interventi di semplificazione dovrebbero

bero riguardare altresì la disciplina relativa ai servizi antincendio e alle modalità di rifornimento del carburante;

- 9) realizzazione di azioni per il sostegno al trasporto aereo di merci, che comprendano l'individuazione di aeroporti da specializzare come *hub* per il trasporto di merci, il potenziamento dei collegamenti intermodali, l'attuazione di interventi normativi e amministrativi volti al sostegno di tale attività in relazione allo svolgimento dei voli notturni, alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di *handling*, alla maggiore flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione della regolazione concernente la sicurezza con quella doganale e all'uniformità delle prassi applicative;
- 10) sostegno allo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari, mediante la possibilità di accesso agli aeroporti di dimensioni medie e medio-piccole, la semplificazione degli adempimenti e la riduzione dei costi dei servizi per i piccoli aeroporti.

Ciò premesso, si evidenzia che, in riferimento al Piano nazionale della rete aeroportuale, nel testo del medesimo documento, prima di indicare le predette linee di intervento, viene specificato che tale piano dovrebbe:

- ⇒ in primo luogo fornire gli elementi di informazione e di valutazione che evidenzino, da un lato, le esigenze di potenziamento degli aeroporti esistenti e, dall'altro, permettano di verificare la fondatezza delle proposte di realizzazione di nuovi aeroporti,
- ⇒ individuare gli aeroporti che hanno un numero di passeggeri annui superiore a 5 milioni, o che, sulla base di prospettive di crescita affidabili e definite nel tempo, possono collocarsi stabilmente al di sopra di tale soglia (indicativamente si potrebbero considerare anche gli aeroporti il cui volume di traffico si discosta da tale soglia nella misura del 10 per cento).
- ⇒ fissare altresì una soglia al di sotto della quale individuare gli aeroporti di minori dimensioni. Tale soglia non dovrebbe essere inferiore a 1 milione di passeggeri annui e permetterebbe di individuare gli aeroporti che, almeno a titolo di indicazione programmatica, dovrebbero essere esclusi dal traffico commerciale, con l'eliminazione dei notevoli costi a carico della finanza pubblica che quest'ultimo comporta, salvo che si tratti di aeroporti la cui attività risponde ad esigenze essenziali di collegamento del territorio interessato, che non possono essere validamente soddisfatte in altro modo (come accade, ad esempio, per i territori insulari), o di aeroporti capaci di assicurare il mantenimento nel tempo di una gestione economica e finanziaria in equilibrio. In ogni caso, non si intende lasciare inutilizzate strutture già esistenti. Alcuni di questi scali potrebbero essere dedicati al trasporto aereo di merci, nel caso in cui sussistano o si possano

realizzare infrastrutture di collegamento adeguate a sviluppare tale attività in misura significativa. È stata evidenziata nel corso dell'indagine conoscitiva l'opportunità di specializzare uno o più aeroporti come *hub* del trasporto di merci, anche in considerazione del fatto che tali *hub* potrebbero diventare il punto di riferimento per un'area che si estende al Mediterraneo e al Medio Oriente. Un numero rilevante di aeroporti potrebbero altresì essere dedicati in modo specifico alle esigenze dell'aviazione generale (ivi compreso il traffico dell'aviazione di affari e ultraleggero).

SVILUPPO DELLE LINEE CONTENUTE NEL “PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE” IN MATERIA DI AEROPORTI

4

4.1 Linee programmatiche

Le linee programmatiche in materia di aeroporti contenute nel "Programma infrastrutture strategiche" – 10° Allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanze di settembre 2012, proposto dal Governo, approvato dal Parlamento e sul quale si è acquisita l'intesa con la Conferenza Unificata in data 6 dicembre 2012, prevedono le azioni che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le altre Amministrazioni di competenza dovranno porre in essere per la razionalizzazione del settore, in considerazione del quadro normativo di riferimento, degli orientamenti comunitari e degli indirizzi parlamentari in materia.

Dette azioni sono tese a:

- 1) **evitare la realizzazione di nuovi aeroporti**, laddove sia possibile utilizzare strutture già esistenti con capacità da potenziare, come peraltro condiviso dalla Corte dei Conti nella Relazione 2012 sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAC per gli esercizi dal 2008 al 2010;
- 2) **considerare di interesse nazionale gli aeroporti e i sistemi aeroportuali che:**
 - a- sono inseriti nella CORE NETWORK della Rete transeuropea dei trasporti, in quanto di rilevanza strategica a livello europeo, essendo gli stessi pertinenti a città o conurbazioni considerate nodi primari nell'ambito della medesima rete;
 - b- sono inseriti nella COMPREHENSIVE NETWORK (rete globale di trasporto europea) della suindicata Rete transeuropea e contestualmente risultano configurabili in una delle seguenti categorie:
 - b1. aeroporti con dati di traffico superiori a un milione di passeggeri annui;
 - b-2. aeroporti con dati di traffico superiori a 500.000 passeggeri annui ed in possesso di ulteriori specifiche caratteristiche, quali l'unicità nell'ambito regionale o il ruolo di servire un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità;
 - b-3. aeroporti indispensabili ad assicurare la continuità territoriale;
 - c- gli aeroporti che, pur non inseriti nella Comprehensive Network, presentano dati di traffico vicino ad un milione di passeggeri annui e con trend in crescita o che, a prescindere dai dati di traffico, sono destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti.

Per gli aeroporti considerati di interesse nazionale dovranno essere risolte le criticità relative al rilascio della concessione in gestione totale, laddove mancante, e al risanamento economico-finanziario, laddove in perdita, mediante la presentazione di apposito piano di riequilibrio e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale a breve termine;

3) sottrarre al traffico commerciale:

- a- gli aeroporti inseriti nella Comprehensive Network e caratterizzati da esigui dati di traffico e/o difficile situazione finanziaria, nonché scarse prospettive di sviluppo futuro, fatto salvo l'inserimento in una rete aeroportuale con specializzazione (cargo, ecc.) o l'interesse delle Regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico;
- b- gli ulteriori aeroporti commerciali, esclusi dalle reti TEN-T, fatto salvo sempre l'interesse delle Regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico;

4) incentivare la costituzione delle cosiddette “reti aeroportuali”, gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi quali:

- a- la differenziazione e specializzazione di ruolo nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologia di traffico (es.: low cost, cargo, charter, distribuzione stagionale del traffico);
- b- l'unicità della struttura organizzativa di gestione, con risparmio sui costi della stessa;
- c- l'utilizzo razionale della capacità aeroportuale del network con possibilità di allocazione del traffico sui diversi scali anche in caso di picchi di domanda o calo di capacità di uno degli aeroporti della rete per motivi tecnico/operativi;
- d- l'ottimizzazione nell'acquisizione di servizi e beni da parte di fornitori terzi con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete;

5) riorganizzare i servizi di navigazione aerea mediante:

- a- l'applicazione di tariffe differenziate “per zona di tariffazione di terminale”, così come delineate dalla normativa comunitaria da applicare obbligatoriamente a partire dal 2015, per singoli aeroporti o per gruppi di aeroporti. In tale direzione spingono anche le indicazioni pervenute dalla IATA (International Air Transport Association) e IACA (International Air Carrier Association);
- b- la revisione dell'orario di apertura degli aeroporti o degli orari di fornitura dei servizi al fine di realizzare recuperi di costi per tutti gli attori del trasporto ae-

reo, nonché per lo Stato, in relazione ai servizi che deve garantire in aeroporto con spese gravanti sul proprio bilancio. In tale ottica, risulta necessario individuare i servizi minimi necessari in relazione al traffico effettivamente presente in aeroporto;

6) riorganizzare i servizi forniti in ambito aeroportuale con costi a carico dello Stato.

Tali servizi, quali quelli espletati dai Vigili del Fuoco, personale delle Forze di Polizia, delle Forze Armate, sanitari e veterinari, necessitano di una pianificazione per consentire risparmi nell'impiego del personale addetto e di una rivisitazione delle modalità di gestione e dei relativi costi. Il piano di riorganizzazione di tali servizi sarà predisposto d'intesa tra tutte le Amministrazioni interessate, su iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oppure della Presidenza del Consiglio);

7) programmare gli interventi per il risanamento finanziario e gestionale delle società aeroportuali.

La situazione economica di diverse società di gestione aeroportuali è particolarmente critica, soprattutto per quelle che gestiscono aeroporti di piccole dimensioni. Per tali aeroporti si pone la problematica riguardante tutte le società con perdite di esercizio per tre anni consecutivi.

Infatti, il disposto dell'art. 6, comma 19, del decreto legge 78/2010, convertito in legge n. 122/2010, non consente alle amministrazioni pubbliche di *“effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali”*. Tale divieto non si applica in presenza di contratti di programma e di servizio, anche se, sulla base delle indicazioni fornite dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, occorre valutare, pur in presenza di detti contratti, la ricorrenza dell'interesse pubblico a effettuare ricapitalizzazioni o trasferimenti di fondi e accertare l'esistenza delle necessarie coperture finanziarie.

Alla predetta problematica è strettamente connessa anche quella relativa al rilascio di affidamento delle concessioni in gestione totale, per le quali non risulta ancora perfezionato l'iter.

Riguardo alle situazioni di tali aeroporti, per quelli ritenuti di interesse nazionale in base ai criteri sopra indicati, qualora ricorrano le condizioni previste dall'art. 11, comma 2, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2012 (presentazione di un piano da cui risultino il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici

di solvibilità patrimoniale), saranno accelerate le procedure per la conclusione dell'affidamento in concessione totale entro il 31 dicembre 2012.

4.2 Attuazione delle Linee programmatiche

La modernità di un Paese si misura anche in base alla capacità dello Stato di promuovere un'infrastrutturazione di rete, che fornisca al territorio servizi di trasporto sicuri, efficienti ed integrati, in un'ottica di massima ottimizzazione del rapporto costi-benefici. Il trasporto aereo costituisce sicuramente uno strumento fondamentale per garantire il diritto di mobilità dei cittadini e promuovere lo sviluppo del territorio. Pertanto la redazione di un documento strategico di analisi e proposte che detti le linee per poche ma importanti riforme risulta indispensabile. In tale contesto ed in attuazione delle predette linee programmatiche risulta necessario, innanzitutto, intervenire su due aree di particolare criticità:

- ⇒ individuazione degli aeroporti di interesse nazionale;
- ⇒ razionalizzazione dei servizi.

4.2.1 Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

In Italia esistono n. 112 aeroporti (All. 1)¹, di cui:

- 90 aperti al solo traffico civile;
- 11 militari aperti anche al traffico civile;
- 11 esclusivamente di uso militare.

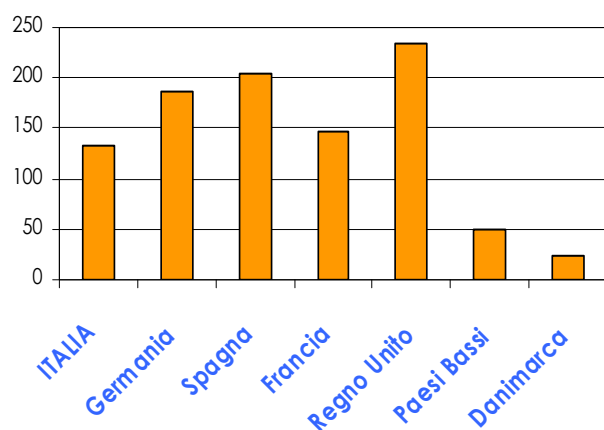
Dei predetti aeroporti aperti al traffico civile circa la metà sono aeroporti in possesso della certificazione ENAC necessaria affinché gli stessi siano utilizzati per attività di trasporto pubblico, con velivoli di massa massima al decollo superiore a 5700 Kg o con 10 o più posti passeggeri, ai sensi del Regolamento ENAC per l'esercizio e la costruzione degli aeroporti, che prescrive i requisiti, in materia di sicurezza delle operazioni, per l'emissione e il mantenimento della suindicata certificazione.

In ordine al numero complessivo dei predetti aeroporti forniti di certificazione ENAC, in cui si effettua, a pagamento, il trasporto aereo di linea, charter e ed aerotaxi, la Corte dei Conti, nella Relazione 2012 sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAC per gli esercizi dal 2008 al 2010, ha evidenziato che l'Italia risulta oltre la media europea per numero di aeroporti commerciali rispetto agli altri principali Paesi dell'Unione, come risulta dalla tabella di seguito riportata:

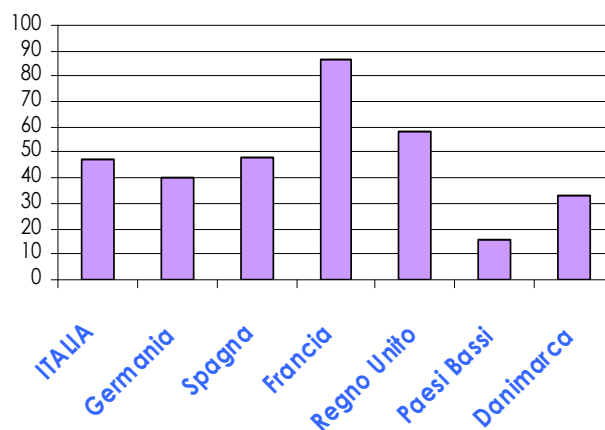
¹ Il numero degli aeroporti è passibile di oscillazioni in base ai criteri di classificazione utilizzati e ai parametri tecnici di riferimento.

Paese	Superficie (Kmq)	Popolazione (.000.000)	Traffico Pax (.000.000)	Aeroporti commerciali	Aerop. / Abit. (.000.000)	Densità Km ² / Aeroporti
ITALIA	301.338	60,04	133	47	1,27	6.400
Germania	357.000	82	185,72	40	2,05	8.900
Spagna	505.000	45,82	203,86	48	0,95	10.500
Francia	675.000	64,35	147,8	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

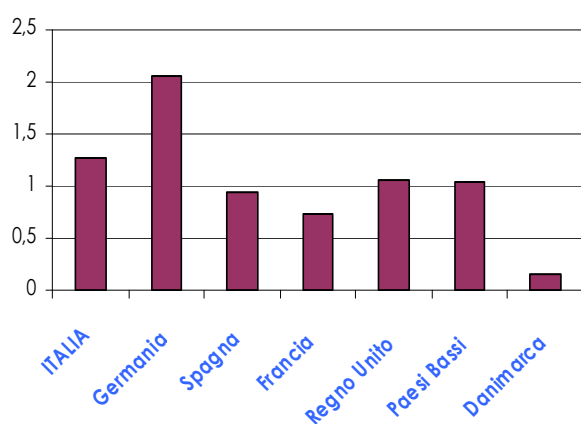
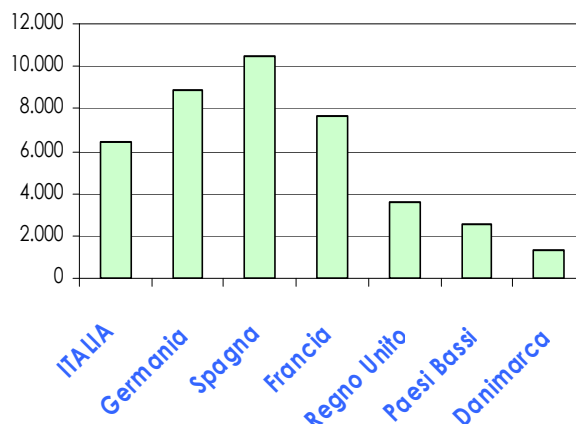
Traffico Pax (.000.000)



Aeroporti commerciali



Aeroporti / Abitanti (.000.000)


 Densità Km² / Aeroporti


Nella medesima Relazione, la Corte rileva che una soddisfacente risposta alla futura domanda di traffico non può non essere condizionata sia dalla realizzazione delle infrastrutture attinenti alle altre forme di trasporto, prevalentemente ferro/gomma, sia dalla realizzazione degli interventi di adeguamento e potenziamento riguardanti la maggior parte degli aeroporti.

Sotto il profilo della proprietà, i menzionati aeroporti aperti al traffico commerciale si distinguono in:

1. aeroporti di proprietà dello Stato appartenenti al demanio civile aeronautico; il sedime aeroportuale e i beni di pertinenza degli stessi sono dati in uso gratuito all'ENAC che, a sua volta, li affida in concessione alle società di gestione mediante convenzione resa esecutiva con decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, nonché del Ministero della Difesa in caso di aeroporti militari aperti al traffico civile;
2. aeroporti di proprietà dello Stato appartenenti al demanio militare;
3. aeroporti di proprietà di Regioni e Enti locali;
4. aeroporti privati.

Sotto il profilo gestionale, gli aeroporti di proprietà dello Stato aperti al traffico commerciale sono affidati in gestione a soggetti pubblici e/o privati. La proprietà azionaria nella maggior parte delle gestioni aeroportuali è detenuta da Regioni, Comuni, Province, Camere di Commercio, ad eccezione che per gli aeroporti di Roma, Bergamo, Napoli, Venezia, Firenze, Olbia, Treviso, Parma e Siena, per i quali risulta prevalente la proprietà azionaria privata. Per gli aeroporti di Pisa, Trapani e Trieste si registra una suddivisione di detta proprietà quasi paritaria tra pubblico e privato.

In relazione al complesso degli aeroporti sopramenzionati, occorre individuare gli aeroporti di interesse nazionale. Ai fini di tale individuazione, le richiamate linee programmatiche dell'“Allegato Infrastrutture”, in attuazione della normativa nazionale e comunitaria e degli indirizzi parlamentari forniti dalla IX Commissione della Camera, hanno fissato i principi, già indicati, da seguire. In base all'applicazione dei richiamati principi, gli aeroporti di interesse nazionale sono così individuati:

1. Aeroporti inseriti nella CORE NETWORK della Rete transeuropea dei trasporti, in quanto di rilevanza strategica a livello europeo, essendo gli stessi pertinenti a città o conurbazioni considerate nodi primari nell'ambito della medesima rete. Gli aeroporti italiani inseriti in detta CORE NETWORK sono i seguenti:

1. AEROPORTI "CORE NETWORK"

Bergamo - Orio al Serio
Bologna
Genova
Milano Linate
Milano Malpensa
Napoli
Palermo
Roma Fiumicino
Torino
Venezia

2. Aeroporti inseriti nella COMPREHENSIVE NETWORK delle suindicate Rete transeuropea e contestualmente configurabili in una delle seguenti categorie:

2.A aeroporti con dati di traffico superiori a un milione di passeggeri annui:
Rientrano in tale categoria:

2. AEROPORTI "COMPREHENSIVE NETWORK"

A > 1.000.000 PAX/ANNO

Alghero
Bari
Brindisi
Cagliari
Catania
Firenze
Lamezia Terme
Olbia
Pisa
Roma Ciampino
Trapani
Treviso
Verona

2.B Aeroporti con dati di traffico superiori a 500.000 passeggeri annui ed in possesso di ulteriori specifiche caratteristiche, quali l'unicità nell'ambito regionale o il ruolo di servire un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità;
Rientrano in tale categoria:

2 AEROPORTI "COMPREHENSIVE NETWORK"	
B.	> 500.000 PAX/ANNO + ALTRE CARATTERISTICHE
Ancona	unico aeroporto regionale, con dati di traffico superiori a 500.000 passeggeri annui
Pescara	unico aeroporto regionale, con dati di traffico superiori a 500.000 passeggeri annui
Reggio Calabria	con dati di traffico al di sopra di 500.000 passeggeri annui, scarsa accessibilità del territorio
Trieste	con dati di traffico vicini ad un milione di passeggeri annui, unico aeroporto regionale, scalo sovranazionale di riferimento per Croazia e Slovenia

- 2.C** Aeroporti indispensabili ad assicurare la continuità territoriale;
Rientrano in tale categoria

2 AEROPORTI "COMPREHENSIVE NETWORK"	
C.	CONTINUITÀ TERRITORIALE
	Lampedusa Pantelleria

- 3.** Aeroporti che, pur non inseriti nella Comprehensive Network, presentano dati di traffico vicino ad un milione di passeggeri annui e con trend in crescita o che, a prescindere dai dati di traffico, sono destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti.
Rientrano in tale categoria

3 AEROPORTI NO "COMPREHENSIVE NETWORK"	
	~ 1.000.000 PAX/ANNO + ALTRE CARATTERISTICHE
Rimini	traffico vicino ad un milione di passeggeri annui e con trend in crescita
Salerno	qualora utilizzato per la delocalizzazione del traffico afferente l'aeroporto di Napoli

Pertanto, gli aeroporti considerati di interesse nazionale sono complessivamente 31, qualora si verifichi la condizione prevista in relazione all'aeroporto di Salerno.

Per i medesimi aeroporti dovranno essere risolte le criticità relative al rilascio della concessione in gestione totale, laddove mancante, e al risanamento economico-finanziario, laddove in perdita, mediante la presentazione di apposito piano di riequilibrio e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale a breve termine.

Di tali aeroporti si forniscono i dati riguardanti l'inquadramento territoriale, l'accessibilità, le società di gestione, il traffico nel triennio 2009-2011, nonché i principali indici di bilancio e le criticità (All. 2).

L'inquadramento dei menzionati aeroporti tra quelli di interesse nazionale, come già specificato, costituisce proposta governativa da sottoporre all'intesa della Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome ai sensi dell'art. 698 del Codice del navigazio-
zione, al fine dell'attivazione della procedura disciplinata dal medesimo articolo.

Ciò premesso, fermo restando lo status degli aeroporti militari, per i restanti aeroporti, in attuazione delle citate linee programmatiche dell'“Allegato Infrastrutture”, occorrerà sottrarre al traffico commerciale:

- gli aeroporti inseriti nella Comprehensive Network e caratterizzati da esigui dati di traffico e/o difficile situazione finanziaria, nonché scarse prospettive di sviluppo futuro, fatto salvo l'inserimento in una rete aeroportuale con specializzazione (cargo, ecc.) o l'interesse delle Regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico.
- gli ulteriori aeroporti, esclusi dalle reti TEN-T, fatto salvo sempre l'interesse delle Regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico.

In relazione, poi, al principio di evitare la realizzazione di nuovi aeroporti, laddove sia possibile utilizzare strutture già esistenti con capacità da potenziare, si ritiene che, allo stato, la costruzione dei due nuovi aeroporti di Viterbo e Grazzanise non debba essere realizzata.

In particolare, per quanto riguarda il nuovo aeroporto di Viterbo, si ritiene che gli investimenti previsti per lo stesso debbano essere finalizzati al potenziamento degli interventi infrastrutturali dell'aeroporto di Fiumicino, con conseguente aumento di capacità di tale scalo e possibilità di ricevere sia l'aumento di traffico futuro previsto sia una quota di traffico delocalizzato da Ciampino.

Per quanto concerne il nuovo aeroporto di Grazzanise, si ritiene che la realizzazione dello stesso non sia attuabile, considerata l'attuale capacità dell'aeroporto di Napoli in grado di sostenere anche notevoli incrementi di traffico futuro a medio termine.

Tale scelta è supportata anche dalle valutazioni della Corte dei Conti che nella Relazione già citata ritiene condivisibile l'ipotesi di non procedere, in generale, alla realizzazione di nuovi aeroporti, malgrado diffuse istanze localistiche di vario genere. La Corte rileva, peraltro, che, specie nell'attuale congiuntura economica del Paese, caratterizzata da una scarsità di risorse finanziarie pubbliche, desta perplessità l'eventualità di una sostanziale dismissione di un aeroporto di notevole rilievo, quale quello di Napoli, peraltro recentemente ristrutturato con fondi europei, con una capacità tra i 9 e i 10,5 milioni di passeggeri a fronte di un numero di circa 6 milioni nel periodo 2008-2011 e con parere positivo di conformità ai fini della valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'ambiente.

Un'eventuale delocalizzazione del traffico di Napoli potrebbe essere assorbita dall'aeroporto di Salerno, con i necessari adeguamenti infrastrutturali, in considerazione della vicinanza dello stesso a località turistiche di rilevanza internazionale e dell'esistenza dei collegamenti ferroviari ad alta velocità Salerno/Napoli/Roma/Milano, nonché del minor costo correlato al potenziamento dello scalo, come sottolineato nelle elaborazioni della competente Direzione generale.

4.2.2 Interventi di razionalizzazione

Le attuali politiche del Governo sono volte a favorire, ove possibile, interventi di razionalizzazione atti a incrementare l'efficienza e diminuire i costi in modo da migliorare la *performance* del sistema Paese nel suo complesso. La rete aeroportuale italiana presenta ampi margini di intervento e la relativa razionalizzazione può esplicarsi principalmente lungo cinque direttrici:

- 1) costituzione di reti aeroportuali;
- 2) razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea;
- 3) razionalizzazione dei servizi generali in ambito aeroportuale;
- 4) azioni di risanamento finanziario e gestionale delle società aeroportuali;
- 5) semplificazione delle procedure.

1) Reti aeroportuali.

Relativamente al primo punto, i principi fissati nell'“Allegato Infrastrutture” indicano l'opportunità di incentivare la costituzione delle cosiddette “reti aeroportuali”², gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi quali: la differenziazione e specializzazione di ruolo degli aeroporti (es: *low cost*, *cargo*, *charter*, distribuzione stagionale del traffico), risparmi sui costi, migliore utilizzazione della capacità aeroportuale, ottimizzazione nell'acquisizione dei servizi e beni.

Lo Stato guarda con favore alla creazione di reti aeroportuali in ambito regionale o interregionale gestite da un unico soggetto e con un sistema di tariffazione comune secondo i nuovi orientamenti comunitari. A tal fine saranno adottati gli opportu-

² La nozione di rete aeroportuale è caratterizzata dall'unicità del gestore di più aeroporti. Infatti, la direttiva 12/2009 CE sui diritti aeroportuali definisce rete aeroportuale “un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale. Per sistema aeroportuale, invece, come precisato dal Consiglio di Stato nel parere n. 2543/2005, si intende “un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano”. A tale nozione, sempre secondo il Consiglio di Stato “non consegue con carattere di necessità il conferimento della gestione unica ad un soggetto che possa, per questo, assumere un ruolo monopolistico (il concetto a livello comunitario è stato sostituito da quello di rete).”

ni provvedimenti, anche normativi, per favorire forme associative dei gestori aeroportuali e il rafforzamento della componente privata in seno alle gestioni aeroportuali.

La costituzione in rete da parte di aeroporti minori potrà assegnare agli stessi un ruolo di supporto a quelli con dati di traffico maggiormente significativi, recuperandoli, eventualmente, in un'ottica di razionalizzazione di sistema, all'interesse nazionale.

2) Servizi di navigazione aerea

Ai sensi dell'articolo 691-bis del Codice della navigazione, i servizi di navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza sono svolti dall'ENAV, società per azioni interamente partecipata dallo Stato.

Con la Legge di stabilità per l'anno 2012 sono state previste importanti modifiche al precedente sistema contributivo da parte dello Stato che prevedeva:

- a) il ripianamento dei costi sostenuti nei cosiddetti aeroporti minori;
- b) una franchigia pari a all'1,5% per gli aeroporti cosiddetti maggiori;
- c) la riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari;
- d) un contributo per il mantenimento della sicurezza operativa degli impianti.

L'ammontare complessivo dei costi dello Stato per detti contributivi ammontava a circa 170 milioni di euro per anno. Con la menzionata Legge di stabilità sono stati soppressi i contributi di cui alle lettere a), b) e c), con un risparmio di circa 138 milioni di euro annui (restano a carico dello Stato gli oneri relativi alla sicurezza e gli oneri per i cosiddetti voli esenti, ossia voli di Stato, militari, ricerca e soccorso, Vigili del fuoco, ecc.). Contestualmente, la riduzione dei contributi a carico dello Stato ha però determinato un notevole aumento delle tariffe per i servizi del traffico aereo di terminale, che potrebbe influenzare le scelte delle compagnie aeree (soprattutto i vettori *low-cost*), inducendo le stesse a rivedere i propri piani sugli aeroporti nazionali a favore di scali esteri economicamente più convenienti.

In tale contesto risulta indispensabile procedere alla riorganizzazione dei servizi in parola, in conformità alle richiamate linee programmatiche dell'"Allegato Infrastrutture", innanzitutto mediante:

- l'applicazione di tariffe differenziate "per zona di tariffazione di terminale", così come delineate dalla normativa comunitaria;
- la revisione dell'orario di apertura degli aeroporti e/o degli orari di fornitura dei servizi.

Fermo restando quanto già specificato in relazione alle misure di razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea da realizzare in attuazione delle previsioni del Cielo Unico Europeo e in coerenza con il programma SESAR, le possibili linee di azione da perseguire a breve risultano:

- chiusura notturna degli aeroporti con traffico limitato (inferiore ad un movimento per ora), o con criticità d'impatto ambientale;
- modifica del tipo di servizio di navigazione aerea, passando da un servizio di torre ad un servizio di AFIS negli aeroporti con traffico prevalente di tipo business o di aviazione generale e scarso traffico commerciale di linea;
- sostituzione del fornitore del servizio di navigazione aerea negli aeroporti senza certificazione ENAC.

Le predette misure, unitamente a misure di razionalizzazione interna all'interno dell'ENAV, potrebbero favorire l'attenuazione delle conseguenze negative che potrebbero derivare dal nuovo sistema gestionale basato, nell'ambito del Cielo Unico Europeo, sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche, con l'abbandono del c.d. sistema del *full cost recovery* che impedisce ai *provider* europei, a partire dal 2012, di trasferire automaticamente in tariffa, e quindi a carico dei vettori, gli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici e di traffico prefissati.

Il nuovo quadro normativo dell'Unione europea ha individuato quattro aree di performance più importanti per i gestori dei servizi di navigazione aerea e cioè sicurezza, capacità, ambiente ed efficienza economica, nonché uno o più indicatori chiave, sia a livello UE che a livello nazionale, a cui i *provider* nazionali dovranno attenersi e sulla base dei quali saranno misurate le prestazioni.

Con riferimento, in particolare, agli obiettivi di efficienza economica, si evidenzia che il raggiungimento di detti obiettivi dipende non solo dal controllo sui costi, ma anche dall'andamento del traffico che è da considerarsi, però, una variabile sostanzialmente esogena. Pertanto, tenuto conto degli effetti negativi provocati dalla crisi libica, gli obiettivi di efficienza economica dell'ENAV per il primo periodo di riferimento (2012-2014) risultano, comunque, particolarmente significativi. Gli stessi infatti presentano un andamento crescente fino a raggiungere il livello del 5,5% nel 2014, come richiesto dalla Commissione Europea.

3) **Servizi generali in ambito aeroportuale**

Il complesso dei servizi generali tipicamente erogati dallo Stato necessari per garantire che le operazioni aeroportuali siano svolte in sicurezza e nel rispetto delle normative vigenti riguardano:

- a. il servizio antincendio svolto dai vigili del fuoco;
- b. i controlli di sicurezza e quelli doganali svolti da Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza e enti doganali;
- c. servizi sanitari e veterinari svolti anche da personale delle ASL;
- d. le attività di pianificazione e controllo svolte dal personale dell'ENAC.

I costi complessivi a carico dello Stato per il sistema aeroportuale nazionale risultano di non immediata individuazione, a causa della eterogeneità dei soggetti che intervengono nel settore e della composizione diversificata delle voci di spesa presenti in una pluralità di bilanci.

Dallo studio ICCSAI 2012 – “Ruolo degli aeroporti italiani di piccole dimensioni nell'accessibilità all'Europa ed effetti economici” – risulta che i costi medi di personale per la quasi totalità degli aeroporti minori ammontano a circa 4,1 milioni di euro annui solo per i vigili del fuoco. Per un riferimento di dettaglio sull'argomento si rinvia alla tabella di seguito riportata.

Aeroporto	ENAV		VVF			ENAC	Polizia	GdF	Dogana	Orario di servizio
	Tipo	Costi (x 1000)	Categoria	Addetti	Costi (x 1000)	Organico				
ANCONA Falconara	2	4.650	8	72	5.000	10+1	28	25	12	H 24 (GdF-Dogana orario voli H06-24)
AOSTA	1	500	4	18	1.100	0	15	a.r.	a.r.	H 07,00 - SS + 30'
BOLZANO	1	2.950	4	25		5		10	2	ENAV: H 18 PS: H 24 Enti di Stato: H 17
BRESCIA Montichiari	2	2.850	7	60	4.100	0				
CROTONE	1	1.750	6	60	4.100	2				VVF: H 24 TWR e Altri Enti Stato: H 16
CUNEO	1	2.050	6	60	4.100	0				
FOGGIA	1	1.100	2		*	0	1	0	0	H 12
FORLÌ	2	4.750	7	60	4.100	0				
LAMPEDUSA	1	2.600	7	60	4.100	7				VVF: H24 TWR ed altri Enti Stato: H16
PANTELLERIA	2	1.500	7	60	4.100	2	1	2		VVF: H24 TWR ed altri Enti Stato: H 14
PARMA	2	4.300	7	60	4.100	4	19	1**	2	VVF: H24 TWR ed altri Enti Stato: H18
PERUGIA	2	3.950	7	60	4.100	3	11	6		VVF: H24 TWR: H18
PESCARA	2	3.800	8	72	4.100	8	54	25	16	H 24
REGGIO CALABRIA	2	3.800	7	60	4.100	9				
RIMINI	2	serv. AM	8	72	5.000	5	52	14	7	H24 (Dogana orario voli)
TARANTO	2	3.400	5	60	4.100	0				

Note: Tipo: 1= AFIU; 2= ATS/TWR - *= Serv. Alidaunia conto Gestore - **= per turno

Il quadro delineato induce a prevedere forme di intervento che, senza pregiudicare i requisiti di sicurezza, possano consentire risparmi nell'impiego del personale addetto e una revisione delle modalità di gestione nella resa dei servizi.

Allo scopo di procedere a migliorare la sostenibilità a carico dello Stato dei costi per i servizi generali, a partire dall'emanazione del presente provvedimento, verrà aperto un apposito tavolo tecnico con la rappresentanza di tutti gli enti competenti e le associazioni di riferimento con il compito di vagliare le possibili forme di razionalizzazione e definire, soprattutto per gli aeroporti a minor traffico, forme di semplificazione funzionale tecnica e operativa in relazione all'operatività dello scalo.

Una valutazione specifica dovrà essere effettuata, in relazione alle caratteristiche del singolo aeroporto, circa la possibilità di adottare criteri *standard* di dimensio-

namento del personale di tutte le amministrazioni ed enti che forniscono servizi generali in ambito aeroportuale.

4) Azioni di risanamento finanziario e gestionale delle società aeroportuali

La maggior parte degli aeroporti italiani vede una forte rappresentanza pubblica nella propria composizione azionaria; ciò comporta, soprattutto per gli aeroporti in perdita, notevoli costi a carico della collettività.

Si ritiene, pertanto, necessario procedere alla progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici e favorire l'ingresso di capitali privati nelle società aeroportuali. Al fine di favorire tale processo occorre:

- ⇒ prevedere piani di risanamento delle gestioni aeroportuali esistenti;
- ⇒ semplificare le procedure e dettare regole certe in modo da rendere maggiormente attrattivi gli investimenti privati;
- ⇒ risolvere la problematica della concessione in gestione totale per quegli aeroporti che attualmente ne sono privi;
- ⇒ promuovere pratiche di concorrenza leale in modo che non siano falsate le condizioni del mercato attraverso sussidi e pratiche scorrette.

5) Semplificazione delle procedure

Un'area di particolare criticità che necessita di interventi di semplificazione e riduzione dei tempi per la conclusione dei procedimenti amministrativi di settore è quella dei contratti di programma. La problematica annosa dei ritardi con cui sono stipulati i contratti di programma, che disciplinano fondamentalmente la regolazione tariffaria e gli investimenti per la realizzazione degli interventi infrastrutturali negli aeroporti, è determinata dalla complessità dell'iter procedurale che vede il coinvolgimento di una molteplicità di soggetti e di una pluralità di passaggi tra le varie strutture coinvolte, con tempi di attesa eccessivi, che si ripercuotono negativamente sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, spesso rinviate anche per anni a causa della mancata stipula dei medesimi contratti.

Su tale problematica il Governo è intervenuto con l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con compiti altresì di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, prevista con il decreto legge n. 1/2012 di recepimento della direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali.

All'atto della sua operatività, l'Autorità contribuirà a semplificare ed accelerare le procedure in parola. Tra i compiti, infatti, della stessa è prevista la predisposizione di specifici modelli tariffari, calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti pas-

seggeri registrato, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi fissati dalla normativa di riferimento.

Il gestore, individuato il modello tariffario congruo alla propria realtà aziendale, procederà alla determinazione dell'ammontare dei diritti, previa consultazione degli utenti. Successivamente, sottoporrà la stessa all'Autorità che verificherà ed approverà, entro quaranta giorni, la corretta applicazione del modello tariffario e del livello dei diritti aeroportuali in coerenza anche agli obblighi di concessione.

Per gli aeroporti aventi una soglia di traffico pari o inferiore al milione di movimento passeggeri annuo, l'Autorità individuerà, entro sessanta giorni dall'inizio della sua attività, modelli semplificati di aggiornamento, anche annuale, dei diritti ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza.

Un'ulteriore possibilità di semplificazione concerne i meccanismi di approvazione dei contratti in parola che necessitano di forme di coordinamento delle varie strutture coinvolte al fine di contrarre i medesimi tempi di approvazione.

PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

5

in conformità ai nuovi orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, articolata nei due livelli della Core e della Comprehensive Network, da realizzare, rispettivamente, entro il 2030 e il 2050, saranno considerati prioritari gli interventi infrastrutturali correlati agli aeroporti inseriti nella Core Network, quali nodi primari della stessa, che, come specificato, sono: Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo - Orio al Serio, Venezia, Torino, Genova, Bologna, Roma Fiumicino, Napoli, Palermo. In particolare, il processo di revisione in corso delle reti TEN-T è orientato al superamento delle criticità esistenti, rappresentate dall'insufficiente sviluppo dei collegamenti multimodali verso gli aeroporti, i porti e gli interporti quali nodi del sistema (intesi come porte di ingresso dei flussi di traffico merci e passeggeri), nonché alla costruzione di un sistema infrastrutturale capace di generare effetti di rete sulla crescita dei singoli Paesi e dell'Europa nel suo insieme.

Pertanto, tra le predette priorità, assume ruolo preminente la necessità di collegare nel modo più efficiente alla rete centrale TEN-T autostradale e ferroviaria ad alta velocità gli aeroporti internazionali e tra questi, innanzitutto, quelli intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano e Venezia.

Per i medesimi *gate* intercontinentali, nonché per gli altri aeroporti italiani rientranti nella Core Network, oltre ai predetti collegamenti alla rete centrale TEN-T autostradale e ferroviaria ad alta velocità, saranno da realizzare le opere infrastrutturali sui sedimi previsti nell'ambito dei rispettivi contratti di programma e dei *masterplan* approvati. Quest'ultime opere, in genere, sono realizzate in autofinanziamento dalle società di gestioni, con recupero dei costi attraverso le tariffe aeroportuali.

Per quanto concerne le infrastrutture finalizzate alla realizzazione della rete centrale transeuropea, si rammenta, come già precisato, che, in base alla proposta di Regolamento in discussione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti COM (2011)650 del 6 febbraio 2012, l'infrastruttura del trasporto aereo comprende in particolare: lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree; gli aeroporti; le attrezzature connesse, nonché i "sistemi di trasporto intelligenti (STI)", ossia i sistemi che utilizzano le tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione e del posizionamento/localizzazione, al fine di gestire la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti e fornire servizi di valore aggiunto a cittadini e operatori, tra cui un uso della rete sicuro, ecologico ed efficiente sotto il profilo delle risorse. Rientra tra detti sistemi il "sistema di gestione del traffico aereo", specificato nel Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo e nel Master Plan sulla gestione europea del traffico aereo (ATM,) definito nel Regolamento (CE) n.

219/2007 del Consiglio del 27 febbraio 2007 sull'istituzione di un'impresa comune per sviluppare la nuova generazione del sistema europeo di gestione del traffico aereo (SESAR). Pertanto, gli interventi finanziabili a livello europeo si estendono al complesso dell'infrastruttura del trasporto aereo intesa nel senso suindicato.

Tra le priorità da perseguire da parte dell'Unione, degli Stati membri, dei gestori delle infrastrutture e degli altri promotori di progetti per lo sviluppo della rete globale, detta proposta di Regolamento sui nuovi orientamenti dell'Unione in materia, pone al primo posto proprio le misure per realizzare e installare sistemi di trasporto intelligenti, incluse le misure che permettono la gestione del traffico, la programmazione e la tracciabilità multimodale e i servizi informatici, la programmazione della capacità e le prenotazioni online, nonché i servizi di biglietteria integrati.

Rientrano, inoltre, tra le predette priorità concernenti tutte le modalità di trasporto, compresa quella del trasporto aereo, le misure per:

- realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle sezioni transfrontaliere;
- rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità delle reti e alla concorrenza;
- garantire un'integrazione ottimale dei modi di trasporto;
- garantire un'adeguata accessibilità per tutte le regioni dell'Unione;
- migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo dell'efficienza, della sicurezza, della resistenza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, agli incidenti, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali, dell'accessibilità per tutti gli utenti, della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;
- promuovere lo sviluppo tecnologico;
- garantire la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile permettendo l'uso di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e, in particolare, a basse o a zero emissioni di carbonio.

Oltre a perseguire dette priorità, gli Stati membri e i promotori di progetti, in base all'art. 31 della suindicata nuova proposta di Regolamento, concernente, in particolare, lo sviluppo della infrastruttura prioritaria nel settore del trasporto aereo, sono chiamati a dedicare particolare attenzione a:

- ottimizzare le infrastrutture esistenti;
- incrementare la capacità aeroportuale;
- sostenere la realizzazione del Cielo Unico Europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare di quelli che utilizzano SESAR.

In ordine, poi, alle fonti di finanziamento dei predetti interventi, nel rinviare a quanto già specificato relativamente alle fonti comunitarie nei paragrafi concernenti la politica aeroportuale dell'Unione europea e gli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, si evidenzia che, a livello nazionale, con l'articolo 41 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 211, convertito in legge 22 dicembre 2011, n. 214, in modifica dell'articolo 161 del Codice dei contratti pubblici, sono state ridefinite le modalità e i criteri di programmazione delle opere strategiche, in modo tale da consentire al Governo di selezionare alcune specifiche opere da realizzare in via prioritaria, con particolare riferimento alle opere finanziabili con l'apporto di capitale privato.

La nuova normativa citata prevede, infatti, che, il Documento di economia e finanza, individua, nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche, su proposta del Ministro per le infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle infrastrutture prioritarie sulla base dei seguenti criteri generali:

- a) coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali;
- b) stato di avanzamento dell'*iter* procedurale;
- c) possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

Inoltre, detta normativa dispone che nel menzionato elenco delle infrastrutture prioritarie debbano essere indicati il cronoprogramma di attuazione delle medesime opere, le fonti di finanziamento della spesa pubblica e la quantificazione delle risorse da finanziare con capitale privato.

Al fine di accelerare, poi, i tempi necessari per il reperimento delle risorse relative al finanziamento delle opere in parola e per la loro realizzazione, il medesimo art. 41 stabilisce modalità e procedure semplificate per la presentazione e valutazione dello studio di fattibilità, per l'approvazione unica del progetto preliminare e per l'approvazione del progetto definitivo.

Attraverso le disposizioni introdotte dalla normativa in argomento, le scelte effettuate a livello europeo sono "calate" nel Documento di economia e finanza, concretizzandosi in un quadro programmatico di "famiglie di interventi" a livello nazionale non solo di lungo ma anche di medio e breve periodo.

In proposito, si sottolinea, peraltro, che, a partire dal 2011, l'"Allegato Infrastrutture" al Documento di economia e finanza è parte integrante del Piano nazionale delle riforme (PNR) e in tal senso rappresenta la sede in cui si operano le scelte strategiche in continuità con gli impegni che l'Italia ha assunto rispetto all'Europa per il conseguimento degli obiettivi della strategia "Europa 2020". Pertanto, nell'ambito di tale Allegato, si realizza la coincidenza delle priorità infrastrutturali nazionali con quelle degli investimenti di valenza europea correlati alla realizzazione della TEN-T Core Network. A partire dal 2013, poi, la strut-

tura dell'Allegato in parola dovrà essere integrata con i contenuti per l'adempimento del principio di "condizionalità ex ante" rafforzato, con riferimento al prossimo ciclo di programmazione dei fondi europei 2014/2020, dall'art. 17 della proposta di Regolamento generale COM (2011)615 del 14 marzo 2012. In base a tale principio, ciascun Stato membro deve garantire il soddisfacimento di precisi requisiti in assenza dei quali è prevista da parte della Commissione la sospensione parziale o totale dei finanziamenti ammessi dall'UE. In tale quadro di riferimento appare indispensabile intervenire, innanzitutto, nei seguenti ambiti aeroportuali:

→ **Sistema aeroportuale di Roma**

Occorre provvedere al potenziamento sia in termini di capacità che di qualità dei servizi dello scalo di Fiumicino che soffre di un notevole ritardo infrastrutturale.

In tal senso appare necessario accelerare la realizzazione delle opere in autofinanziamento presso tale aeroporto attraverso:

- il completamento della zona sud con la realizzazione di una nuova pista, il potenziamento delle aree di imbarco e del Terminal 3;
- l'estensione del Terminal 1;
- la realizzazione del nuovo Terminal 4 ad ovest;
- l'ampliamento delle strutture air side.

L'aeroporto di Fiumicino dovrà essere anche utilizzato per delocalizzare il traffico di Ciampino in relazione alle problematiche ambientali dello scalo ed in relazione alla decisione di non realizzare il nuovo aeroporto di Viterbo, come previsto dall'"Allegato Infrastrutture" alla Nota di aggiornamento del DEF 2012.

Una volta che l'aeroporto di Fiumicino avrà superato i 50 milioni di passeggeri annui (attualmente il traffico è pari a 42 milioni annui) dovrà essere valutata la possibilità di una ulteriore espansione del sedime aeroportuale.

Dovrà peraltro essere potenziato il collegamento ferroviario veloce verso la città di Roma.

→ **Sistema aeroportuale di Milano**

Per quanto riguarda il sistema milanese non vi sono problemi specifici di capacità. In particolare, lo scalo di Malpensa risulta sottoutilizzato rispetto alla propria capacità e da più parti vengono invocati provvedimenti per ridurre il traffico di Linate a favore di Malpensa. In realtà la gestione unitaria dei due aeroporti da parte di un unico gestore favorisce, in un'ottica di mercato, un efficiente sviluppo del sistema,

in base alle strategie complessive di integrazione dei medesimi scali, da sviluppare ad opera del medesimo gestore.

In tale contesto appare importante completare gli interventi di potenziamento dell'accessibilità allo scalo di Malpensa.

➔ **Aeroporto di Venezia**

L'aeroporto di Venezia si ritiene possa fare rete con l'aeroporto di Treviso, affidato in gestione alla stessa società.

Appare prioritario nel *Masterplan* aeroportuale il collegamento con l'alta velocità ferroviaria.

Per quanto concerne, poi, l'individuazione delle opere strategiche da realizzare nei vari aeroporti, sia inseriti nelle reti trans europee che al di fuori delle stesse, si rinvia a quanto previsto nell'“Allegato Infrastrutture” già menzionato.

Ciò premesso, si evidenzia che, nell'ambito di una specifica ricognizione tesa ad individuare le opere infrastrutturali prioritarie riguardanti tutte le modalità di trasporto per i nodi inseriti nella Core Network, l'ENAC ha prodotto un elaborato (All. 3) che individua nel lungo periodo le opere necessarie per il potenziamento degli scali, per la connessione intermodale e per facilitare l'accessibilità agli stessi. Identico elaborato è stato redatto per gli aeroporti di Bari e Catania, ritenuti di particolare rilevanza in considerazione della loro collocazione territoriale e della significatività dei volumi di traffico aereo che li caratterizza. Gli interventi ivi previsti sono descritti distinguendo tra quelli prettamente aeroportuali e quelli relativi a garantire il potenziamento dell'accessibilità e l'integrazione modale della rete aeroportuale. Alcuni di essi sono già inseriti nel richiamato “Allegato Infrastrutture” e nei contratti di programma vigenti; per gli altri si dovrà attendere l'esito delle relative procedure approvative.



TRASPORTO MERCI

6

6.1 Dimensione nazionale del trasporto aereo di merci

L'ENAC, nella propria proposta di "Piano nazionale degli aeroporti", ha svolto un'approfondita indagine sul trasporto aereo di merci, dalla quale risulta quanto segue:

- il trasporto *air cargo* in Italia rappresenta una quota esigua del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%), ma riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40% del valore totale delle merci trasportate;
- rispetto ai principali Paesi europei concorrenti, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate, la quota relativa generata dai nostri aeroporti è di circa il 7%, quella tedesca il 37% e quella francese il 15%;
- dopo la forte diminuzione del 2009, dovuta anche all'abbandono da parte di Alitalia di questa tipologia di attività, il traffico cargo ha ripreso quota nel corso del 2010 e del 2011, assestandosi a 940.000 mila tonnellate;
- lo stesso traffico è concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia 64% e Lazio 20%) dove viene smistato circa l'84% del totale delle merci ed è sostanzialmente convogliato per il 77% in tre aeroporti principali: Milano Malpensa (47% circa), Roma Fiumicino (18% circa) e Bergamo Orio al Serio (12% circa); tutti gli altri scali sono stati interessati da quote inferiori al 4% del totale. La tabella che segue mostra la distribuzione in alcuni aeroporti nazionali del traffico merci distinto per tipologia:

Rank	Aeroporto	Merci Avio	Merci Superficie	Posta	TOTALE	%
1	Milano MXP	422.429		10.245	432.674	47,11
2	Roma FCO	153.679		10.866	164.545	17,92
3	Bergamo	106.056	865		106.921	11,64
4	Bologna	26.177	9.655	1.967	37.799	4,12
5	Venezia	29.294	8.184	131	37.609	4,10
6	Brescia	4.254	12	30.054	34.320	3,74
7	Milano LIN	15.519		3.543	19.062	2,08
8	Roma CIA	18.002			18.002	1,96
9	Catania	8.235	1	974	9.210	1,00
10	Torino	1.212	7.141		8.353	0,91
Totale		784.857	25.858	57.780	868.495	95,00
Totale Italia		811.176	36.659	70.510	918.345	100,00

Dalla medesima analisi ENAC emerge altresì che:

- il 63% delle merci trasportate ha destinazione extra UE, (31% Asia; 18% Nord America; 8% Middle Est); il 32%, invece, è destinato ai mercati europei, mentre solo il 5% è destinato al mercato nazionale;
- Malpensa è il principale aeroporto per i traffici extra UE, seguito da Roma Fiumicino, mentre lo scalo di Bergamo è al primo posto per le relazioni intra UE;
- il traffico nazionale è concentrato principalmente sullo scalo di Bergamo Orio Al Serio e Roma Fiumicino, seguiti da Malpensa, a vocazione più internazionale, Pisa e Catania;
- il traffico cargo complessivo, che ha come origine e destinazione l'Italia, è pari al 25% per l'import e il 75% per l'export, diversamente distribuito nelle macroaree. Infatti ad un netto sbilanciamento verso l'export dell'Italia Nord-occidentale (70%) si contrappone il Nord-Est con un flusso predominante in entrata;
- nel periodo 2010-2030, il traffico cargo italiano, secondo le previsioni degli esperti, è destinato ad aumentare dalle circa 900 mila tonnellate del 2010 a 1 milione e 600 mila tonnellate nel 2030, con un quasi raddoppio del traffico attuale, ma in ogni caso ben al di sotto dei valori correnti e previsti dei principali Paesi europei.

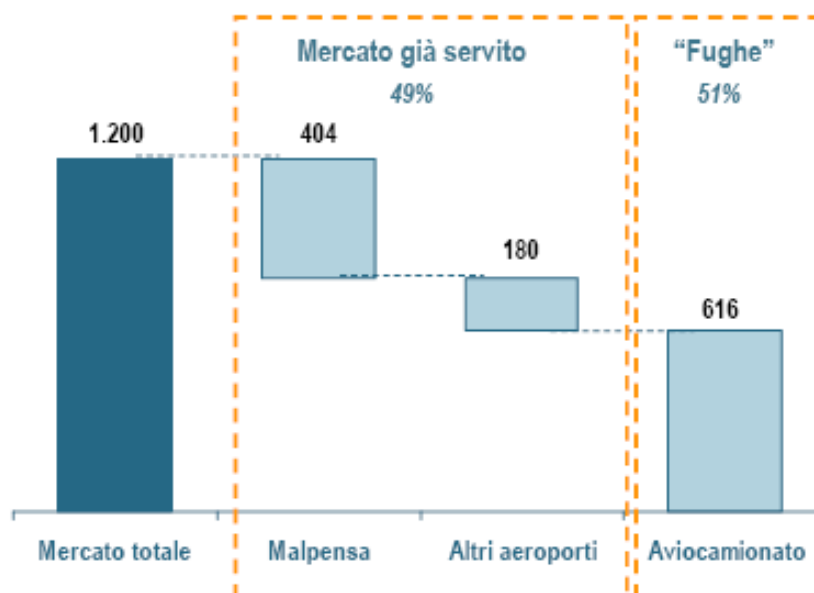
Ciò premesso, l'ENAC evidenzia che lo scenario attuale manifesta una debolezza strutturale del sistema Paese sul traffico merci e che il vantaggio italiano in termini di posizione geografica, baricentrica rispetto al bacino mediterraneo, e soprattutto di alto valore aggiunto delle merci *made in Italy*, non appare sufficientemente supportato da servizi ed infrastrutture di rete efficienti.

Per gli elevati *standard* qualitativi e di efficienza, il mercato cargo movimentata su pochi aeroporti la gran parte del traffico. In alcuni scali, infatti, la mancanza di dogane, di magazzini specializzati e servizi di base minimi per un'efficiente catena logistica aerea, unita alla scarsità dei collegamenti diretti tra l'Italia e alcuni territori a più forte crescita economica nel mondo, spinge numerosi operatori a preferire aeroporti anche molto distanti rispetto al punto d'origine del carico.

Tale carenza di servizi rispetto agli *hub* continentali determina una fuga delle merci su altri scali europei; infatti su un mercato complessivo stimato di 1,2 milioni di tonnellate, circa il 51% del traffico gestito dai vettori aerei raggiunge via terra altri importanti aeroporti europei, (Monaco, Francoforte, Parigi, Zurigo, Amsterdam e Madrid), mediante le reti di *Road feeder service* con un conseguente aumento del costo totale del trasporto a carico delle aziende italiane ed un beneficio, in termini di traffico ed indotto logistico, di cui giovano altri Paesi europei. Questi flussi sono essenzialmente diretti verso e da il Nord America e l'Asia e includono capi di moda, cibi di alta qualità, beni elettronici e utensili. A

tale fuga delle merci si aggiunge poi una quota del totale del traffico merci, non gestito dai vettori, ma direttamente dagli spedizionieri, movimentata come "superficie", e non considerata come merce aerea.

Il grafico seguente (fonte SEA: analisi Roland Berger 2009) evidenzia la distribuzione della sopra specificata domanda di *air cargo* (escluso il traffico di posta):



6.2 Natura della domanda *air cargo*

In relazione alla natura della domanda *air cargo*, l'analisi di riferimento evidenzia che:

- la globalizzazione dei mercati spinge le aziende a disporre di impianti industriali e di centri di distribuzione diffusi in tutti i continenti, rendendo strategica l'attività di trasporto. La convenienza della delocalizzazione e dell'internazionalizzazione ha reso l'*air cargo* una componente decisiva e generatrice di valore nella filiera produttiva e distributiva;
- il tendenziale abbreviarsi del ciclo di vita dei prodotti, specie di quelli che utilizzano proprio per questa motivazione il trasporto aereo, ha reso il "time to market" fattore chiave di successo, garantendo una relativa più lunga presenza sul mercato ed una migliore remunerazione del capitale investito, gravato di minori oneri per il più rapido "cash in";

- l'alto costo del magazzinaggio, a causa dell'immobilizzazione di capitale conseguente ha favorito la produzione "just in time", quella legata all'ordine. Il fenomeno implica che la "velocità" sia il fattore chiave di successo, rendendo perciò competitivo il ricorso al trasporto aereo per molte *commodities*;
- la particolare natura dei beni trasportati (merce pregiata e merce deperibile) richiede la soluzione di complessi problemi di logistica intermodale, elevati standard logistici, sia in termini di servizi di supporto al trasferimento del bene, sia in termini di puntualità e regolarità dei servizi di consegna.

Da quanto sopra emerge la strategicità, per lo sviluppo del settore di trasporto aereo di merci, dell'offerta di strutture aeroportuali di supporto e di infrastrutture adeguate per l'accessibilità.

6.3 Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo

La capacità di attrarre attività di logistica e di trasporti nei pressi degli aeroporti dipende essenzialmente dalla combinazione di molteplici fattori:

- abilità dello scalo di attivare elevati volumi di traffico merci grazie al network di collegamenti aerei disponibili;
- buona connettività dello scalo con i territori circostanti mediante la rete stradale e ferroviaria principale;
- vicinanza geografica dell'aeroporto al mercato di destinazione finale dei beni;
- disponibilità di aree attrezzate alle operazioni di logistica presso lo scalo o nelle immediate vicinanze;
- operatività notturna.

Nel trasporto *air cargo*, le economie di scala e le sinergie con attività di supporto, quali quelle connesse ai magazzini specializzati e all'utilizzo di tecnologie avanzate, sono necessarie per innescare meccanismi di incentivazione allo sviluppo di attività economiche dirette, indirette e indotte.

Nella tabella che segue sono riportati i risultati di un sondaggio (J. Gardiner, S. Ison, I. Humphrey – Loughborough University) rivolto ai vettori *general cargo* in merito ai fattori che influenzano la scelta di un aeroporto:

FATTORI	PUNTEGGIO (0-5)
Operatività notturna	4,26
Minimizzazione dei costi complessivi	4,15
Reputazione dell'aeroporto nel settore cargo	4,10
Attrattività dell'area come origine e destinazione dei traffici	4,00
Presenza di spedizionieri internazionali nell'area	3,95
Accessibilità stradale all'aeroporto	3,87
Tempi di operazioni doganali	3,87
Incentivi finanziari da parte dell'aeroporto	3,85
Tempi di raggiungimento via camion dei principali mercati	3,79

Da quanto sopra specificato è desumibile che, nel caso del traffico cargo, a differenza del passeggeri, l'obiettivo principale da perseguire non è quello di adeguare le infrastrutture alla domanda, ma quello di potenziare le infrastrutture aeroportuali e logistiche, di supporto alle attività cargo, e i collegamenti intermodali per:

1. trattenere le quote di merce italiana già vettoriata con cargo aereo ma inoltrata attraverso altri aeroporti europei; il recupero dell'aviocamionato può essere una grande opportunità di crescita, soprattutto per gli aeroporti del Nord Italia, di cui ne beneficerebbe l'intero territorio, in termini di crescita economica ed incremento occupazionale;
2. recuperare la quota di merci non vettoriata che viaggia in superficie;
3. attrarre nuova merce che attualmente non utilizza il cargo aereo, per carenza di infrastrutture, soprattutto nel sud del Paese;
4. creare le condizioni per cogliere le opportunità derivanti dall'orientamento verso una liberalizzazione del trasporto merci su gomma.

A conclusione dell'analisi svolta, l'ENAC ritiene che:

- ⇒ il traffico cargo andrà polarizzato su un numero contenuto di scali che possano svolgere le funzioni di:
- porte di accesso al trasporto aereo da parte della domanda locale, attraverso un'attività di feederaggio degli *hub* operata con aeromobili di piccole dimensioni che rendano remunerativo il trasporto anche con carichi modesti, che possano

alimentare gli *hub* o servire servizi punto-punto per traffici meno consistenti o regolari;

- piattaforme logistiche integrate, in scala ridotta a supporto di traffici specializzati, su una direttrice fissa a supporto della catena logistica di una singola industria o di un distretto industriale;

- ⇒ il ruolo assegnato agli scali cargo implica la presenza di dotazioni infrastrutturali e servizi operativi adeguati per rispondere alle esigenze del mercato,
- ⇒ l'accessibilità e la connessione intermodale costituiscono una grande opportunità per il settore cargo, anche per i possibili collegamenti dedicati attraverso i cosiddetti treni piattaforma, già preconfigurati per la gestione dei *containers* cargo aerei;
- ⇒ gli interventi andranno orientati prioritariamente per il miglioramento ed il potenziamento delle infrastrutture esistenti;
- ⇒ le azioni di sostegno al trasporto aereo merci, oltre agli interventi infrastrutturali, dovranno comprendere misure di carattere normativo ed amministrativo, relative alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di *handling*, alla flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione dei regolamenti di sicurezza con quelli doganali, all'uniformità delle prassi applicative;
- ⇒ caratteristiche basilari che devono possedere gli aeroporti con potenzialità di sviluppo nel settore cargo sono:
 1. infrastrutture e servizi dedicati (piste e piazzali);
 2. possibilità di apertura notturna;
 3. disponibilità di aree per attività di logistica;
 4. posizione geografica, in termini di prossimità sia rispetto ai mercati di sbocco delle merci, sia rispetto a un tessuto economico-produttivo di rilievo;
 5. accessibilità veicolare ed intermodale e possibile connessione con altri terminali di trasporto (porti ed interporti).

Nel condividere la posizione conclusiva espressa dall'ENAC, si reputa che le strategie per lo sviluppo del traffico *air cargo* debbano definirsi attraverso un confronto con i diversi soggetti ed enti istituzionali competenti, ivi comprese le Regioni e le rappresentanze dei gestori aeroportuali, al fine di dotare il Paese di poli funzionali alla domanda di tale traffico nelle varie aree geografiche, garantendo una distribuzione equilibrata degli stessi tra Nord, Centro e Sud.

PROBLEMATICHE AMBIENTALI

7

7.1 Obiettivi europei

Con la Strategia "Europa 2020", l'UE ha indicato le tre priorità per i Paesi membri da perseguire nei prossimi anni:

1. crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
2. crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente, sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
3. crescita inclusiva: promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

Per la realizzazione di tali priorità sono stati proposti gli obiettivi principali da raggiungere da parte degli Stati membri, tra i quali rientra, con riferimento alla priorità della crescita sostenibile, quello del traguardo "20/20/20": ridurre le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20% rispetto ai livelli del 1990 o del 30%, se sussistono le necessarie condizioni; portare al 20% la quota delle fonti di energia rinnovabile nel consumo finale di energia e migliorare del 20% l'efficienza energetica.

Al fine del raggiungimento di tali obiettivi è stata programmata l'iniziativa "faro" – "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" – per contribuire a:

- ✓ scindere la crescita economica dall'uso delle risorse;
- ✓ favorire il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio;
- ✓ incrementare l'uso delle fonti di energia rinnovabile;
- ✓ modernizzare il settore dei trasporti e promuovere l'efficienza energetica.

In linea con la suindicata iniziativa "faro", e con il nuovo Piano di efficienza energetica 2011, il Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 28 marzo 2011 ha evidenziato che obiettivo primario della politica europea dei trasporti è quello di contribuire a realizzare un sistema che sostenga il progresso economico europeo, rafforzi la competitività e offra servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un uso più efficace delle risorse.

Per il raggiungimento del predetto obiettivo, i trasporti devono utilizzare meno energia ed energia più pulita, impiegare più efficacemente infrastrutture moderne e ridurre il loro impatto negativo sull'ambiente e su elementi fondamentali del patrimonio ambientale, quali acqua, terra ed ecosistemi. A tal fine, è stato ribadito, nell'ambito dell'impegno dell'Unione europea di ridurre drasticamente le *emissioni di gas serra*, complessivamente

nei vari settori, entro il 2050, dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990, l'obiettivo specifico, relativamente al settore dei trasporti, di realizzare una riduzione di dette emissioni:

- del 20% entro il 2030, rispetto ai livelli del 2008;
- del 60% entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990.

Anche se i trasporti inquinano meno rispetto al passato, l'aumento dei volumi trasportati fa sì che questo settore rimanga una fonte primaria di inquinamento. Per fronteggiare le problematiche in questione occorrerà:

- interrompere la dipendenza del sistema dei trasporti dal petrolio;
- migliorare l'efficienza energetica dei veicoli in tutti i modi di trasporto, mediante lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione sostenibili;
- ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali;
- utilizzare trasporti e infrastrutture più efficienti mediante utilizzo di migliori sistemi di informazione e di gestione del traffico, tra i quali, per il trasporto aereo, SESAR.

In particolare, nel settore dell'aviazione, che genera il 12% delle emissioni di carbonio prodotte a livello mondiale da tutte le modalità di trasporto, risulta necessario:

- ✓ migliorare le operazioni di gestione degli aeromobili e del traffico per garantire, oltre alla riduzione delle emissioni, un vantaggio competitivo;
- ✓ ottimizzare la capacità degli aeroporti per fare fronte alla domanda crescente di spostamenti per e da Paesi terzi e zone europee altrimenti poco collegate;
- ✓ utilizzare combustibili a basso tenore di carbonio, in percentuale almeno del 40% entro il 2050;
- ✓ collegare, entro il 2050, tutti i principali aeroporti della rete transeuropea alla rete ferroviaria, in preferenza quella ad alta velocità;
- ✓ rendere operativo, entro il 2020, l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portate a termine lo spazio aereo comune che riunisce 58 Paesi e un miliardo di abitanti;
- ✓ accrescere la capacità e la qualità degli aeroporti, con una nuova regolamentazione sull'assegnazione delle bande orarie, l'imposizione di requisiti minimi di qualità a tutti gli operatori attivi nel sistema aeroportuale, una migliore integrazione con la rete ferroviaria;
- ✓ puntare sull'innovazione e la ricerca anche nel settore in esame.

7.2 Azioni nazionali nel settore della sostenibilità degli aeroporti

L'ENAC, in qualità di Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, nell'ambito degli impegni da raggiungere in forza del Protocollo di Kyoto e dei successivi impegni in tema di sostenibilità ambientale assunti dall'Italia a livello internazionale ed europeo, ha avviato, nel corso degli anni 2009-2012, in prosecuzione dei precedenti interventi nel settore, una serie di iniziative volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi nel campo della progettazione, costruzione e gestione degli aeroporti:

- ✓ riduzione dei consumi energetici attraverso l'efficientamento dei sistemi di produzione, distribuzione ed utilizzo dell'energia;
- ✓ riduzione percentuale delle emissioni di CO₂;
- ✓ incremento dell'utilizzazione di fonti rinnovabili nei processi di produzione energetica;
- ✓ riduzione dei consumi idrici e riutilizzo di materiali di rifiuto attraverso un apposito processo di trattamento;
- ✓ valutazione di un percorso per la certificazione energetica degli aeroporti.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, particolare rilevanza ha assunto il Patto per l'Ambiente stipulato, nel luglio 2009, tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Ambiente e l'ENAC, nonché altri Enti e Società (Autostrade per l'Italia, Edipower, Edison, ENAC, ENEL, ENI, Finbieticola, Ferrovie dello Stato, Italcementi, Sorgenia, Terna) che si è proposto di orientare gli investimenti, nei vari settori interessati, tra cui quello dell'aviazione civile, all'innovazione dei processi e dei prodotti con la promozione di iniziative in grado di contribuire:

- a. alla lotta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento;
- b. alla rimozione degli ostacoli che rallentano la sostituzione dei sistemi di produzione obsoleti e maggiormente inquinanti con quelli innovativi ed efficienti;
- c. alla valorizzazione di tutte le risorse comprese quelle rappresentate dai sottoprodotti e dai rifiuti.

A tale Patto ha fatto seguito un Accordo di programma specifico tra la stessa Presidenza, il Ministero competente e l'ENAC, in vigore fino al mese di dicembre 2013 e prorogabile d'intesa tra le parti, con il quale, tra l'altro, si è concordato di perseguire azioni tese a:

- introdurre progressivamente, in tutti gli aeroporti nazionali, il ricorso alle migliori tecniche di progettazione e di gestione per ridurre i consumi, le emissioni di gas serra e l'impatto ambientale complessivo;

- sperimentare negli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa l'applicabilità di tecnologie innovative con l'obiettivo di perseguire l'autosufficienza energetica degli stessi;
- introdurre programmi e investimenti per un maggiore utilizzo di fonti rinnovabili nei sedimi aeroportuali;
- monitorare i risultati conseguiti attraverso gli interventi concordati.

Particolare rilievo, ai fini di indirizzare i gestori aeroportuali a perseguire azioni positive sull'impatto ambientale, assumono anche i meccanismi premiali in tal senso introdotti nei contratti di programma.

Per il futuro, si ritiene necessario implementare le azioni di miglioramento dell'impatto ambientale sia sotto il profilo della costruzione degli aeroporti che dell'esercizio. In particolare, occorrerà seguire l'andamento delle nuove regole per il contenimento del rumore negli aeroporti ricomprese nel cosiddetto Pacchetto aeroporti e approvate in prima lettura, con emendamenti, dal Parlamento europeo nel mese di dicembre 2012. Dette regole introducono un approccio armonizzato alle restrizioni operative dirette a contenere il rumore negli aeroporti europei, contribuendo a migliorare le prestazioni ambientali delle operazioni di trasporto aereo e a creare un ambiente operativo con regole certe per le compagnie aeree e gli operatori aeroportuali, riducendo il rischio di distorsioni della concorrenza e del ricorso a cattive pratiche, che potrebbero influire non solo sulla capacità di un determinato aeroporto ma sull'efficienza dell'intera rete.



ALLEGATI

ALLEGATO 1

PIANIFICAZIONE COMUNITARIA E SITUAZIONE NAZIONALE

TRANS-EUROPEAN NETWORK

Comprehensive Network: Railways and airports
 Core Network: Railways (passengers) and airports



TRANS-EUROPEAN NETWORK

Comprehensive & Core Network: Roads, ports, rail-road terminals and airports



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 HORIZON)

(in fase di approvazione)



“CORE NETWORK”

➤ n. **10** aeroporti

1. MILANO MALPENSA
2. MILANO-LINATE
3. BERGAMO ORIO AL SERIO
4. VENEZIA
5. TORINO
6. GENOVA
7. BOLOGNA
8. ROMA FIUMICINO
9. NAPOLI
10. PALERMO



“COMPREHENSIVE NETWORK”

➤ n. **10** aeroporti Core Network + altri n. **23**: tot. n. **33**

11. ALGHERO
12. ANCONA
13. BARI
14. BOLZANO
15. BRESCIA
16. BRINDISI
17. CAGLIARI
18. CATANIA
19. FIRENZE
20. FOGGIA
21. FORLÌ
22. LAMEZIA TERME
23. LAMPEDUSA
24. OLBIA
25. PANTELLERIA
26. PESCARA
27. PISA
28. REGGIO CALABRIA
29. ROMA CIAMPINO
30. TRAPANI
31. TREVISO
32. TRIESTE
33. VERONA

Elenco aeroporti italiani

1. Albenga
2. Alessandria
3. Alghero Fertilia
4. Alzate Brianza
5. Amendola
6. Ancona Falconara
7. Aosta
8. Aquino
9. Arezzo
10. Asiago
11. Aviano
12. Bari Palese Macchie
13. Belluno
14. Bergamo Orio al Serio
15. Biella Cerrione
16. Bologna Borgo Panigale
17. Bolzano
18. Brescia Montichiari
19. Brindisi Papola Casale
20. Cagliari Elmas
21. Calcinate del Pesce
22. Cameri
23. Capua
24. Carpi Budrione
25. Casale Monferrato
26. Catania Fontanarossa
27. Cervia
28. Comiso
29. Como Idroscalo
30. Cremona Migliaro
31. Crotone
32. Cuneo Levaldigi
33. Decimomannu
34. Fano
35. Ferrara Aguscello
36. Ferrara San Luca
37. Firenze Peretola
38. Foggia Gino Lisa
39. Foligno
40. Forlì
41. Frosinone
42. Galatina
43. Genova Sestri
44. Ghedi
45. Gioia del Colle
46. Gorizia
47. Grazzanise
48. Grosseto
49. Guidonia
50. Istrana
51. Lamezia Terme
52. Lampedusa
53. L'Aquila Preturo
54. Latina
55. Legnago
56. Lucca Tassignano
57. Lugo di Romagna
58. Mantova
59. Marina di Campo
60. Massa Cinquale
61. Milano Bresso
62. Milano Linate
63. Milano Malpensa
64. Modena
65. Napoli Capodichino
66. Novi Ligure
67. Olbia Costa Smeralda
68. Oristano Fenu
69. Padova
70. Palermo Boccadifalco
71. Palermo Punta Raisi
72. Pantelleria
73. Parma
74. Pavullo nel Frignano
75. Perugia Sant'Egidio
76. Pescara
77. Piacenza San Damiano
78. Pisa San Giusto
79. Pratica di Mare
80. Ravenna
81. Reggio Calabria
82. Reggio Emilia
83. Rieti
84. Rimini Miramare
85. Rivotto
86. Roma Ciampino
87. Roma Fiumicino
88. Roma Urbe
89. Salerno Pontecagnano
90. Sarzana Luni
91. Siena Ampugnano
92. Sigonella
93. Taranto Grottaglie
94. Thiene
95. Torino Aeritalia
96. Torino Caselle
97. Tortoli
98. Trapani Birgi
99. Trento Mattarello
100. Treviso Sant'Angelo
101. Trieste Ronchi dei Legionari
102. Udine Campoformido
103. Valbrembo
104. Varese Venegono
105. Venezia S.Nicolò
106. Venezia Tessera
107. Vercelli
108. Vergiate
109. Verona Boscomantico
110. Verona Villafranca
111. Vicenza •
112. Viterbo
113. Voghera Rivanazzano

• = Aeroporto chiuso

Tratto da: "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", redatto da One Works, KPMG, Nomisma (2010) e verificati con dati ENAC.

ALLEGATO 2

AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE

Elenco aeroporti

1. **ALGHERO FERTILIA – “RIVIERA DEL CORALLO”**
2. **ANCONA FALCONARA – “RAFFAELLO SANZIO”**
3. **BARI – “KAROL WOJTYLA”**
4. **BERGAMO ORIO AL SERIO – “IL CARAVAGGIO”**
5. **BOLOGNA – “GUGLIELMO MARCONI”**
6. **BRINDISI CASALE – “ANTONIO PAPOLA”**
7. **CAGLIARI ELMAS– “MARIO MAMELI”**
8. **CATANIA FONTANAROSSA – “VINCENZO BELLINI”**
9. **FIRENZE PERETOLA – “AMERIGO VESPUCCI”**
10. **GENOVA – “CRISTOFORO COLOMBO”**
11. **LAMEZIA TERME – “SANT’EUFEMIA”**
12. **LAMPEDUSA**
13. **MILANO LINATE – “ENRICO FORLANINI”**
14. **MILANO MALPENSA – “CITTÀ DI MILANO”**
15. **NAPOLI CAPODICHINO – “UGO NIUTTA”**
16. **OLBIA – “COSTA SMERALDA”**
17. **PALERMO PUNTA RAISI – “FALCONE E BORSELLINO”**
18. **PANTELLERIA**
19. **PESCARA – “PASQUALE LIBERI”**
20. **PISA SAN GIUSTO – “GALILEO GALILEI”**
21. **REGGIO CALABRIA – “TITO MINNITI”**
22. **RIMINI MIRAMARE – “FEDERICO FELLINI”**
23. **ROMA CIAMPINO – “GIOVAN BATTISTA PASTINE”**
24. **ROMA FIUMICINO – “LEONARDO DA VINCI”**
25. **SALERNO PONTECAGNANO – “COSTA D’AMALFI”¹**
26. **TORINO CASELLE – “SANDRO PERTINI”**
27. **TRAPANI BIRGI – “VINCENZO FLORIO”**
28. **TREVISO SANT’ANGELO – “ANTONIO CANOVA”**
29. **TRIESTE RONCHI DEI LEGIONARI – “PIETRO SAVORGNAN DI BRAZZÀ”**
30. **VENEZIA – “MARCO POLO”**
31. **VERONA VILLAFRANCA – “VALERIO CATULLO”**

¹ qualora utilizzato per la delocalizzazione del traffico afferente l'aeroporto di Napoli

Legenda

WLU	⇒ <i>Work Load Unit:</i>	unità di carico corrispondente ad un passeggero o ad un quintale di merce o posta
CCN	⇒ <i>Capitale Circolante Netto:</i>	ammontare di risorse che compongono e finanziano l'attività operativa di una azienda. È formato da una serie di macro voci dello Stato patrimoniale di una azienda tra cui le principali sono l'attivo corrente ed il passivo corrente.
ROE	⇒ <i>Return On Equity:</i>	rappresenta l'ammontare delle risorse generate dall'attività dell'impresa e ne approssima il livello di autofinanziamento potenziale raggiungibile attraverso la ritenzione degli utili netti. Viene espresso mediante un rapporto tra indice di redditività del capitale proprio, calcolato dividendo il Reddito Netto (ottenuto dal conto economico) per il Capitale Netto (ricavato dallo stato patrimoniale).
ROI	⇒ <i>Return On Investment:</i>	indice di redditività di un'azienda calcolato attraverso il rapporto, desumibile dal Conto Economico, tra Reddito Operativo/Capitale Investito.

Aeroporto di:

ALGHERO FERTILIA – “RIVIERA DEL CORALLO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato nella zona meridionale della pianura della Nurra, nell'estremità nord occ-identale dell'isola, nelle vicinanze di Fertilia. Lo scalo ricade interamente nel comune di Alghero, da cui dista 13 km, mentre risulta distante 25 km da Porto Torres e da Sassari, 125 km da Olbia e 230 da Cagliari.

L'area di sedime ha un'estensione pari a circa 296 Ha più 42 Ha di competenza militare, nella zona ad ovest della pista, utilizzata saltua-riamente come base logistica. L'area è inserita in un territorio agricolo.


Accessibilità:

Lo scalo è raggiungibile dalla città mediante la SP 42. Dal resto della Sardegna è raggiungibile attraverso la SS 131 e SS 291.

Inserito in:

Core Network Comprehensive Network Escluso

Gestione aeroportuale

Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SOGEAAL S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	7.754.000	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	100%	80, 20% Regione Sardegna 19,80% S.F.I.R.S.S. spa
	Privato:	%	%
Patrimonio netto:	€	6.258.631	
Utile (perdita) di esercizio 2011	€	351.796	
Durata concessione (anni):	40	dal:	03.08.2007

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	14.891	13.752	13.727
passengeri	1.504.142	1.385.567	1.511.723
cargo	1.659	1.440	1.579

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	1.520.732	1.399.967	1.527.513
n. dipendenti	185	231	251
CCN	- 14.100.616	- 4.042.909	- 3.015.022
costo lavoro unitario (€)	38.104	31.230	37.033
costi totali/WLU (€)	16,16	18,52	18,15
costo lavoro/WLU (€)	4,64	5,15	6,09
ricavi totali/WLU	9,65	17,46	19,34
WLU/n. dipendenti	8.220	6.060	6.086
grado di indebitamento	- 5,31	6,01	7,33
indipendenza finanziaria	- 0,22	0,25	0,18
grado copertura cap.terzi	- 0,16	0,20	0,16
indice di liquidità	37,83%	83,26%	91,30%
indice netto di struttura	- 0,33	0,45	0,46
ROE	n.s.	n.s.	n.s.

	ROI	n.s.	n.s.	n.s.
Criticità	La maggiore criticità per lo sviluppo dello scalo è rappresentata dalla inadeguatezza della viabilità di accessibilità allo scalo. Non si segnalano rilevanti ostacoli a future espansioni infrastrutturali.			

Aeroporto di:

ANCONA FALCONARA – “RAFFAELLO SANZIO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto di Ancona è situato in località Castelferretti, nel territorio del comune di Falconara Marittima. Lo scalo è situato a 18 km dal centro di Ancona, 90 km dall'aeroporto di Rimini, 116 da quello di Perugia, 171 da quello di Pescara. Il sedime aeroportuale ha un'estensione di circa 194 Ha, ubicato a destra del Fiume Esino, in posizione perpendicolare alla costa. Tra l'area aeroportuale ed il fiume ed in direzione della testata ovest, insiste una larga fascia di terreni agricoli quasi totalmente inediticati, mentre il lato est dell'aeroporto è lambito dalla linea ferroviaria Roma-Ancona e a nord dai quartieri periferici di Falconara Marittima.


Accessibilità:

L'aeroporto è accessibile dalla autostrada A14 (Bari Bologna) e alla SS76 Flaminia (Roma-Ancona), attraverso lo svincolo di Chiaravalle. L'aeroporto è dotato di una stazione ferroviaria dedicata (stazione di Castelferretti) lungo la linea Roma -Ancona, poco distante dal nodo ferroviario di Falconara Marittima dove avvengono gli scambi con la linea ferroviaria adriatica. L'aeroporto è inoltre servito anche da una linea bus con corse orarie regolari.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale

 Parziale

 Diretta

Denominazione:	AERDORICA S.p.a.	
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	6.365.483
Compagine societaria:		
		50,177%
		6,003%
Pubblico: 64,776%		4,515%
		4,081%
		33,176%
Privato: 35,225%		2,030%
		0,019%
Patrimonio netto:	€	6.627.400
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	64.131
Durata concessione (anni):	gestione parziale - precaria	

Dati di traffico
2009
2010
2011

	2009	2010	2011
movimenti	11.397	12.717	11.790
passengeri	424.022	511.417	603.450
cargo	5.590	6.276	6.996

Sintesi maggiori indicatori
2009
2010

	2009	2010	2011
WLU	479.922	574.177	673.410
n. dipendenti	94	88	89
CCN	- 10.619.559	- 4.761.752	- 7.931.844
costo lavoro unitario	38.174	47.247	52.988

costi totali/WLU	22,00	20,46	20,00
costi lavoro/WLU	7,48	7,24	7,00
ricavi totali/WLU	21,72	20,95	20,59
WLU/n. dipendenti	5.106	6.525	7.566
ricavi totali/n. dipendenti	110.909	136.684	155.810
grado di indebitamento	4,11	4,74	5,72
indipendenza finanziaria	0,35	0,28	0,22
quoziente di liquidità	0,39	0,66	0,61
indice netto di struttura	0,33	0,30	0,26
ROE	0,01	0,02	0,01
ROI	0,02	0,02	0,02

Criticità

La criticità principale dello scalo è legata al limitato bacino di traffico, che potrebbe essere ampliato attraverso un'offerta adeguata di destinazioni e politiche di promozione territoriale.

Aeroporto di:

BARI – “KAROL WOJTYLA”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è localizzato a nord della città di Bari, al confine fra le circoscrizioni di Palese-Macchie e San Paolo.

Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 233 Ha ed è collocato in un'area tra la SS16 Adriatica e la linea ferroviaria Bari-Bologna a nord-est e l'autostrada A14 ad ovest. L'area prossima all'aeroporto, soprattutto nella parte nord-ovest e sud-ovest, è costituita da un'area prevalentemente agricola. La zona ad est è occupata da una vasta area militare, attualmente inutilizzata, di 121 Ha.

Lo scalo dista 8km dal centro di Bari e dal relativo porto, 135 da Foggia, 110 da Brindisi, 105 da Taranto, 135 da Potenza, 255 da Napoli, 211 da Campobasso.


Accessibilità:

L'aeroporto non gode di un collegamento diretto con l'autostrada; è accessibile da nord est attraverso la S.S. 16 Adriatica, su cui si immette anche la tangenziale di Bari, e da sud-ovest dalla S.P. n. 156 Aeroporto-Bitonto. Dall'autostrada A14 si raggiunge l'aeroporto utilizzando il casello Bari-nord, che dista circa 6 km e poi la viabilità locale.

L'accessibilità ferroviaria è assente; sono però in corso i lavori per la realizzazione di una linea metropolitana di trasporto di 11 km che collegherà l'aerostazione alla stazione ferroviaria di Bari Centrale e che comporrà, insieme ad altre due linee, la metropolitana leggera di Bari. L'aeroporto è raggiungibile in 15' in auto e in 30' con il servizio di bus navetta, con frequenza ogni mezz'ora.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

 Denominazione: **AEROPORTI DI PUGLIA S.p.a.** ²

Capitale sociale al 31.12.2011: € 12.950.000

Compagnie societaria:

Pubblico:	100%	99,41%	Regione Puglia
		0,59%	Altri soci pubblici

Privato:	0%	%	
----------	----	---	--

Patrimonio netto: € 17.178.138

Utile (perdita) di esercizio 2011: € 921.908

Durata concessione (anni): 40 dal: 12.02.2003

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	28.874	33184	33.969
passengeri	2.823.940	3.371.693	3.708.441
cargo	1.891	2.390	2.134

I dati riportati, ad esclusione di quelli relativi al traffico nel triennio 2009-2011, sono comuni anche agli aeroporti di Brindisi, Foggia e Taranto.

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	4.020.593	5.084.946	5.861.731
n. dipendenti	294	311	324
CCN	- 38.889.296	- 42.519.204	- 31.464.372
costo lavoro unitario (€)	52.244	57.125	55,291
costi totali/WLU (€)	17,48	16,34	15,41
costo lavoro/WLU (€)	3,82	3,49	3,06
costo lavoro/costi totali	0,22	0,21	0,20
ricavi totali/WLU	18,04	16,90	15,98
WLU/n. dipendenti	13.675	16.350	18.092
ricavi totali/n. dipendenti (€)	246.698	276.362	289.147
capitale sociale/investimenti	0,04	0,05	0,05
grado di indebitamento	22,69	21,52	20,55
indipendenza finanziaria	0,13	0,13	0,14
indice di liquidità	0,59	0,56	0,67
indice netto di struttura	0,05	0,06	0,06
ROE	3,60%	4,61%	5,37
ROI	0,80%	1,11%	1,56%

Criticità

Le maggiori criticità dell'aeroporto di Bari sono ascrivibili al sistema dell'accessibilità; infatti gli accessi allo scalo risultano insufficienti in relazione agli sviluppi di traffico attesi e più in generale al ruolo dello scalo nel sistema regionale; inoltre le diverse modalità di trasporto esistenti presentano uno scarso grado di integrazione.

Aeroporto di:

BERGAMO ORIO AL SERIO – “IL CARAVAGGIO”
Inquadramento territoriale:

Il sedime aeroportuale è situato nel comune di Orio al Serio a Sud della città di Bergamo, da cui dista solo 5 km. Si trova a pari distanza da Milano e da Brescia, che distano rispettivamente 45 km e 48 km. Le infrastrutture aeronautiche sono disposte parallelamente all'auto-strada A4 Milano-Venezia.


Accessibilità:

Non esiste attualmente un collegamento ferroviario diretto, ma la connessione con le stazioni di Bergamo e Milano è assicurata da un servizio di bus/navette e l'accesso all'aeroporto è assicurato da due uscite dell'A4, nelle immediate vicinanze ad ovest e ad est del sedime, oltre che dalla viabilità provinciale.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SACBO S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	17.010.000	
Compagnie societaria:			
	Pubblico: 40,34%	13,83%	Comune di Bergamo
		13,28%	Provincia di Bergamo
		13,23%	CCIAA di Bergamo
	Privato: 59,66%	30,96%	SEA spa
		17,89%	UBI Banca
		6,96%	Credito bergamasco spa
		3,26%	Italcementi spa
		0,59%	Altri
Patrimonio netto:	€	92.482.675	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	10.636.031	
Durata concessione (anni):	40 fino al:	07.01.2042	

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	63.188	67.167	69.435
passengeri	7.144.203	7.661.061	8.338.656
cargo	99.573	106.050	112.250

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	7.912.327	8.721.561	8.450.906
n. dipendenti	358,4	367,2	408,1
CCN	19.425.433	28.200.597	45.208.515
costo lavoro unitario	51.132	52.638	52.244
costi totali/WLU	9,22	8,66	10,04
costo lavoro/WLU	2,32	2,22	2,52
costo lavoro/costi totali	0,25	0,26	0,25
ricavi totali/WLU	11,35	10,83	12,06
WLU/n. dipendenti	22.077	23.752	20.708

ricavi totali/n. dipendenti	250.482	257.178	249.769
grado di indebitamento	1,75	1,64	1,71
indipendenza finanziaria	2,38	3,03	2,75
grado copertura cap. terzi	1,33	1,57	1,40
indice di liquidità	1,62	1,98	2,33
indice netto di struttura	0,95	1,04	1,16
ROE	15,07%	14,61%	11,50%
ROI	13,11%	12,83%	10,10%

Criticità

Sono da considerarsi criticità per lo scalo la complessiva ristrettezza di spazi per lo sviluppo e la vicinanza delle infrastrutture autostradali. Una delle problematiche principali da affrontare per lo sviluppo infrastrutturale dello scalo è il fenomeno dell'inquinamento acustico prodotto dall'attività aeronautica.

Aeroporto di:

BOLOGNA – “GUGLIELMO MARCONI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto si trova nell'area del Comune di Bologna a 5 km dal centro città, in prossimità del Comune di Calderara di Reno. Si estende su un sedime di circa 300 ha in un territorio ad alta densità di urbanizzazione.


Accessibilità:

Attualmente l'accessibilità allo scalo avviene esclusivamente su gomma. È in fase di ultimazione la realizzazione di un collegamento su monorotaia tra la Stazione FS e l'aeroporto ("People Mover").

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

 Denominazione: **SAB S.p.a.**

Capitale sociale al 31.12.2011: € 74.000.000

Compagnie societaria:

Pubblico: 86,10%	50,55%	CCIAA Bologna
	16,75%	Comune Bologna
	10,00%	Provincia Bologna
	8,80%	Regione Emilia Romagna
Privato: 13,90%	7,21%	Aeroporti Holding srl
	3,80%	Unicredito Italiano spa
	2,89%	Altri

Patrimonio netto: € 115.374.465

Utile (perdita) di esercizio 2011: € 1.871.929

Durata concessione (anni): 40 dal: 28.12.2004

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	59.027	64.193	64.096
passengeri	4.765.232	5.4532.248	5.815.971
cargo	27.274	28.147	32.563

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	5.037.972	5.713.718	6.141.601
n. dipendenti	348	355	368
CCN	24.896.008	17.437.784	11.278.313
costo lavoro unitario (€)	49.619	52.164	52.044
costi totali/WLU (€)	11,10	10,87	12,10
costo lavoro/WLU (€)	3,43	3,24	3,12
costo lavoro/costi totali	0,31	0,30	0,26
ricavi totali/WLU	12,61	12,16	12,88
WLU/n. dipendenti	14.477	16.095	16.689
ricavi totali/n. dipendenti (€)	182.609	195.785	214.884
grado di indebitamento	1,72	1,68	1,70

indipendenza finanziaria	1,59	1,66	1,72
quoziente di liquidità	1,88	1,51	1,29
indice netto di struttura	0,81	0,82	0,79
ROE	3,93%	3,97%	1,62%
ROI	4,51%	4,20%	2,28%

Criticità

L'aeroporto è inserito in un contesto urbanizzato in prossimità di una base elicotteristica dell'Esercito. Sono pertanto limitate le possibilità di espansione del sedime.

Aeroporto di:

BRINDISI CASALE – “ANTONIO PAPOLA”
Inquadramento territoriale:

L'Aeroporto è situato lungo la costa, a nord del golfo di Brindisi, a circa 10 km dal centro cittadino e dista 40 km da Lecce, 70 km da Taranto, circa 100 km dalla punta estrema del Salento e 110 km da Bari.

Di rilievo la vicinanza al porto da cui si effettuano collegamenti con l'Albania, la Grecia e la Turchia.

Il sedime aeroportuale, con un'area di 288 Ha, si inserisce in un territorio caratterizzato dalla presenza del mare e dalla relativa zona costiera urbanizzata in direzione nord ed est, mentre a sud è inserito nel tessuto residenziale di Casale. Nella parte ovest invece l'area aeroportuale confina con una zona agricola.


Accessibilità:

Attualmente l'aeroporto risulta accessibile attraverso una bretella che immette sulla SC 76 che permette ad est di raggiungere in pochi minuti la città di Brindisi, mentre ad ovest, si collega con le strade statali SS 16 Adriatica e SS 379.

Manca un collegamento ferroviario; la stazione ed il centro cittadino sono raggiungibili con un servizio di bus in 20 minuti.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale

 Parziale

 Diretta

Denominazione:	AEROPORTI DI PUGLIA S.p.a.³		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	12.950.000	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	100%	99,41% Regione Puglia 0,59% Altri soci pubblici
	Privato:	0%	%
Patrimonio netto:	€	17.178.138	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	921.908	
Durata concessione (anni):	40	dal:	12.02.2003

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	10.630	13.909	16.823
passengeri	1.095.620	1.599.533	2.050.654
cargo	297	120	76

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	4.020.593	5.084.946	5.861.731
n. dipendenti	294	311	324
CCN	- 38.889.296	- 42.519.204	- 31.464.372
costo lavoro unitario (€)	52.244	57.125	55,291
costi totali/WLU (€)	17,48	16,34	15,41

³ I dati riportati, ad esclusione di quelli relativi al traffico nel triennio 2009-2011, sono comuni anche agli aeroporti di Bari, Foggia e Taranto.

costo lavoro/WLU (€)	3,82	3,49	3,06
costo lavoro/costi totali	0,22	0,21	0,20
ricavi totali/WLU	18,04	16,90	15,98
WLU/n. dipendenti	13.675	16.350	18.092
ricavi totali/n. dipendenti (€)	246.698	276.362	289.147
capitale sociale/investimenti	0,04	0,05	0,05
grado di indebitamento	22,69	21,52	20,55
indipendenza finanziaria	0,13	0,13	0,14
indice di liquidità	0,59	0,56	0,67
indice netto di struttura	0,05	0,06	0,06
ROE	3,60%	4,61%	5,37
ROI	0,80%	1,11%	1,56%

Criticità

In relazione al bacino di traffico si rileva un'accessibilità viaria inadeguata, una scarsa connessione tra le reti di trasporto locale e un basso grado di integrazione tra le diverse modalità. Inoltre il sedime aeroportuale, nella configurazione attuale, non consente gli sviluppi necessari per l'adeguamento delle infrastrutture.

Aeroporto di:

CAGLIARI ELMAS- "MARIO MAMELI"
Inquadramento territoriale:

L'Aeroporto sorge nei pressi del comune di Elmas, a nord-ovest di Cagliari.

La dimensione del sedime aeroportuale ha un'estensione di circa 312 Ha; situato in un'area circondata su tre lati dal Mar Tirreno, dista 6 km dalla città di Cagliari.


Accessibilità:

L'aeroporto è collegato dalla SS130 che è raggiungibile: - da Cagliari, attraverso la SS 554, da Sassari - Nuoro - Oristano: attraverso la SS 131- da Olbia: mediante la SS 131bis;- dalla Costa Sud-Occidentale: attraverso la SS 195;- dalla Costa Sud-Orientale: attraverso la strada provinciale litoranea. Risulta in fase di esecuzione il collegamento con la stazione FS da attuare mediante la riqualificazione del tratto ferroviario Cagliari-Decimomannu.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SOGAER S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	13.000.000	
Compagnie societaria:			
		94,353%	C.C.I.A.A. Cagliari
Pubblico: 98,641%		3,430%	SFIRS spa Soc. Finanziaria Reg. Sardegna
		0,858%	Altri pubblici
		1,052%	Banco di Sardegna spa
Privato: 1,36%		0,308%	Altri privati
Patrimonio netto:	€	11.823.882	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	337.521	
Durata concessione (anni):	40	dal:	13.04.2007

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	36.064	34.517	33.961
passengeri	3.317.262	3.426.864	3.685.564
cargo	3.978	3.610	3.111

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	3.357.042	3.462.964	3.716.674
n. dipendenti	147	149	144
CCN	- 5.004.846	8.624.369	- 4.225.578
costo lavoro unitario (€)	43.451	46.018	47.911
costo lavoro/WLU (€)	1,90	1,98	1,86
costo lavoro/costi totali	0,17	0,20	0,19
ricavi totali/WLU	10,98	11,28	10,98
WLU/n. dipendenti	22.837	23.241	25.810

ricavi totali/n. dipendenti (€)	250.810	262.208	283.519
grado di indebitamento	13,30	11,27	10,68
indipendenza finanziaria	0,38	0,42	0,49
quoziente di liquidità	0,83	1,31	0,76
indice netto di struttura	0,11	0,13	0,14
ROE	- 12,95	10,45	2,85
ROI	0,13	3,30	3,20

Criticità

Le criticità per l'aeroporto sono rappresentate dal limitato spazio disponibile e dalla vicinanza al territorio urbanizzato. L'aeroporto sorge nei pressi dello Stagno di Cagliari che limita eventuali sviluppi della pista.

Aeroporto di:

CATANIA FONTANAROSSA – “VINCENZO BELLINI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato nella periferia sud del territorio del comune di Catania, in prossimità della costa. Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 235 Ha e risulta inserito nella conurbazione periferica di Catania. Lo scalo risulta più o meno equidistante dalle principali città capoluogo di Provincia della Sicilia orientale; infatti dista 60 km da Siracusa, 85 km da Enna, 94 da Messina, 104 km da Ragusa, 110 da Caltanissetta. Dista invece 168 km da Agrigento, 209 da Palermo e 317 da Trapani.


Accessibilità:

Lo scalo è accessibile dalla tangenziale di Catania. Non esiste un collegamento ferroviario, ma è in programma il prolungamento della metropolitana di Catania fino all'aeroporto.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SAC S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	30.400.000	
Compagnie societaria:			
		37,50%	C.C.I.A.A. di Catania
		12,50%	C.C.I.A.A. di Siracusa
		12,50%	C.C.I.A.A. di Ragusa
		12,50%	Provincia reg. di Siracusa
		12,50%	Provincia reg. di Catania
		12,50%	Consorzio per la Zona nord dell' Area di sviluppo industriale
	Pubblico:	100,00%	
	Privato:	0%	%
Patrimonio netto:	€	45.169.875	
Utile (perdita) di esercizio 2010:	€	3.339.249	
Durata concessione (anni):	40	dal:	13.09.2007

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	55.331	57.249	60.001
passengeri	5.905.074	6.301.832	6.774.782
cargo	7.737	9.286	8.965

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	5.982.444	6.394.692	6.864.432
n. dipendenti	252	191	185
CCN	- 34.269.019	- 33.627.983	- 26.654.517
costo lavoro unitario (€)	63.467	64.898	65.637
costi totali/WLU (€)	9,12	8,19	6,92
costo lavoro/WLU (€)	2,67	1,94	1,77
costo lavoro/costi totali	0,29	0,24	0,26
ricavi totali/WLU	9,16	9,16	8,14
WLU/n. dipendenti	23.740	33.480	37.105

ricavi totali/n. dipendenti (€)	217.451	306.699	302.096
grado di indebitamento	3,15	3,15	2,84
indipendenza finanziaria	0,66	0,64	0,77
quoziente di liquidità	0,47	0,59	0,64
indice netto di struttura	0,46	0,53	0,60
ROE	- 5,47	9,20	7,39
ROI	1,12	1,87	6,80

Criticità

Le criticità principali dell'aeroporto sono individuabili principalmente nella esigua dimensione e frammentazione della zona landside anche per la presenza di un campo sportivo comunale tra la viabilità di accesso e l'area parcheggi, che limita la funzionalità del sistema viario e di aree libere per future espansioni. Le limitazioni allo sviluppo dello scalo catanese provengono prevalentemente dalla sua collocazione geografica, stretto tra il mare, la città, la zona industriale di Catania e gli impianti ferroviari della stazione di Catania Bicocca. Fra i limiti operativi rientra l'attività vulcanica dell'Etna che negli ultimi anni ha comportato penalizzazioni sensibili dello scalo.

Aeroporto di:

FIRENZE PERETOLA – “AMERIGO VESPUCCI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato a nord-ovest di Firenze, al limite nord dell'area densamente abitata di Peretola, e ricade nei Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino. Lo scalo dista circa 4 Km da Firenze, 92 km da Pisa, 95 km da Arezzo ed è relativamente vicino anche a capoluoghi di altre regioni come Bologna (100 km), La Spezia (154 km) e Perugia (170Km). Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 120 Ha ed è delimitato ad est dalla A11, a nord dal Canale di Cinta Orientale, a est ed ovest da aree agricole.


Accessibilità:

L'aeroporto è collegato con l'autostrada A11 Firenze-Mare, l'autostrada A1 Bologna-Roma e le strade statali Pratese e Pistoiese. Relativamente all'accessibilità urbana si individuano due assi principali, uno che collega al centro cittadino e l'altro che raggiunge la Piana di Castello, Rifredi e Sesto Fiorentino. Lo scalo non è collegato con la linea ferroviaria, ma è in programma la realizzazione di un collegamento tranviario con S. Maria Novella e la nuova stazione AV nell'area Macelli in corso di realizzazione. Attualmente l'aeroporto è collegato alla stazione ferroviaria di Firenze da autobus urbani (tempo di percorrenza 25 minuti, frequenza ogni 30 minuti) ed alla stazione di Prato da autobus extra urbani (tempo di percorrenza 60 minuti, frequenza ogni 30 minuti).

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale

 Parziale

 Diretta

Denominazione:	AEROPORTO DI FIRENZE S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	9.035.000	
Compagnie societaria:			
		15,46%	C.C.I.A.A. di Firenze
		5,11%	C.C.I.A.A. di Prato
		2,18%	Comune di Firenze
		33,40%	Sagat spa
		17,50%	Ente Cassa di Risparmio di Firenze
	Privato: 77,25%	12,13%	SO.G.IM. spa
		4,89%	Monte Paschi Siena spa
		9,33%	Altri soci privati e pubblici
Patrimonio netto:	€	37.286.000	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	2.814.000	
Durata concessione (anni):	40 dal:	10.02.2003	

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	27.340	24.244	27.682
passengeri	1.689.130	1.724.784	1.878.865
cargo	239	186	172

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	1.691.520	1.726.644	1.880.585

n. dipendenti	236,91	231,85	244,91
CCN	- 7.857.000	- 10.918.000	- 15.125.000
costo lavoro unitario (€)	49.702	53.315	54.881
costi totali/WLU (€)	17,18	20,54	22,27
costo lavoro/WLU (€)	6,96	7,16	7,15
costo lavoro/costi totali	0,41	0,35	0,32
ricavi totali/WLU	20,35	23,26	25,01
WLU/n. dipendenti	7.140	7.447	7.679
ricavi totali/n. dipendenti (€)	145.313	173.220	192.038
grado di indebitamento	1,75	2,01	2,09
indipendenza finanziaria	1,55	1,28	1,17
grado copertura capitale di terzi	1,33	0,99	0,92
indice di liquidità	0,63	0,58	0,51
indice netto di struttura	0,75	0,65	0,61
ROE	9,05%	7,17%	7,55%
ROI	9,35%	7,21%	7,31%

Criticità

L'aeroporto presenta una molteplicità di problematiche, legate al suo inserimento in un contesto urbanizzato difficile, a cui si aggiungono ridotte dimensioni e limiti delle infrastrutture di volo, nonché obsolescenza e scarsa funzionalità del terminal passeggeri. I limiti allo sviluppo dello scalo sono principalmente di carattere insediativo, derivanti dalla collocazione nella conurbazione periferica di Firenze che, fra aree urbanizzate e infrastrutture stradali, riduce sensibilmente la possibilità di espansione. Peraltro, l'area del sedime aeroportuale ricade in una zona di interesse archeologico e ad alto rischio di esondazione del fiume Arno.

Dal punto di vista aeronautico, la presenza di importanti ostacoli di natura orografica verso nord penalizzano l'operatività della pista, rendendola unidirezionale e inadeguata all'atterraggio di aerei di categoria D.

Aeroporto di:

GENOVA – “CRISTOFORO COLOMBO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato a circa 9 km dal centro di Genova e 6 km dal porto. E' posizionato su una penisola artificiale a circa 3 metri s.l.m, realizzata con un riempimento a mare, in località Sestri Ponente, frazione del comune di Genova.

Dal casello autostradale di Genova aeroporto, Nizza dista 210 Km, Sanremo 140 km, Torino 170 Km, Milano 140 Km, La Spezia 105 Km e Firenze 225 km.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione complessiva di 164 Ha e si affaccia con la pista di volo sul mar Tirreno; è delimitato ad Ovest dal porto di Voltri, a Nord dall'abitato di Sestri Levante e dalla zona industriale delle acciaierie Riva a Est.


Accessibilità:

Nonostante la vicinanza con la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia l'aeroporto non è attualmente dotato di stazione dedicata ed è collegato con il centro tramite un bus navetta che con cadenza oraria lo collega con la stazione ferroviaria di Cornigliano, con quella di Sampierdarena e con la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe. L'aeroporto è accessibile direttamente sia dall'autostrada Genova Ventimiglia, attraverso un casello dedicato, che dalla SP1, attraverso un'uscita diretta.

La dotazione per la sosta di auto risulta adeguata ai traffici medi attuali (disponibili 700 posti auto), ma insufficiente nei periodi di picco.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale

 Parziale

 Diretta

Denominazione:	Aeroporto di Genova S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	7.746.900	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	85,00%	60,00% Autorità Portuale di Genova 25,00% C.C.I.A.A.
	Privato:	15,00%	15,00% ADR spa
Patrimonio netto:	€	5.430.224	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	120.210	
Durata concessione (anni):	fino al:	31.12.2027	

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	16.200	16.763	17.594
passengeri	1.119.350	1.272.048	1.393.871
cargo	1.617	903	450

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	1.135.520	1.281.078	1.398.371
n. dipendenti	216	206,1	214
CCN	7.415.691	6.905.399	8.091.464
costo lavoro unitario (€)	50.637	53.990	57.301

costi totali/WLU (€)	19,82	17,57	17,47
costo lavoro/WLU (€)	9,63	8,69	8,77
costo lavoro/costi totali	0,49	0,49	0,50
ricavi totali/WLU	18,71	18,25	18,11
WLU/n. dipendenti	5.257	6.216	6.534
ricavi totali/n. dipendenti (€)	98.363	113.452	118.364
grado di indebitamento	3,74	3,90	4,07
indipendenza finanziaria	0,71	0,64	0,57
grado copertura del cap. di terzi	0,36	0,34	0,33
indice di liquidità	1,96	1,77	1,78
indice netto di struttura	1,16	1,05	1,39
ROE	- 23,64	1,88	2,21
ROI	- 7,43	3,33	3,62

Criticità

I principali limiti allo sviluppo dello scalo sono legati alla vicinanza dell'aeroporto al mare ed ai rilievi montuosi, alla ferrovia e al sistema viario urbano, oltre che agli insediamenti produttivi circostanti e al vicino abitato di Sestri.

Ulteriori limiti di operatività sono imposti dall'interferenza con le attività portuali. Nonostante la sua posizione strategica, il traffico dell'aeroporto di Genova, sia in termini di viaggiatori che di voli, è ancora molto modesto in relazione alla dimensioni della città ed al suo potenziale bacino di traffico. Tale problema è da attribuire a molteplici cause concomitanti, tra le quali la concorrenza di numerosi scali con traffico internazionale e intercontinentale, situati nelle immediate vicinanze del territorio regionale. Inoltre l'assenza di un collegamento ferroviario indebolisce le connessioni urbane e territoriali dello scalo.

Aeroporto di:

LAMEZIA TERME – “SANT’EUFEMIA”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato in una piana tra il torrente Cantagalli ed il fiume Amato, a poca distanza dalla costa Tirrenica, in un'ottima posizione geografica al centro della Calabria, in un punto di convergenza dei traffici delle città di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valentia. Dista 12 km da Lamezia Terme, 2Km dalla stazione di Sant'Eufemia, 40 km da Catanzaro e 75 km da Cosenza. Il sedime aeroportuale ha una dimensione di circa 234 Ha, di cui 5 del demanio militare, orientato in direzione perpendicolare alla costa, dalla quale il perimetro occidentale dista solo 400 metri. Il territorio circostante è costituito da aree agricole. Da segnalare la vicinanza del porto di Gioia Tauro (distante circa 80 km).


Accessibilità:

Lo scalo usufruisce di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e di un importante nodo ferroviario. E' accessibile anche dalla SS 18 tirrena inferiore, dalla strada dei due mari proveniente dalla costa ionico e dalla SP 108 proveniente dal centro di Lamezia.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale

 Parziale

 Diretta

Denominazione:	SACAL S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	7.755.000	
Compagnie societaria:			
		20,00%	Comune di Lamezia
		18,53%	Amm. Prov. di Catanzaro
		10,00%	Comune di Catanzaro
		10,00%	Regione Calabria
		3,00%	Amm. Prov. Cosenza
		3,00%	C.C.I.A.A. Catanzaro
		1,50%	Comune di Vibo Valentia
		0,75%	Altri pubblici
		16,57%	ADR spa
		10,00%	Banca Carne spa
		6,65%	Altri privati
Patrimonio netto:	€	9.793.410	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	(2.077.436)	
Durata concessione (anni):	40 dal:	10.07.2008	

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	15.270	16.797	18.686
passengeri	1.631.556	1.906.224	2.281.929
cargo	1.927	1.924	1.771

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010
-----------------------------	------	------

WLU	1.650.826	1.925.464	2.299.639
n. dipendenti	219	212	274
CCN	- 2.058.244	- 1.403.524	- 5.460.588
costo lavoro unitario (€)	43.420	43.420	42.283
costo lavoro/WLU (€)	5,76	5,76	5,04
costo lavoro/costi totali	0,50	0,50	0,44
ricavi totali/WLU	12,49	12,49	10,56
WLU/n. dipendenti	7.538	7.538	8.393
ricavi totali/n. dipendenti (€)	94.177	94.177	88.642
grado di indebitamento	2,42	2,42	2,92
indipendenza finanziaria	0,99	0,99	0,67
quoziente di liquidità	0,86	0,90	
indice netto di struttura	1,01	1,01	0,71
ROE	5,36	5,36	-21,21
ROI	0,00	0,00	- 0,07

Criticità

Lo scalo ha un bacino di traffico che comprende le province di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valenza. Per le destinazioni offerte il bacino si dilata anche alle zone sud della Campania e a parte della Lucania, oltre che alle zone settentrionali della provincia di Reggio Calabria. All'ampiezza del bacino però non corrisponde un'adeguata connessione tra le reti del trasporto locale e un'integrazione efficiente tra le diverse modalità. Per quanto riguarda il cargo, non è stata ancora colta la grande potenzialità in termini di traffico offerta da una possibile relazione intermodale con il porto di Gioia Tauro.

Aeroporto di:

LAMPEDUSA
Inquadramento territoriale:

Lo scalo è situato nelle immediate vicinanze del centro abitato.


Accessibilità:

L'accesso in aeroporto avviene mediante la viabilità principale, con attraversamento obbligato del centro urbano.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale

 Parziale

 Diretta

 Denominazione: **ENAC**
Spese per interventi (2011):

	a- Manutenzione impianti	b- Esercizio e funzionamento
€	447.711,30	€ 1.168.115,06

Criticità

I limiti allo sviluppo dello scalo sono costituiti oltre che dai vincoli di carattere ambientale e paesaggistico, dalla particolare ubicazione, che vede l'aeroporto circondato su tre lati dal mare e per il resto dal centro abitato.

Aeroporto di:

MILANO LINATE – “ENRICO FORLANINI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto di Linate si trova a circa 12 Km dal centro di Milano e ricade nei Comuni di Segrate e di Peschiera Borromeo ed è raggiungibile attraverso l'uscita dedicata della tangenziale est. Il sedime aero-portuale ha un'estensione di circa 394 Ha, è situato in prossimità di alcuni centri abitativi di piccole dimensioni; confina a sud ovest con aree agricole non edificate, a nord est con l'Idroscalo, ampio bacino acquatico artificiale di proprietà della Provincia di Milano, a nord e a sud con aree edificate.


Accessibilità:

Lo scalo dista solo 12 Km dal centro di Milano. I collegamenti pubblici e la viabilità sono di livello adeguato, pur mancando una connessione ferroviaria. La dotazione di parcheggi risulta estesa ed articolata.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SEA S.p.a.⁴	
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	27.500.000
Compagnie societaria:		
		54,81%
Pubblico:	55,65%	0,64%
		0,06%
		0,14%
		29,75%
Privato:	44,35%	14,56%
		0,04%
Patrimonio netto:	€	206.914.163
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	49.403.000
Durata concessione (anni):	40 dal:	04.05.2001

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	93.764	91.907	94.547
passengeri	8.293.839	8.295.436	9.061.749
cargo	17.028	19.063	19.592

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	29.254.171	31.526.983	32.849.247
n. dipendenti	2.510	2.783	2.761
CCN	- 90.934.562	- 94.972.377	- 207.901.393
costo lavoro unitario (€)	53.891	52.709	54.687
costi totali/WLU (€)	12,95	12,27	13,79
costo lavoro/WLU (€)	4,62	4,65	4,60
costo lavoro/costi totali	0,36	0,38	0,33

⁴ I dati riportati, ad esclusione di quelli relativi al traffico nel triennio 2009-2011, sono comuni anche all'Aeroporto di Milano Malpensa

ricavi totali/WLU	17,24	15,76	16,18
WLU/n. dipendenti	11.655	11.328	11.898
ricavi totali/n. dipendenti (€)	200.901	178.504	192.521
grado di indebitamento	6,01	4,87	5,95
indipendenza finanziaria	0,39	0,53	0,25
indice di liquidità	0,75	0,72	0,51
indice netto di struttura	0,21	0,25	0,21
ROE	25,13%	18,19%	23,88%
ROI	5,70%	5,53%	6,71%

Criticità

Le principali criticità riguardanti lo scalo sono rappresentate dal contesto urbanizzato circostante, che impone restrizioni operative e quindi di capacità, costituendo anche limiti per lo sviluppo. Risulta ancora da definire il ruolo dell'aeroporto nell'ottica di un rilancio dello scalo di Malpensa.

Aeroporto di:

MILANO MALPENSA – “CITTÀ DI MILANO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto Intercontinentale di Milano Malpensa si trova a nord ovest del capoluogo lombardo, ricade nei territori di diversi Comuni della Provincia di Varese. Lo scalo, realizzato quale infrastruttura militare (aeroporto militare di Busto Arsizio) ed aperto poi al traffico civile, è stato sensibilmente potenziato nel 1998 con l'apertura di Malpensa 2000. Dista 48 km dal centro di Milano e circa 130 km da Torino.

Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 1235 Ha che ricade all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino, di cui 993 di proprietà del demanio.


Accessibilità:

L'aeroporto è collegato alla città di Milano da un servizio ferroviario dedicato (Malpensa Express), gestito dalle ferrovie Nord Milano, e da un servizio ad Alta Velocità, gestito da Trenitalia, oltre che dai collegamenti su gomma.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione: **SEA S.p.a.**⁵
 Capitale sociale al 31.12.2011: € 27.500.000

Compagnie societaria:

Pubblico: 55,65%	54,81%	Comune di Milano	
	0,64%	Provincia di Varese	
	0,06%	Comune di Busto Arsizio	
	0,14%	Altri soci pubblici	
Privato: 44,35%	29,75%	F2i Sgr	
	14,56%	Asam spa	
	0,04%	Altri soci privati	

Patrimonio netto: € 206.914.163
 Utile (perdita) di esercizio 2011: € 49.403.009
 Durata concessione (anni): 40 dal: 04.05.2001

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	183.182	189.580	186.780
passengeri	17.349.602	18.714.187	19.087.098
cargo	344.045	432.673	450.448

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	29.254.171	31.526.983	32.849.247
n. dipendenti	2.510	2.783	2.761
CCN	- 90.934.562	- 94.972.377	- 207.901.393
costo lavoro unitario (€)	53.891	52.709	54.687

⁵ I dati riportati, ad esclusione di quelli relativi al traffico nel triennio 2009-2011, sono comuni anche all'aeroporto di Milano Linate

costi totali/WLU (€)	12,95	12,27	13,79
costo lavoro/WLU (€)	4,62	4,65	4,60
costo lavoro/costi totali	0,36	0,38	0,33
ricavi totali/WLU	17,24	15,76	16,18
WLU/n. dipendenti	11.655	11.328	11.898
ricavi totali/n. dipendenti (€)	200.901	178.504	192.521
grado di indebitamento	6,01	4,87	5,95
indipendenza finanziaria	0,39	0,53	0,25
quoziente di liquidità	0,75	0,72	0,51
indice netto di struttura	0,21	0,25	0,21
ROE	25,13%	18,19%	23,88%
ROI	5,70%	5,53%	6,71%

Criticità

Per quanto riguarda gli interventi di sviluppo già pianificati, sussistono molteplici criticità legate prevalentemente agli impatti di carattere ambientale che lo sviluppo dello scalo provocherebbe sui comuni circostanti l'area del sedime aeroportuale. Allo scopo di elaborare adeguate proposte per la risoluzione delle criticità legate ai piani di sviluppo aeroportuale, in pieno concerto con le autorità e gli enti locali, è stato creato un "Osservatorio per l'Aeroporto di Malpensa" con carattere istituzionale e tecnico, con la partecipazione dei sindaci dei comuni interessati, la Regione Lombardia, il gestore aeroportuale, l'ENAC ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Aeroporto di:

NAPOLI CAPODICHINO – “UGO NIUTTA”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto di Napoli è situato su un altipiano nella periferia nord di Napoli, e ricade in parte anche nel Comune di Casoria. Lo scalo dista 6 Km dal centro della città, 70 da Salerno, 171 da Foggia, 258 da Bari, 140 da Frosinone e 222 da Roma.

Il sedime aeroportuale occupa una superficie di 217 Ha; lo scalo è ubicato in un'area fortemente antropizzata, stretto a nord dai quartieri di Secondigliano e di San Pietro a Paterno, a sud dal quartiere di Poggioreale, a ovest dal quartiere di San Carlo all'Arena e a est dagli insediamenti del Comune di Casoria. Adiacente al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana di rilevanti dimensioni.


Accessibilità:

L'accessibilità al terminal dalla città è sviluppata lungo due assi principali: la tangenziale e Corso Umberto Maddalena. Dalla Tangenziale, connessa alle autostrade A1 per Roma, A16 per Bari e A3 per Salerno-Reggio Calabria, attraverso l'uscita dedicata, è possibile immettersi direttamente nella strada di accesso all'aeroporto. Provenendo invece dal centro della città si raggiunge l'aeroporto attraverso la viabilità urbana.

Lo scalo è collegato alla città con autobus di linea o taxi.

Sono presenti 8 aree parcheggio a pagamento per un totale di oltre 1500 posti auto e moto.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale

 Parziale

 Diretta

 Denominazione: **GESAC S.p.a.**

Capitale sociale al 31.12.2011: € 26.000.000

Compagnie societaria:

Pubblico: 25,00%	12,50%	Comune di Napoli
	12,50%	Provincia di Napoli
	70,00%	F2i Sistema Aeroportuale
Privato: 75,00%		Campano spa
	5,00%	Aliport srl

Patrimonio netto: € 66.930.185

Utile (perdita) di esercizio 2011: € 6.683.684

Durata concessione (anni): 40 dal: 12.02.2003

Dati di traffico
2009
2010
2011

movimenti	57.055	55.914	55.028
passaggeri	5.279.388	5.535.984	5.725.033
cargo	3.233	3.119	3.064

Sintesi maggiori indicatori
2009
2010
2011

WLU	5.344.135	5.567.174	5.755.673
n. dipendenti	342	355	365

CCN	- 10.349.742	- 12.906.025	- 4.893.206
costo lavoro unitario (€)	46.979	45.513	48.363
costi totali/WLU (€)	8,80	9,66	9,98
costo lavoro/costi totali	0,34	0,30	0,31
ricavi totali/WLU	10,49	12,03	11,97
WLU/n. dipendenti	15.626	15.682	15.769
ricavi totali/n. dipendenti (€)	163.989	188.701	188.811
grado di indebitamento	1,70	1,66	1,91
indipendenza finanziaria	1,64	1,82	1,25
Grado copertura capitale terzi	1,43	1,52	1,10
Indice di liquidità	0,69	0,65	0,88
indice netto di struttura	0,76	0,77	0,72
ROE	8,08%	10,96%	9,99%
ROI	7,99%	10,48%	9,47%

Criticità

Le principali criticità dell'aeroporto risiedono da un lato nell'impossibilità di crescita all'interno di un tessuto urbano consolidato, e dall'altro nell'accessibilità fortemente penalizzata dalle condizioni di circolazione sugli archi autostradali cui si collega. Inoltre, si registrano problemi legati a fenomeni di inquinamento acustico e atmosferico.

Aeroporto di:

OLBIA – “COSTA SMERALDA”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è localizzato sulla costa nord-est della Sardegna, nei pressi del fiume Padrongianus, che si affaccia sul golfo di Olbia, ad una distanza dalla città di Olbia di circa 2 Km. Il sedime aeroportuale ha un'estensione di circa 192 Ha.


Accessibilità:

Il collegamento con l'aeroporto è assicurato tramite un sistema articolato di trasporti pubblici locali su gomma. E' presente una buona accessibilità veicolare con una corsia preferenziale per i taxi e un capiente parcheggio a disposizione dei viaggiatori.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	GEASAR S.p.a.	
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	7.749.000
Compagnie societaria:		
		10,00%
Pubblico:	20,01%	8,42%
		1,59%
Privato:	79,99%	79,79%
		0,20%
Patrimonio netto:	€	27.027.351
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	2.110.373
Durata concessione (anni):	40 dal:	23.12.2004

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	20.442	23.723	22.284
passengeri	1.621.945	1.591.821	1.816.950
cargo	220	220	202

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	1.624.145	1.594.021	1.818.970
n. dipendenti	226,2	222,9	221,6
CCN	- 959.240	1.085.266	7.042.973
costo lavoro unitario (€)	45.801	48.657	50.328
costi totali/WLU (€)	15,76	17,39	15,61
costi operativi//WLU	7,79	8,75	7,71
costo lavoro/WLU (€)	6,38	6,80	6,13
costo lavoro/costi totali	0,40	0,39	0,39
ricavi totali/WLU	17,11	19,31	17,68
WLU/n. dipendenti	7.180	7.151	8.208
ricavi totali/n. dipendenti (€)	122.871	138.075	145.164
grado di indebitamento	1,73	1,78	1,94

indipendenza finanziaria	1,56	1,49	1,22
quoziente di liquidità	0,94	1,06	1,36
indice netto di struttura	0,91	0,99	1,08
ROE	4,60%	6,28%	7,81%
ROI	5,68%	6,52%	8,94%

Criticità

Eventuali allungamenti della pista sono limitati a Sud dal fiume e a Nord dalla SS125.

Aeroporto di:

PALERMO PUNTA RAISI – “FALCONE E BORSELLINO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto Internazionale di Palermo “Falcone e Borsellino” si trova a ovest del capoluogo siciliano, sulla costa tirrenica nord-occidentale tra il Golfo di Carini e il Golfo di Castellammare, in località Punta Raisi. È ubicato nel territorio del Comune di Cinisi, ad una distanza di 35 km dal centro di Palermo. Il sedime aeroportuale occupa una porzione di fascia costiera di 391 Ha, che degrada con lieve pendenza dalle pendici del Monte Pecoraro fino alla linea di costa.

Il terreno è in molti punti roccioso e irregolare con alcuni tratti di costa sopraelevati e a picco sul mare; lungo il confine sud ed est del sedime aeroportuale sono presenti alcuni insediamenti abitativi.


Accessibilità:

L'aeroporto dispone di un collegamento ferroviario con la città con ridotta frequenza di corsi e conseguente limitato utilizzo da parte dei viaggiatori. E' raggiungibile dall'autostrada A29 I tramite un'uscita dedicata e dispone di circa 1400 parcheggi per i viaggiatori.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	GESAP S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	21.579.370	
Compagnie societaria:			
		41,11%	Provincia Regione Palermo
		31,38%	Comune di Palermo
		22,65%	C.C.I.A.A. di Palermo
		3,42%	Comune di Cinisi
		1,44%	Altri
Patrimonio netto:	€	37.180.162	
Utile (perdita) di esercizio: 2011	€	(3.328.062)	
Durata concessione (anni):	40 dal:	02.08.2007	

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	49.389	46.569	47.941
passengeri	4.352.778	4.341.696	4.944.311
cargo	3.268	2.827	1.972

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	4.385.458	4.369.966	4.964.031
n. dipendenti	309	302	304
CCN	- 16.159.205	- 26.167.763	- 28.378.441
costo lavoro unitario (€)	50.371	52.930	54.642
costi totali/WLU (€)	9,45	9,52	11,43
costo lavoro/costi totali	0,38	0,38	0,29

WLU/n. dipendenti	14.192	14.470	16.329
grado di indebitamento	2,02	2,31	2,74
indipendenza finanziaria	1,52	1,07	0,74
grado copertura cap. terzi	0,98	0,76	0,57
indice di liquidità	0,55	0,41	0,37
indice netto di struttura	0,71	0,63	0,56
ROE	- 1,56%	- 0,34%	- 8,85%
ROI	- 0,20%	- 0,88%	- 3,24%

Criticità

L'attuale sistema di piste e taxiway non presenta particolari criticità relativamente alla capacità lato aria, infatti la pista principale, utilizzata per circa il 70-80% delle operazioni, permette complessivamente circa 45 movimenti orari tra arrivi e decolli.

L'anello debole del sistema di infrastrutture lato aria è costituito invece dal pianale aeromobili. Per superare tale problematicità la società di gestione ha recentemente avviato i lavori di ampliamento del pianale per via del ridotto numero di piazzole.

Aeroporto di:

PANTELLERIA
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato nella zona nord dell'isola, a pochi chilometri a sud del centro abitato di Pantelleria. Lo scalo è situato nella zona pianeggiante alle pendici della "Montagna Grande" che occupa la maggior parte dell'isola.


Accessibilità:

L'accessibilità è garantita dalla sola viabilità dell'isola e l'area di sosta è composta da un parcheggio a raso di fronte all'aerostazione con un capacità di 165 posti.

Inserito in:

Core Network Comprehensive Network Escluso

Gestione aeroportuale

Totale Parziale Diretta

Denominazione: **ENAC**

Spese per interventi (2011):

a- Manutenzione impianti	b- Esercizio e funzionamento
€ 499.149,11	€ 1.038.110

Criticità

I limiti allo sviluppo dell'aeroporto sono costituiti essenzialmente dai rilievi montuosi circostanti. Il sedime offre però al suo interno, però, ancora ampi margini per il potenziamento e l'ampliamento delle infrastrutture.

Aeroporto di:

PESCARA – “PASQUALE LIBERI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è ubicato a sud-ovest della città, al confine tra i Comuni di Pescara e S. Giovanni Teatino, a circa 3 km dal centro città e 17 da Chieti. L'aeroporto più vicino è quello di Ancona, distante 167 km, mentre sono raggiungibili nell'arco dei 100 km le città de L'Aquila e di Ascoli Piceno. Da Roma lo scalo dista circa 200 km.

Il sedime aeroportuale ha una superficie complessiva di 149 Ha ed è delimitato da importanti assi viari: a ovest dal raccordo autostradale Chieti-Pescara, a est dalla SS5 Tiburtina Valeria, a nord dalla circonvallazione di Pescara (SS16 Adriatica).


Accessibilità:

L'aeroporto è facilmente raggiungibile dall'autostrada A14 Bologna-Ancona-Bari, attraverso un tratto della via Tiburtina e dalla autostrada A25 Roma – Pescara. Non esistono collegamenti ferroviari diretti, ma l'aeroporto è collegato alla stazione ferroviaria di Pescara centro, e quindi alla linea ferroviaria adriatica, da un bus di linea urbana. Attualmente il parcheggio a pagamento esistente ha una capacità di 500 posti auto.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SAGA S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	3.130.897	
Compagnie societaria:			
		42,54%	Regione Abruzzo
		9,65%	Comune di Pescara
		1,19%	Provincia di Pescara
		12,22%	C.C.I.A.A. Pescara
		12,43%	C.C.I.A.A. Chieti
		5,58%	C.C.I.A.A. Teramo
		1,09%	C.C.I.A.A. L'Aquila
		0,16%	Comune di Chieti
		11,99%	Caripe
		3,14%	Altri
Patrimonio netto:	€	2.607.029	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	(541.986)	
Durata concessione (anni):	30 dal:	13.02.2008	

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	6.731	5.677	5.084
passengeri	408.379	456.104	545.664
cargo	2.443	2.085	1.213

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	432.809	476.954	557.794
n. dipendenti	49,5	55	52,5

CCN	- 2.278.213	- 3.145.615	2.783.736
costo lavoro unitario)	50.916	48.540	55.261
costo lavoro/WLU	5,82	5,60	5,20
costo lavoro/costi totali	0,24	0,29	0,27
ricavi totali/WLU	13,50	19,52	18,67
WLU/n. dipendenti	8.744	8.672	10.625
ricavi totali/n. dipendenti)	118.023	169.240	198.406
grado di indebitamento	11,24	8,00	9,48
indipendenza finanziaria	0,10	0,16	0,13
indice liquidità	0,87	0,84	0,87
indice netto di struttura	0,37	0,42	0,42
ROE	- 236,41%	0,62%	- 20,79%
ROI	- 21,77%	0,63%	- 3,49%

Criticità

L'aeroporto è inserito nel cuore della conurbazione Pescara-Chieti, in una zona in cui si sono sviluppati, lungo l'asse attrezzato e lungo la Tiburtina, consistenti insediamenti commerciali, industriali ed anche residenziali. Nella configurazione attuale l'aeroporto non presenta quindi alcuna possibilità di espansione del sedime.

Aeroporto di:

PISA SAN GIUSTO – “GALILEO GALILEI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto Galileo Galilei è ubicato nella zona sud del territorio comunale di Pisa, in località San Giusto, in prossimità del tessuto urbano edificato, a circa 10 Km dalla costa tirrenica. Lo scalo è posizionato in prossimità di nuclei residenziali sull'asse est-ovest e delimitato a nord dalla strada a scorrimento veloce Firenze-Pisa-Livorno e dalla ferrovia e, a sud, dall'aeroporto militare. L'aeroporto dista 2 km dal centro città, 20 km da Livorno e 80 km da Firenze. Il sedime aeroportuale occupa un'area di 378 Ha con ampie zone libere da ostacoli.


Accessibilità:

L'aeroporto è accessibile da autostrade, superstrade e attraverso la rete ferroviaria. Lo scalo vanta un collegamento ferroviario diretto con la stazione centrale di Pisa e con la città di Firenze. Esistono linee bus che collegano l'aeroporto a vari centri della Regione. L'aeroporto è accessibile dalla superstrada Firenze-Pisa, dall'autostrada A12 Genova-Rosignano, dall'autostrada A11 Firenze-Pisa Nord e dalla strada statale SS1 Aurelia. Con i mezzi su gomma si accede direttamente al piazzale, dove sono presenti spazi adeguati per auto private, auto in servizio pubblico, auto a noleggio e autobus di linea urbana ed extraurbana.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SAT S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	16.269.000	
Compagnie societaria:			
		16,90%	Regione Toscana
		9,2%	Provincia di Pisa
		8,45%	Comune di Pisa
		7,97%	CCIAA Pisa
		2,37%	Provincia di Livorno
		15,31%	Nuti Ivo per Finatan Spa
		8,21%	Fondazione Cassa Risp. Pisa
		4,04%	FADA S.p.a.
		4,04%	SAVIMAG S.p.a.
		3,94%	Monte dei Paschi di Siena
		2,00%	Aeroporto di Firenze S.p.a.
		17,58%	Altri
Patrimonio netto:	€	57.870.448	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	4.350.955	
Durata concessione (anni):	40	dal:	07.12.2006

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	36.060	36.339	41.587
passengeri	3.996.323	4.048.068	4.517.166
cargo	4.946	6.134	6.787

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
-----------------------------	------	------	------

WLU	4.045.783	4.109.408	4.585.036
n. dipendenti	403,5	398,1	399,4
fatturato	54.800.141	59.417.664	64.313.504
CCN	- 7.302.504	- 3.900.354	- 6.836.132
costo lavoro unitario (€)	51.423	53.011	53.176
costi totali/WLU (€)	12,62	15,66	14,54
costo lavoro/WLU (€)	5,13	5,14	4,63
costo lavoro/costi totali	0,41	0,33	0,32
WLU/n. dipendenti	10.027	10.323	11.480
ricavi totali/n. dipendenti (€)	139.441	177.957	186.429
grado di indebitamento	1,70	2,06	2,07
indipendenza finanziaria	1,61	1,17	1,16
quoziente di liquidità	0,74	0,88	0,79
indice netto di struttura	0,76	0,64	0,62
ROE	4,89%	6,43%	7,52%
ROI	5,70%	6,03%	7,06%

Criticità

Le principali criticità da migliorare sono accessibilità e scambio intermodale per assicurare migliori connessioni con la Regione.

Aeroporto di:

REGGIO CALABRIA – “TITO MINNITI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è localizzato all'estremo sud della penisola italiana, di fronte lo Stretto di Messina, nella periferia sud della città. Lo scalo ha un'estensione di circa 140 Ha ed è limitato a sud-ovest dalla linea di costa, a nord dal torrente Sant'Agata, a est dalla strada Ravgnese e dai relativi insediamenti residenziali.


Accessibilità:

L'aeroporto presenta un'accessibilità veicolare secondo tre direzioni principali:

- dalla SS 106 Ionica;
- dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;
- via mare attraverso aliscafi e navi veloci della FS per chi proviene dalla Sicilia.

Inserito in:

Core Network Comprehensive Network Escluso

Gestione aeroportuale

Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SO GAS S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	3.100.000	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	100%	53,92% CCAA di Reggio Calabria 26,76% Provincia Reggio Calabria 14,11% Regione Calabria 5,21% Comune Reggio Calabria
	Privato:	0%	%
Patrimonio netto:	€	3.100.790	
Utile (perdita) di esercizio 2011	€	793	
Durata concessione (anni):	gestione parziale - precaria		

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	6.042	5.772	5.697
passengeri	447.748	474.534	519.585
cargo	123	185	121

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	448.978	476.384	520.795
n. dipendenti	53	56	57
CCN	- 1.612.329	- 2.781.561	- 1.518.620
costo lavoro unitario (€)	54.708	56.760	58.629
costi totali/WLU (€)	15,86	16,45	17,06
costi operativi/WLU	8,48	7,44	6,42
costo lavoro/WLU	6,46	6,67	6,42
ricavi totali/WLU	6,74	8,97	17,06
WLU/n. dipendenti	8.471	8.507	9.137
ricavi totali/n. dipendenti (€)	57.078	76.276	155.889

grado di indebitamento	- 28,46	128,49	6,10
indipendenza finanziaria	- 0,04	0,01	0,21
Indice di liquidità	0,96	0,92	0,90
ROE	317,26%	- 1283,04%	- 0,03%
ROI	- 10,59%	- 10,87%	- 14,12%

Criticità

La posizione e l'assetto del territorio costituiscono delle notevoli criticità per l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto. A causa della posizione costiera, che chiude di fatto il lato ovest dello scalo, in assenza di un collegamento dedicato, l'aeroporto è raggiungibile solo attraverso la viabilità ordinaria cittadina. La presenza di scali fortemente concorrenziali quali l'aeroporto di Lamezia Terme e quello di Catania localizzati a breve distanza temporale (inferiore a 120 minuti), limitano il bacino potenziale dell'aeroporto di Reggio Calabria ai territori compresi tra la medesima provincia e quella di Messina.

Aeroporto di:

RIMINI MIRAMARE – “FEDERICO FELLINI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è raggiungibile da Bologna e Ancona attraverso l'autostrada A14, da Ravenna attraverso la SS 16 Adriatica, da Perugia con la Superstrada E45, da Milano, Roma, e altre località attraverso i collegamenti stradali, autostradali, ferroviari e aerei. La distanza dall'Aeroporto al centro della città è di 8 km, mentre la distanza in km da alcune città italiane è: Milano: 331, Venezia: 210, Ravenna: 50, Bologna: 110, Urbino: 60, Firenze: 180, Assisi: 200, Roma: 343. Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 365 Ha.


Accessibilità:

Non sono presenti collegamenti all'aeroporto su ferro: l'accessibilità è pertanto garantita su gomma, con buona dotazione anche di trasporto pubblico locale. In particolare l'aeroporto è raggiungibile da Bologna e Ancona attraverso l'autostrada A14, uscita Rimini sud o Riccione, da Ravenna attraverso la SS 16 Adriatica, da Perugia con la Superstrada E45.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	AERADRIA S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	13.260.740	
Compagnie societaria:			
		38,12%	Provincia Rimini
		8,96%	CCIAA
		5,26%	Regione Emilia Romagna
		4,56%	Comune di Riccione
		3,03%	Camera Rep.di S. Marino
		2,38%	SAR S.p.a.
		2,74%	Altri pubblici
		18,11%	Rimini Holding S.p.a.
		7,57%	Rimini Fiera S.p.a.
		4,35%	Soc. Palazzo Congressi S.p.a.
		3,03%	Confindustria Rimini
		1,05%	AIA Confly Srl
		0,84%	Altri privati
Patrimonio netto:	€	2.721.231	
Utile(perdita) esercizio 2011:	€	(6.203.794)	
Durata concessione (anni):	gestione parziale - precaria		

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	6.343	8.215	9.827
passengeri	374.315	541.907	916.239
cargo	614	404	768

Sintesi maggiori indicatori *	2009	2010	2011
WLU	380.455	545.947	923.919

n. dipendenti	74,36	77,29	85,45
CCN	- 2.297.932	- 12.863.003	-20.513.070
costo lavoro unitario (€)	43.825	48.588	47.482
costo lavoro/WLU (€)	8,57	6,88	4,39
costo lavoro/costi totali	0,30	0,22	0,19
ricavi totali/WLU	21,65	20,08	17,53
WLU/n. dipendenti	5.116	7.064	10.812
ricavi totali/n. dipendenti (€)	110.754	141.837	189.561
grado di indebitamento	2,49	7,91	14,87
indipendenza finanziaria	0,70	0,15	0,08
Indice di liquidità	0,77	0,41	0,35
indice netto di struttura	0,69	0,22	0,11
ROE	- 0,26	- 2,06	- 2,28
ROI	- 0,09	- 0,18	- 0,09

Criticità

Di particolare criticità la problematica degli assetti CNS ed infrastrutturali, relativi in particolare al sistema radar tecnologicamente obsoleto (ATCR 3T/SIR 7) asservito alla fornitura del servizio, nonché alla condizione precaria degli apparati/tralicci utilizzati per le comunicazioni T/B/T.

La torre di controllo presenta evidenti segni di decadimento strutturale ed impiantistico che inducono a ritenere ormai a termine la vita utile residua dell'immobile.

Aeroporto di:

ROMA CIAMPINO – “GIOVAN BATTISTA PASTINE”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto di Ciampino, è situato per 3/4 nel territorio del Comune di Roma e per il resto nel Comune di Ciampino. E' posto lungo la via Appia Nuova, ad un'altitudine di 130 m. s.l.m., a 15 km dal centro di Roma, in direzione sud-est, nelle vicinanze del Grande Raccordo Anulare (GRA) e delle autostrade Roma-Napoli e Roma-L'Aquila.

Il sedime attuale dello scalo è di 228 Ha, delimitato a nord dall'Ippodromo delle Capannelle, ad ovest da insediamenti a carattere misto, che hanno saturato la esigua fascia tra l'aeroporto e la Via Appia; a sud dalla SP 127 - Strada dei Laghi; a est dall'abitato residenziale di Ciampino.


Accessibilità:

L'aeroporto è raggiungibile da Roma attraverso la via Appia Nuova in direzione dei Castelli Romani, dall'aeroporto di Fiumicino attraverso l'autostrada Fiumicino-Roma, il Grande Raccordo Anulare e poi la via Appia Nuova, dalle Autostrade A1 (Roma-Bologna) e A24 (Roma - L'Aquila), è raggiungibile sempre attraverso il Grande Raccordo Anulare e la via Appia Nuova.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	ADR S.p.a.⁶		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	62.224.743	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	4,103%	%
	Privato:	95,897%	95,897%
			Gemina spa
Patrimonio netto:	€	825.571.043	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	39.686.164	
Durata concessione (anni):	40	dal:	30.06.2004

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	34.283	47.749	50.557
passaggeri	4.757.136	4.563.852	4.776.919
cargo	16.978	18.003	18.843

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	
WLU	39.730.611	42.345.637	43.889.778
n. dipendenti	2.051	2.049	2.080
fatturato	557.155.233	594.659.374	618.837.701
CCN	162.383.299	192.510.428	122.842.086
costo lavoro unitario (€)	52.028	51.867	52.749
costi totali/WLU (€)	13,73	12,99	12,64

⁶ I dati riportati, ad esclusione di quelli relativi al traffico nel triennio 2009-2011, sono comuni anche all'aeroporto di Fiumicino

costo lavoro/WLU (€)	2,69	2,51	2,50
costo lavoro/costi totali	0,20	0,19	0,20
WLU/n. dipendenti	19.371	20.666	21.101
ricavi totali/n. dipendenti (€)	281.904	296.622	306.196
grado di indebitamento	3,43	3,37	3,15
indipendenza finanziaria	0,43	0,45	0,49
quoziente di liquidità	1,51	1,59	1,30
indice netto di struttura	0,35	0,36	0,39
ROE	0,67%	2,71%	4,81%
ROI	5,04%	5,57%	5,90%

Criticità

L'aeroporto presenta forti limiti allo sviluppo derivanti dalla sua collocazione all'interno della conurbazione metropolitana di Roma; sono presenti non solo limiti fisici all'espansione, ma anche forti riduzioni della capacità operativa dovute all'inquinamento acustico.

Aeroporto di:

ROMA FIUMICINO – “LEONARDO DA VINCI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino è situato nei pressi dell'antica foce del Tevere (15 m. s.l.m.) e ricade interamente nel Comune di Fiumicino, a 32 Km dal centro della Capitale, in direzione SO. L'aeroporto si estende attualmente su un'area di 1590 Ha, situata tra il ramo terminale del Tevere a meno di 1 km dalla costa, da cui è separata ad ovest dall'abitato di Focene e di Fiumicino. La zona sud confina con l'autostrada Roma-Fiumicino, mentre quella ovest con una fascia agricola, delimitata dall'autostrada per Civitavecchia.



A nord dell'area aeroportuale si estende un'ampia zona agricola che corre perpendicolare al mare e divide l'abitato di Focene da quello di Fregene. Al suo interno, oltre alle piste e alle numerose strutture e infrastrutture aeroportuali, ricadono alcune zone di interesse archeologico.

Accessibilità:

L'aeroporto è raggiungibile da Roma percorrendo l'autostrada A91 Roma-Fiumicino e da Civitavecchia attraverso la A12, dalla costa sud tramite la SS 296. Lo scalo è dotato di una stazione ferroviaria dedicata, servita dai convogli ordinari del sistema ferroviario regionale e metropolitano, che lo collegano alle altre stazioni principali della linea e alla metropolitana di Roma e dalla navetta Leonardo Express, che lo collega direttamente alla stazione Roma Termini con frequenza di 30 minuti e tempi di percorrenza di 30 minuti. L'aeroporto è, inoltre, capolinea di numerose linee pubbliche e private.

Le aree regolamentate a parcheggi hanno una capacità di 10.647 stalli auto; sono, inoltre, disponibili 7354 stalli dedicati agli addetti aeroportuali.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	ADR S.p.a. ⁷		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	62.224.743	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	4,103%	%
	Privato:	95,897%	95,897% Gemina spa
Patrimonio netto:	€	825.571.043	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	39.686.164	
Durata concessione (anni):	40	dal:	30.06.2004

⁷ I dati riportati, ad esclusione di quelli relativi al traffico nel triennio 2009-2011, sono comuni anche all'aeroporto di Ciampino

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	318.849	328.252	328.482
passengeri	33.415.945	35.956.295	37.406.099
cargo	138.775	164.546	151.833

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	39.730.611	42.345.637	43.889.778
n. dipendenti	2.051	2.049	2.080
fatturato	557.155.233	594.659.374	618.837.701
CCN	162.383.299	192.510.428	122.842.701
costo lavoro unitario (€)	52.028	51.867	52.749
costi totali/WLU (€)	13,73	12,99	12,64
costo lavoro/WLU (€)	2,69	2,51	2,50
costo lavoro/costi totali	0,20	0,19	0,20
WLU/n. dipendenti	19.371	20.666	21.101
ricavi totali/n. dipendenti (€)	281.904	296.622	306.196
grado di indebitamento	3,43	3,37	3,15
indipendenza finanziaria	0,43	0,45	0,49
quoziente di liquidità	1,51	1,59	1,30
indice netto di struttura	0,35	0,36	0,39
ROE	0,67%	2,71%	4,81%
ROI	5,04%	5,57%	5,90%

Criticità

In relazione ai traffici attesi, come detto, l'aeroporto necessita di interventi di potenziamento di tutte le infrastrutture, in primo luogo dei piazzali di sosta, che hanno limitata capacità, rispetto a quella delle piste. Ma la criticità principale riscontrabile nell'aeroporto di Fiumicino è legata, come accennato, all'accessibilità, non adeguata ai flussi di traffico atteso nel medio periodo.

Inoltre, il servizio ferroviario di collegamento con la stazione Termini risulta ormai inadeguato, dal punto di vista funzionale, tecnologico e qualitativo, con tempi di percorrenza e frequenze non soddisfacenti.

Aeroporto di:

SALERNO PONTECAGNANO – “COSTA D’AMALFI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato a sud della città, nel comune di Pontecagnano Faiano, a 3 km dalla costa. Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 123 Ha, di cui 13 di demanio militare, ed è inserito in una zona agricola produttiva, a sud della SS 18. Il sedime, soprattutto nella parte sud, è circondato da serre per la produzione orticola. Lo scalo dista 20 km da Salerno, 75 km da Napoli e Sorrento, 50 km da Avellino, 135 Km da Campobasso e Isernia.


Accessibilità:

Si accede all'aeroporto da Nord attraverso l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e da Sud attraverso l'uscita Battipaglia, proseguendo sulla SS18 Tirrena Inferiore fino a località Pagliarone, Bivio Pratole. È in via di completamento la SP417 Aversana tra Salerno e Capaccio-Paestum; è previsto un nuovo svincolo dell'Autostrada A3, in località Pagliarone, per il traffico diretto all'aeroporto.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	AEROPORTO DI SALERNO S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	1.033.000	
Compagnie societaria:			
		39,4%	CCIAA Salerno
		28,4%	Provincia Salerno
		14,0%	Comune Salerno
		10,7%	Comune Pontecagnano
		2,5%	Comune Bellizzi
		5%	Altri comuni minori ed enti
		Privato: 0%	%
Patrimonio netto:	€	(822.651)	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	(3.603.835)	
Durata concessione (anni):	gestione parziale - precaria		

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	469	1.049	2.644
passengeri	3.968	5.163	24.631
cargo	0	0	0

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	3.968	5.163	24.000
patrimonio netto	343.672	- 1.129.433	- 822.651
CCN	- 557.542	- 1.773.877	- 2.009.494
costi totali/WLU (€)	668,87	619,15	175,19
costo lavoro/WLU	289,36	320,64	96,59
costi operativi/WLU	286,28	234,28	65,84
ricavi totali/WLU (€)	62,12	76,63	25,03
grado di indebitamento	9,09	- 2,36	- 2,86

indipendenza finanziaria	0,14	- 0,33	- 0,29
quoziente di liquidità	0,66	0,33	0,27
indice netto di struttura	0,11	- 0,42	- 0,35
ROE	- 7,01	n.s.	n.s.
ROI	- 0,73	- 1,05	- 1,51

Criticità

L'aeroporto, nonostante la vicinanza all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, presenta un'accessibilità particolarmente inadeguata; infatti sia provenendo da nord che da sud per raggiungere l'aeroporto è necessario attraversare gli abitati di Pontecagnano e di Bellizzi. E' necessaria una riqualificazione della pista per permettere l'atterraggio dei più comuni aeromobili commerciali.

Aeroporto di:

TORINO CASELLE – “SANDRO PERTINI”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è situato a nord della città, nel territorio dei comuni di Caselle, San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo, non lontano dalla catena alpina e dalle colline del Po. Si trova in un'area strategica nell'ambito dell'Europa Occidentale, nel mezzo di un'importante asse di comunicazione fra il nord Europa e l'area mediterranea.


Accessibilità:

L'aeroporto ha collegamenti autostradali diretti alla città ed alle più importanti località del Piemonte, del nord Italia, del sud della Francia ed alle rinomate località sciistiche delle Alpi Piemontesi, Valdostane e Francesi.

L'aeroporto è dotato di una stazione ferroviaria dedicata, posta nelle immediate vicinanze del terminal, a cui recentemente sono stati aggiunti i terminal check-in in remoto. La linea ferroviaria collega l'aeroporto di Caselle con la Stazione Dora GTT di Torino.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SAGAT S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	12.911.481	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	51%	38% Comune Torino 8% Finpiemonte Part. S.p.A. 5% Provincia Torino
	Privato:	49%	24,39% Sintonia S.p.a. 12,40% Equiter S.p.a. 4,70% Tecnoinvestimenti S.r.l. 4,13% Apt G. Marconi Bol. S.p.a. 0,42% Aviapartner S.p.a. 2,96% Azioni proprie
Patrimonio netto:	€	64.582.453	
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	3.496.191	
Durata concessione (anni):	fino al:	2035	

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	46.126	43.769	43.649
passengeri	3.212.353	3.541.073	3.700.108
cargo	1.562	1.187	922

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	3.227.973	3.552.943	3.709.328
n. dipendenti	215,3	222,83	225,59
CCN	- 16.289.381	- 4.924.638	- 8.085.204
costo lavoro unitario (€)	56.994	55.894	56.843
costi totali/WLU (€)	14,57	13,75	14,49

costo lavoro/WLU (€)	3,80	3,51	3,46
costo lavoro/costi totali	0,26	0,25	0,24
ricavi totali/WLU	17,45	16,17	16,61
WLU/n. dipendenti	14.993	15.945	16.443
ricavi totali/n. dipendenti (€)	261.626	257.759	273.069
grado di indebitamento	2,38	2,28	2,28
indipendenza finanziaria	1,28	1,39	1,35
grado copertura capitale di terzi	0,73	0,78	0,78
indice di liquidità	0,67	0,83	0,76
indice netto di struttura	0,57	0,58	0,58
ROE	7,65%	6,85%	5,41%
ROI	4,67%	5,08%	4,69%

Criticità

L'operatività dello scalo è condizionata da problemi inerenti l'inquinamento acustico cui è soggetta la zona del centro abitato di Caselle, ubicato nella zona a Sud dell'aeroporto.

Aeroporto di:

TRAPANI BIRGI – “VINCENZO FLORIO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto si trova a 15 km a sud di Trapani. E' disposto lungo la costa, sul lato nord – ovest ; il lato sud-ovest è delimitato dall'alveo di un fiume mentre il lato est è delimitato dalla linea ferroviaria e dalla viabilità locale. La zona nord dello scalo confina con ampie zone agricole e con il centro abitato di Lido Marausa.


Accessibilità:

Lo scalo è accessibile direttamente dal tratto terminale della autostrada A29 proveniente da Palermo. Da Trapani e da Marsala è raggiungibile attraverso la viabilità locale o mediante la SS115. E' facilmente accessibile via gomma anche con frequenti servizi bus e taxi e offre un ampio parcheggio, sia lunga che breve sosta, con 580 posti.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	AIRGEST S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	7.747.452	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	51,59%	49,49% 2,10%
	Privato:	48,58%	38,86% 8,32% 1,4%
Patrimonio netto:	€	5.140.109	Provincia Regionale CCIAA Trapani
Utile (perdita) di esercizio:2011	€	(2.608.385)	Società Infrastr. Sicilia S.r.l. Quercioli Dessena Cesare Altri
Durata concessione (anni):	gestione parziale - precaria		

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	9865	14.450	13.159
passengeri	1.069.119	1.682.151	1.469.482
cargo	8	10	13

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	1.069.099	1.682.251	1.469.612
n. dipendenti	71	77	75
CCN	- 17.226.637	- 23.948.356	-25.524.645
costi totali/WLU (€)	8,13	8,29	9,16
costo lavoro/costi totali	0,28	0,30	0,28
costo lavoro/fatturato	0,72	0,74	0,76
ricavi totali/WLU	7,29	6,94	7,41
WLU/n. dipendenti	15.058	21.847	19.595
ricavi totali/n. dipendenti (€)	109.832	151.569	145.200
valore aggiunto/ n. dipendenti	42.919	71.443	80.218

capitale sociale/investimenti	0,22	0,34	0,35
grado di indebitamento	13,26	12,53	8,07
indipendenza finanziaria	0,25	0,20	0,32
grado copertura cap. terzi	0,08	0,09	0,14
quoziente di liquidità	0,26	0,21	0,24
indice netto di struttura	0,10	0,10	0,16
ROE	- 0,48	- 0,82	- 0,51
ROI	- 0,01	- 0,05	- 0,05

Criticità

La mancanza della RESA (Runway End Safety Area) su entrambe le testate, che attutirebbe i danni in caso di atterraggio corto prima della soglia, impone di vincolare i piloti ad effettuare l'atterraggio non al di fuori della zona di toccata prevista. Future espansioni della pista dovranno tener conto del limite della striscia pavimentata a Ovest che dista soli 200 metri dal mare, mentre oltre la testata a Est alcuni elementi puntuali e parte del terreno sporgono interferendo con le superfici di limitazione ostacoli. Il principale vincolo allo sviluppo dello scalo, è rappresentato dal fiume posto a confine del lato sud e la presenza della linea ferroviaria e la viabilità locale ad est.

Aeroporto di:

TREVISO SANT'ANGELO – “ANTONIO CANOVA”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto è ubicato per buona parte nel territorio comunale di Treviso, caratterizzato da un'altissima densità abitativa 1.481 ab/km², e, in minima parte, nel comune di Quinto di Treviso. L'aeroporto è un'infrastruttura militare aperta anche al traffico civile; la parte militare e quella civile condividono l'uso della pista con piazzali differenziati.

L'aeroporto è localizzato a circa 3 km a sud-ovest di Treviso e a 29 km dall'aeroporto di Venezia-Tessera.


Accessibilità:

L'aeroporto si trova a circa 9 km dal casello autostradale Treviso Sud e presenta una accessibilità veicolare attraverso la SR 515 da cui si accede direttamente al piazzale antistante l'aerostazione dove si trovano le ridotte aree di sosta per auto, bus e taxi.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	AERTRE S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	13.119.840	
Compagnie societaria:			
	Pubblico:	8,26%	2,63% Comune Treviso 0,76% Provincia Treviso 4,88% CCIAA Treviso
	Privato:	91,74%	80% Save S.p.a. 10% Veneto Sviluppo S.p.a. 1,73% Fondazione Cassamarca
Patrimonio netto:	€	14.009.731	
Utile (perdita) di esercizio:2011	€	(1.147.279)	
Durata concessione (anni):	gestione parziale - precaria		

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	15.100	18.086	8.681
passengeri	1.758.267	2.144.338	1.067.882
cargo	2.522	2.932	868

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	1.783.487	2.173.658	1.076.562
n. dipendenti	104	117	123
CCN	- 4.068.863	- 4.311.353	- 23.082.681
costo lavoro unitario	40.364	42.062	41.671
costi totali/WLU	10,11	8,83	13,04
costo lavoro/WLU	2,35	2,26	4,76
costo lavoro/costi totali	0,23	0,26	0,37
ricavi totali/WLU	9,84	9,18	11,69
WLU/n. dipendenti	17.149	18.578	8.753
ricavi totali/n. dipendenti	168.706	170.571	102.357
grado di indebitamento	1,92	1,86	3,37

indipendenza finanziaria	1,14	1,23	0,43
indice netto di struttura	0,76	0,75	0,37
ROE	- 0,02	0,02	- 0,08
ROI	- 0,03	0,03	- 0,03

Criticità

La principale criticità consiste nella cessazione della prestazione dei servizi di navigazione aerea da parte dell'Aeronautica Militare. Lo sviluppo dell'aeroporto di Treviso è strettamente legato alle previsioni di sviluppo, in termini di infrastrutture e collegamenti, dell'aeroporto di Venezia, da cui dista poche decine di chilometri. Lo sviluppo di nuove infrastrutture è condizionato dalla presenza di elementi naturali e artificiali intorno al sedime. In particolare: a sud la presenza del fiume Sile limita eventuali allungamenti della pista e rende difficoltosa anche l'installazione di strumentazioni di ausilio alla navigazione aerea, a nord la presenza di infrastrutture stradali e di insediamenti antropici limita future espansioni lungo tale direzione.

Aeroporto di:

TRIESTE RONCHI D.L. – “PIETRO SAVORGNAN DI BRAZZÀ”
Inquadramento territoriale:

Il sedime dell'aeroporto occupa un'area di circa 247 Ha, tra il fiume Isonzo ad ovest ed il centro di Ronchi dei Legionari ad est, l'autostrada A4 a nord e la SS14 a sud.

Lo scalo si trova in posizione centrale rispetto a tre delle quattro province della regione, a nord ovest di Trieste, ed è ubicato interamente nel territorio del comune di Ronchi dei Legionari (Gorizia), ad una distanza di 4 km da Monfalcone, di 20 km da Gorizia, di 33 km da Trieste, di 40 km da Udine e a circa 80 km da Pordenone. Essendo situato a pochi km dal confine sloveno, la parte occidentale di questo stato (praticamente fino alla capitale Lubiana, distante circa 110 km) è parte integrante del bacino d'utenza dell'aeroporto.


Accessibilità:

L'aeroporto è facilmente accessibile dall'autostrada A4 e dispone di circa 1.100 posti auto.

L'accessibilità con i mezzi pubblici è garantita dai servizi di autobus del trasporto pubblico locale del Friuli Venezia Giulia, che collegano con numerose corse dirette (circa 80 partenze giornaliere) l'aeroporto a Trieste, Udine, Gorizia, Monfalcone e Grado.

Presso le autostazioni di Trieste e Udine e la stazione ferroviaria di Udine è poi disponibile un'ampia serie di coincidenze per tutto il Friuli Venezia Giulia, il Veneto orientale, la Slovenia, la Croazia e l'Austria.

Nel comune di Ronchi dei Legionari è presente una stazione ferroviaria dove fermano però solo alcuni treni regionali.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	AEROPORTO FRIULI VENEZIA GIULIA S.p.a.			
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	5.644.561		
Compagnie societaria:				
	Pubblico:	100%	100%	Regione Friuli Venezia Giulia
	Privato:	0%	%	
Patrimonio netto:	€	4.586.537		
Utile (perdita) di esercizio 2011:	€	151.696		
Durata concessione (anni):	40	dal:	03.08.2007	

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	11.588	10.880	12.262
passengeri	693.724	723.075	856.371
cargo	196	121	203

Sintesi maggiori indicatori

	2009	2010	2011
WLU	695.684	724.285	858.401
n. dipendenti	119	119	116
CCN	1.390.682	2.935.348	3.530.390

costo lavoro unitario (€)	44.831	44.780	48.435
costi totali/WLU (€)	17,87	18,72	21,70
costo lavoro/costi totali	0,43	0,39	0,30
ricavi totali/WLU (€)	17,52	17,32	22,19
ricavi aeronautici/WLU	13,93	13,79	13,85
WLU/n. dipendenti	5.846	6.086	7.400
ricavi totali/n. dipendenti (€)	102.432	105.396	164.181
grado di indebitamento	4,42	3,45	3,37
indipendenza finanziaria	0,40	0,54	0,58
grado copertura cap. terzi	0,29	0,41	0,42
indice netto di struttura	0,77	1,14	1,21
ROE	negativo	negativo	3,31%
ROI	negativo	negativo	3,04%

Criticità

Lo scalo di Ronchi dei Legionari non presenta particolari criticità infrastrutturali che ne impediscano la crescita e lo sviluppo. Sicuramente la presenza di aeroporti di maggiori dimensioni a distanza contenuta (Venezia/Treviso, Lubiana) genera una situazione competitiva che, soprattutto per certi mercati, può rappresentare un limite all'attivazione di nuovi collegamenti.

Aeroporto di:

VENEZIA – “MARCO POLO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto Internazionale di Venezia “Marco Polo” si trova a nord est del capoluogo veneto, è ubicato interamente nel territorio del Comune di Venezia e affaccia sulla Laguna Veneta. Il sedime aero-portuale occupa un'area di circa 335 Ha, ubicata tra la Laguna Veneta ad sud est e la strada SS14 ad nord ovest, tra il centro abitato di Tessera a sud ovest e i Cantieri Aeronavali a nord est. Lungo il confine del sedime aeroportuale in direzione nord ovest non sono presenti significativi insediamenti edificati, mentre oltre la SS14 sono presenti insediamenti abitativi, produttivi e commerciali.


Accessibilità:

Non sono presenti collegamenti all'aeroporto su ferro, l'accessibilità è pertanto garantita su gomma e via acqua con centro storico e isole. In generale, l'aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare in gran parte assicurata dalla bretella che collega il tratto della SS 14 “Triestina” con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con la A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre di recente realizzazione.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

Denominazione:	SAVE S.p.a.		
Capitale sociale al 31.12.2011:	€	35.971.000	
Compagnie societaria:			
		14,10%	Comune Venezia
		12,29%	Provincia Venezia
		2,09%	Comune Treviso
		40,12%	Marco Polo Holding S.r.l.
		21,44%	Mercato
		4,83%	Azioni proprie
		2,93%	Kairos Inv. Manag. Limited
		2,20%	Fondazione di Venezia
Patrimonio netto:	€	248.022.000	
Utile (perdita) di esercizio 2011	€	22.964.000	
Durata concessione (anni):	40 fino al	21.03.2041	

Dati di traffico	2009	2010	2011
movimenti	73.066	72.763	83.130
passaggeri	6.655.612	6.801.941	8.507.691
cargo	22.555	25.377	27.936

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	6.881.162	7.055.711	8.787.051
n. dipendenti	367	367	374
CCN	10.063.000	291.000	- 20.834.000
costo lavoro unitario (€)	54.708	57.166	58.805
costi totali/WLU (€)	9,09	9,29	8,51

costo lavoro/costi totali	0,32	0,32	0,29
ricavi totali/WLU	13,93	13,54	12,62
WLU/n. dipendenti	18.750	19.225	23.495
grado di indebitamento	1,40	1,44	1,49
indipendenza finanziaria	2,86	3,13	2,71
grado di copertura cap. di terzi	2,49	2,26	2,04
indice di liquidità	1,15	0,99	0,74
indice netto di struttura	0,93	0,89	0,83
ROE	8,75%	7,42%	9,26%
ROI	8,52%	7,76%	8,92%

Criticità

A livello di rapporti con il bacino di traffico, è evidente la scarsa connessione tra le reti di trasporto locali e un basso grado di integrazione delle diverse modalità.

Le principali problematiche da risolvere per il miglioramento della viabilità aeroportuale sono le seguenti:

- mancanza di un accesso più diretto dalla viabilità a scorrimento veloce, che non risenta delle congestioni provocate dal traffico urbano;
- mancanza di una connessione veloce e protetta (*people mover*) fra i principali elementi di accesso all'aeroporto;
- mancanza di una netta separazione tra l'accesso al terminal passeggeri e l'accesso agli altri servizi aeroportuali, come ad esempio il percorso delle autobotti di carburante, che devono comunque raggiungere l'area antistante il terminal percorrendo tratti della viabilità destinata ai passeggeri.

Aeroporto di:

VERONA VILLAFRANCA – “VALERIO CATULLO”
Inquadramento territoriale:

L'aeroporto Valerio Catullo è situato nella zona sud-ovest della conurbazione di Verona, e ricade in parte nel Comune di Villafranca e in parte in quello di Sommacampagna. È situato a soli 12 km dal centro della città, 23 Km da Mantova, 59 Km da Vicenza, 64 Km da Brescia e nel raggio di più o meno di 100 km si trovano le città di Ferrara, Parma, Bergamo, Rovigo e Modena.


Accessibilità:

L'aeroporto si trova sull'intersezione tra le autostrade A22 Modena-Brennero e A4 Torino-Trieste. L'accessibilità di entrambe le autostrade è critica, poiché le condizioni di traffico risultano particolarmente congestionate. La città è raggiungibile in circa 10 minuti attraverso un collegamento tangenziale diretto. Attualmente non esiste un collegamento ferroviario, ma nell'ambito delle opere di realizzazione del tratto dell'Alta Velocità Milano-Verona è prevista la realizzazione di un collegamento ferroviario con l'aeroporto di Verona.

Inserito in:

 Core Network Comprehensive Network Escluso
Gestione aeroportuale

 Totale Parziale Diretta

 Denominazione: **AEROPORTO VALERIO CATULLO S.p.a.**

Capitale sociale al 31.12.2011: € 27.687.022

Compagnie societaria:

Pubblico: 86,23%	23,32%	CCIAA di Verona
	16,05%	Provincia Verona
	14,17%	Provincia Trento
	6,98%	Comune Verona
	6,76%	Provincia aut. Bolzano
	3,86%	CCIAA di Brescia
	3,86%	Provincia Brescia
	3,33%	Comune Villafranca
	1,16%	CCIAA di Mantova
	1,02%	Provincia Vicenza
Privato: 13,76%	5,72%	Altri
	4,10%	Banco Pop. Soc. Coop.
	4,09%	Fond. Cas. Risp. Ve-Be-Vi-An
	5,57%	Provincia TN Tecnofin trentina S.p.a.

Patrimonio netto: € 30.422.481

Utile (perdita) di esercizio 2011: € (26.615.018)

Durata concessione (anni): 40 dal: 02.05.2008

Dati di traffico

	2009	2010	2011
movimenti	34.472	33.280	32.244
passengeri	3.007.615	2.983.483	3.342.804
cargo	1.484	548	852

Sintesi maggiori indicatori	2009	2010	2011
WLU	3.022.455	2.988.963	3.351.324
n. dipendenti	251	152	155
fatturato	46.369.142	39.460.789	37.823.404
CCN	- 46.421.238	- 32.897.762	- 39.097.916
costo lavoro unitario (€)	51.309	59.629	62.993
costi totali/WLU (€)	16,06	14,22	17,65
costo lavoro/WLU (€)	4,26	3,03	2,91
costo lavoro/costi totali	0,27	0,21	0,17
ricavi totali/WLU	16,98	16,95	12,86
WLU/n. dipendenti	12.042	19.664	21.621
ricavi totali/n. dipendenti (€)	204.420	333.279	278.135
grado di indebitamento	3,44	2,63	3,76
indipendenza finanziaria	0,46	0,68	0,41
indice netto di struttura	0,29	0,38	0,27
ROE	- 13,826	3,043	- 87,485
ROI	2,09	1,96	- 5,34

Criticità

La principale criticità consiste nella ventilata cessazione della prestazione dei servizi di navigazione aerea da parte dell'Aeronautica Militare negli aeroporti aperti al traffico commerciale ove essa fornisce attualmente tali servizi. Per quanto riguarda l'infrastruttura, attualmente appare poco sfruttata l'ubicazione dell'aeroporto in prossimità dell'intersezione di due principali arterie autostradali, l'autostrada del Brennero e la Serenissima, che rappresentano due corridoi di interesse europeo d'Italia e, alla scala vasta, all'incrocio tra due grandi direttrici internazionali di traffico multimodale, il corridoio transnazionale n°5 Lisbona-Kiev ed il corridoio n°1 Berlino-Palermo. L'accessibilità attuale da tali infrastrutture all'aeroporto e viceversa è critica in certi periodi, e richiederebbe una viabilità dedicata.

La presenza di numerose infrastrutture e del centro abitato sulla direttrice a Nord della pista di volo da origine a numerosi ostacoli che intersecano le superfici di protezione al volo.

ALLEGATO 3

SCHEDE ENAC INFRASTRUTTURE AEROPORTI “CORE NETWORK”

AEROPORTO BARI PALESE

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:		2011: 3.708.441	2015: 3.856.779	2020: 4.011.050
INTERVENTI AEROPORTUALI				
PREVISTI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/ADP SpA				
CONTRATTO DI PROGRAMMA APPROVATO con Delibera CDA ENAC 04/03/2009 - Pubblicazione G.U. 25/05/2010 n. 120				
Entrata in vigore tariffe 14/06/2010				
OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO				
IMPORTO COMPLESSIVO : 88.125.000,00 €				
ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:				
INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €		
a) Area Tecnica – Riconversione area militare - Rilocalizzazione Enti di Stato	preliminare	20.000.000,00		
b) Viabilità e Parcheggio – Interramento via D'Amministrazione per consentire l'attraversamento degli aeromobili in superficie dall'attuale sedime aeroportuale all'ex area militare	preliminare	10.000.000,00		
c) Altro – Opere di mitigazione impatto ambientale	preliminare	10.000.000,00		

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'					
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI					
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Collegamento ferroviario	ALTA	2013	13.000.000,00	FERROTRANVIA	
INFRASTRUTTURE STRADALI:					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Nuovo casello autostrada A14 dedicato all'aeroporto	ALTA	-	-	-	
b) Miglioramento accessibilità dalla tangenziale di Bari e dalla SS16	MEDIA	-	-	-	
c) Sottopassaggio via d'Annunzio	MEDIA	-	10.000.000,00	Aeroporti di Puglia S.p.A.	
d) Tangenziale di Bari	MEDIA	-	80.000.000,00	ANAS	
e) Potenziamento asse Salerno - Potenza - Bari	MEDIA	oltre 2015	552.000.000,00	ANAS	

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA' DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI					
<u>INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:</u>					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Collegamento ferroviario Bergamo - Milano	ALTA	2015	1.700.000.000,00	RFI	
<u>INFRASTRUTTURE STRADALI:</u>					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Tangenziale sud di Bergamo - completamento	MEDIA	2013	8.600.000,00	ANAS	



AEROPORTO BOLOGNA

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 5.815.971	2015: 6.450.000	2020: 7.500.000
-------------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

INTERVENTI AEROPORTUALI		
PREVISI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/S.A.B. Sp.A		
CONTRATTO DI PROGRAMMA APPROVATO con Delibera CDA ENAC 15/12/2009 - Pubblicazione G.U. 08/03/2011 n. 55 Entrata in vigore tariffe 28/03/2011 OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO		
IMPORTO COMPLESSIVO : 122.370.195,00 €		
ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:		
INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €
a) Interventi riqualifica e ampliamento terminal di 5.000 mq pari ad un incremento del 15% rispetto all'attuale	definitivo	21.725.150,00
b) Interventi land side - deposito carburanti JA1	preliminare	3.200.000,00
c) Interventi land side - people mover	preliminare	2.992.200,00
d) Interventi land side - centrale di cogenerazione e impianti tecnologici	preliminare	2.500.000,00
e) Interventi air side - ampliamento piazzale aeromobili I lotto pari ad un incremento del 15% rispetto all'attuale	preliminare	2.212.706,00
f) Interventi air side - piazzola deicing ed edificio	preliminare	3.500.000,00

g) Interventi vari e manutenzione straordinaria	preliminare	5.263.536,00
---	-------------	--------------

**INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA E DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI**

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:

INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA
a) Collegamento con stazione mediante people mover	ALTA	2014	99.000.000,00	Comunas di Bologna

INFRASTRUTTURE STRADALI:

INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA
a) Passante di Bologna	ALTA	oltre 2013	1.583.000.000,00	ANAS



AEROPORTO CATANIA

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 6.774.782	2015: 7.500.000	2020: 9.000.000
-------------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

INTERVENTI AEROPORTUALI

PREVISI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/SAC S.p.A.

CONTRATTO DI PROGRAMMA approvato con Delibera CDA ENAC 04/05/2011 - Deliberato dal CIPE. In attesa di Decreto Interministeriale.
OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO

ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:

INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €
a) Ristrutturazione precedente aerostazione e ampliamento di 10.000 mq pari ad un incremento del 25% rispetto all'attuale	preliminare	20.000.000,00
b) Ampliamento parcheggi	gara in corso	28.540.000,00
c) Riquadrifica attuale pista di volo	gara in corso	30.000.000,00

N.B. Per la Regione Sicilia sussiste un Protocollo di Intesa che prevede un finanziamento di 82.000.000 di euro per gli interventi di ampliamento ed adeguamento tecnico delle aerostazioni degli aeroporti di Palermo, Catania e Trapani. Per tale Protocollo si auspica una forte e tempestiva azione di sollecito nei confronti della Regione Sicilia per definire e tramutarlo in APQ, in quanto tali risorse devono essere impegnate, pena il decadimento, entro il 2013 e realizzate le opere entro il 2015.

**INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA E DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI**

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:

INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA
a1) Collegamento alla linea ferroviaria - realizzazione della stazione all'interno dell'aeroporto	ALTA	2014	3.000.000,00	RFI
a2) Collegamento alla linea ferroviaria - deviazione ed interrimento di un tratto della ferrovia	ALTA	2020	250.000.000,00	RFI
b) Nodo di Catania - prolungamento del passante metropolitano di RFI	MEDIA	-	507.000.000,00	RFI
c1) Prolungamento della linea metropolitana Stesicoro - Aeroporto (I tratto)	MEDIA	2015	90.000.000,00	Ferrovia Circumstetna
c2) Prolungamento della linea metropolitana Stesicoro - Aeroporto (II tratto)	MEDIA	-	425.000.000,00	Ferrovia Circumstetna

INFRASTRUTTURE STRADALI:

INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA
a) Autostrada Catania - Siracusa - II tronco	MEDIA	oltre 2016	-	ANAS

AEROPORTO GENOVA SESTRI

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 1.393.871	2015: 1.449.626	2020: 1.507.611
-------------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

INTERVENTI AEROPORTUALI PREVISI NEL PIANO DI SVILUPPO		
CONTRATTO DI PROGRAMMA in corso di definizione OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO		
IMPORTO COMPLESSIVO MASTER PLAN (2013-2020) : <u>37.084.000,00 €</u>		
ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:		
INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €
a) Ampliamento Terminal passeggeri di 8.000 mq pari al 57% rispetto all'attuale	definitivo	21.700.000,00
b) Piastra autostazione bus, parcheggio multipiano	preliminare	17.877.000,00
c) Nuovo Terminal Aviazione Generale	preliminare	2.520.000,00
d) Infrastrutture di volo -completamento taxiway, ottimizzazione piazzali aeromobili	preliminare	5.005.000,00
e) Collegamento pedonale Nodo internodale - Terminal	preliminare	4.000.000,00

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'					
D.A FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI					
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Collegamento dell'aeroporto di Genova alla rete ferroviaria nazionale - Realizzazione fermata all'interno dell'aeroporto	ALTA	-	2.127.000,00	RFI	
INFRASTRUTTURE STRADALI:					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Strada di scorrimento a mare 1° lotto	ALTA	2012	53.000.000,00	Comune di Genova	



AEROPORTO MILANO LINATE

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 9.061.749	2015: 10.500.000	2020: 10.500.000
-------------------------------------	-----------------	------------------	------------------

INTERVENTI AEROPORTUALI

PREVISTI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/SEA SpA

CONTRATTO DI PROGRAMMA approvato con Delibera CDA ENAC 04/05/2011 - Pubblicazione G.U. 25/07/2012, n. 172

OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO

IMPORTO COMPLESSIVO (2011-2020) : 179.964.000,00 €

ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISI NEL PERIODO 2011-2020:

INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO € 2011-2015	IMPORTO € 2016-2020
a) Adeguamento e ottimizzazione Terminal	preliminare	23.945.000,00	19.000.000,00
b) Manutenzione e ottimizzazione infrastrutture di volo	preliminare	17.967.000,00	16.000.000,00
c) Reti e impianti	preliminare	13.950.000,00	10.000.000,00
d) Sistemi/Programmi ICT	preliminare	10.331.000,00	10.331.000,00

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'					
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI					
<u>INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:</u>					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Metropolitana M4 - Policlinico - Linate. Realizzazione della fermata all'interno dell'Aeroporto. Consegnate le aree all'interno del sedime aeroportuale. Lavori in corso.	ALTA	2015	910.020.000,00	Comune di Milano	
<u>INFRASTRUTTURE STRADALI:</u>					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Tangenziale Est Milano	ALTA	2015	1.578.000,00	Concessioni Autostradali Lombarda S.p.A.	



AEROPORTO MILANO MALPENSA

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 19.087.098	2015: 25.282.966	2020: 32.086.967
-------------------------------------	------------------	------------------	------------------

INTERVENTI AEROPORTUALI

PREVISTI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/SEA SpA

CONTRATTO DI PROGRAMMA approvato con Delibera CDA ENAC 04/05/2011 - Pubblicazione G.U. 25/07/2012, n. 172

OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO

IMPORTO COMPLESSIVO (2011-2020) : 1.329.300.000,00 €

IMPORTO AL 2015: 111.146.000,00 €

ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2011-2020:

INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO € 2011-2015	IMPORTO € 2016-2020
a) Completamento aerostazione, nuovo satellite e ampliamento del 30% dell'attuale aerostazione	definitivo/esecutivo	213.540.000,00	14.500.000,00
b) Manutenzione attuali infrastrutture di volo e realizzazione 3° pista	preliminare	214.330.000,00	76.700.000,00
c) Cargo city	preliminare	63.800.000,00	5.000.000,00
d) Sistemi/Progetti ICT	preliminare	14.465.000,00	14.465.000,00

Le annualità degli investimenti potrebbero subire rimodulazioni in ragione delle modifiche degli andamenti del traffico.

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'						
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA E DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI						
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:						
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA		
a) Connessione alla linea AV Torino-Milano - potenziamento tratta Novara - Malpensa	ALTA	2013	78.850.000,00	Ferrovie Nord		
b) Connessione alla linea AV Torino-Milano - potenziamento tratta Saronno - Seregno	ALTA	2012	65.790.000,00	Ferrovie Nord		
c) Potenziamento linea Rho - Fiera Expo e collegamento raccordo Y Busto Arsizio - 1° stralcio	ALTA	oltre 2015	401.800.000,00	RFI		
d) Potenziamento linea Rho - Fiera Expo e collegamento raccordo Y Busto Arsizio - 2° stralcio	ALTA	oltre 2015	325.900.000,00	RFI		
e) Collegamento ferroviario Terminal 1 - Terminal 2	ALTA	2015	140.000.000,00	Ferrovie Nord - SEA		
f) Collegamento Lugano/Bellinzona - Nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese (Linea Arcisate-Stabio) che collega la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto mediante raccordo a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord di Gallarate	ALTA	2014	223.000.000,00	RFI		
g) Accessibilità ferroviaria da Nord (direttrice Sempione e Gottardo) - realizzazione di due interconnessioni a binario semplice alla linea Gallarate/Domodossola da e verso nord e sud prima fase funzionale	MEDIA	2015	135.000.000,00	RFI		
h) Accessibilità ferroviaria da Nord (direttrice Sempione e Gottardo) - realizzazione connessioni a doppio binario alla linea Gallarate/Domodossola e collegamento alla linea Gallarate/Varese seconda fase funzionale	MEDIA	2020	1.065.000.000,00	RFI		
INFRASTRUTTURE STRADALI:						
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA		
a) Collegamento SS11 alla Tangenziale Ovest (proseguimento della Malpensa-Boffalora/A4)	ALTA	2015	418.300.000,00	ANAS		
b) Collegamento con autostrada A8 Malpensa-Boffalora/A8 altezza Vanzaghello	ALTA	2015	261.000.000,00	ANAS		

AEROPORTO NAPOLI CAPODICHINO

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:			
	2011: 5.725.033	2015: 8.500.000	2020: 10.500.000
INTERVENTI AEROPORTUALI			
PREVISI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/GESAC SpA			
CONTRATTO DI PROGRAMMA APPROVATO con Delibera CDA ENAC 04/03/2009 - Pubblicazione G.U. 06/11/2009 n. 259			
Entrata in vigore tariffe 26/11/2009			
OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO			
IMPORTO COMPLESSIVO 2012 : 9.500.000,00 €			
ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:			
INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €	
a) Infrastrutture di volo - manutenzioni piazzali e raccordi	preliminare	5.594.000,00	
b) Terminal - ristrutturazione e adeguamento	preliminare	4.140.000,00	

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'					
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA E DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI					
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Connessione linea metropolitana 1 tratta Dante Garibaldi centro Direzionale	ALTA	2013*	2.405.720,00	Metropolitana di Napoli S.p.A.	

* Data da verificarsi. Potenziale aggiornamento a cura di Metropolitana di Napoli S.p.A. in funzione dello stato di avanzamento dei lavori, ad oggi non ancora iniziati.





AEROPORTO PALERMO

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 4.944.311	2015: 5.471.790	2020: 6.297.845
-------------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

INTERVENTI AEROPORTUALI PREVISTI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/GESAP Sp.A

CONTRATTO DI PROGRAMMA approvato con Delibera CDA ENAC 04/05/2011 - Pubblicazione G.U. 30/08/2012, n. 202

OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO

ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:

INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €
a) Ampliamento parcheggio autoveicoli	preliminare	10.000.000,00

INTERVENTI AEROPORTUALI URGENTI DA PREVEDERE CON FONDI PUBBLICI

N.B. Per la Regione Sicilia sussiste un Protocollo di Intesa che prevede un finanziamento di 92.000.000 di euro per gli interventi di ampliamento ed adeguamento tecnico delle aerostazioni degli aeroporti di Palermo, Catania e Trapani. Per tale Protocollo si auspica una forte e tempestiva azione di sollecito nei confronti della Regione Sicilia per definire e tramandarlo in APQ, in quanto tali risorse devono essere impegnate, pena il decadimento, entro il 2013 e realizzate le opere entro il 2015.

INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €
a) Ampliamento aerostazione di 30.000 mq pari ad un incremento dell'85% rispetto all'attuale	esecutivo	80.000.000,00

b) Realizzazione nuova torre di controllo		preliminare		30.000.000,00	
INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'					
NON PREVISTI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI					
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
Potenziamento metropolitana leggera	ALTA	2012	1.113.000,00	-	
INFRASTRUTTURE STRADALI:					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Realizzazione SS121 - tratto Bolognetta Mangarano e SS 189 Mangarano Lercara Friddi	MEDIA	2016	682.600.000,00	ANAS	
b) Adeguamento SS121	MEDIA	oltre 2016	386.170.000,00	ANAS	





AEROPORTO ROMA FIUMICINO

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 37.406.099	2015: 38.000.000	2020: 43.000.000
-------------------------------------	------------------	------------------	------------------

INTERVENTI AEROPORTUALI PREVISTI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/AdR Sp.A

CONTRATTO DI PROGRAMMA

Approvato da ENAC con Delibera CDA ENAC 18/07/2011 - Pubblicazione G.U. 28/12/2012, n. 301

OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO

Il completamento e l'approvazione del Contratto di Programma sbloccherebbe gli importi sottoriportati previsti in autofinanziamento.

IMPORTO COMPLESSIVO (2012-2021) : 2.629.694.960,00 €
IMPORTO AL 2016: 926.051.717,00 €
ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO:

INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO € 2012-2016	IMPORTO € 2012-2021
a) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Sud - Via di Rullaggio Charlie. Perimetrale. Reti Primarie	preliminare	7.432.135,00	155.410.225,00
b) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Sud - Completamento raddoppio TWR Bravo	preliminare	27.788.088,00	49.190.150,00
c) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Sud - Estensione piazzali ex area tecnica AZ (8 piazzole remote e 2 aree di rampa)	preliminare	6.887.331,00	12.226.716,00
d) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Sud - Pista 2/TWR India- Riquilifica e normativa	preliminare	23.585.000,00	23.585.000,00
e) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Sud - Riquilifica pista 3	preliminare	60.545.000,00	60.545.000,00

f) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Sud - Nuovi piazzali in area Pianabella (20 piazzole e 3 aree di rampa)	preliminare	252.625,00	28.850.345,00
g) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Sud - Estensione piazzali as/inn in area ex poste-quadrante 200 (4 stand classe E)	preliminare	968.101,00	12.899.365,00
h) Interventi infrastrutture di volo: Fiumicino Nord - Reti idrauliche e trattamento acque	preliminare	0,00	11.171.734,00
i) Interventi Terminal Fiumicino Sud - Aerostazione T4 e area imbarco J (20 gate)	preliminare	8.752.097,00	159.230.506,00
j) Interventi Terminal Fiumicino Sud - HUB Est. Area imbarco A (24 gate), ampliamento T1 e avanzo T1 (14.000 mq), estensione piazzali 200	preliminare	20.102.028,00	144.586.387,00
k) Interventi Terminal Fiumicino Sud - Connessioni HBS HUB est/ovest. Recupero impianto al net	preliminare	0,00	20.144.042,00
l) Interventi Terminal Fiumicino Sud - Ricostruzione Cargo AZ per BHS/HBS	preliminare	48.880.356,00	48.880.356,00
m) Interventi Terminal Fiumicino Sud - Area di imbarco F e avanzo T3 (ex Molo C) (14 gate)	esecutivo	194.264.846,00	194.264.846,00
n) Interventi Terminal Fiumicino Sud - Area di imbarco F (quota finanziata da Stato) (14 gate)	preliminare	46.132.747,00	46.132.747,00
o) Interventi Landside Fiumicino Sud - Viabilità- Svincolo aerea Cargo city	preliminare	4.441.998,00	4.441.998,00
p) Interventi Parcheggio Fiumicino Sud - Area centrale. Park multipiano Modulo F	preliminare	6.219.498,00	17.210.426,00
q) Altri interventi - Ricostruzioni Fiumicino Sud	preliminare	60.487.970,00	105.260.622,00
r) Altri interventi - Manutenzioni Fiumicino Sud	preliminare	278.354.752,00	469.673.347,00
s) GRTS - People Mover Collegamento tra i terminal di Fiumicino Sud, i parcheggi, lunga sosta e Fiumicino Nord	preliminare	3.565.750,00	160.403.992,00

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'						
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI						
<u>INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:</u>						
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA		
a) Servizio ferroviario Express Aeroporto-Stazione Tiburtina	ALTA	2013	-	RFI		
b) Potenziamento linea FR1 e Leonardo Express	ALTA	2013	-	RFI		
c) Corridoio C9 - Collegamento alla ferrovia Piramide-Oriente e alla metropolitana	MEDIA	2020	496.000.000,00	Comune di Roma		
<u>INFRASTRUTTURE STRADALI:</u>						
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA		
a) Completamento complanati A91 - Tratto A12 Fiumicino al fine di aumentare la capacità della A91 con la realizzazione di 5 corsie per senso di marcia	ALTA	2015	85.000.000,00	ANAS		
b) Svincolo Cargo city su A91, per evitare il passaggio di mezzi pesanti in aeroporto	ALTA	2015	-	ANAS		
c) By-pass autostradale A12 ss 148- A1 per evitare il traffico di lunga percorrenza sulla A91 Roma-Fiumicino	MEDIA	2020	2.310.000,00	ANAS		
d) Birella di collegamento con la stradale SS1 a FCO Nord e strada di accesso al porto ad ovest dello scivolo aeroportuale, finalizzata ad evitare il passaggio dei mezzi diretti al porto sulla A91	MEDIA	2020	340.000,00	ANAS		



AEROPORTO TORINO CASELLE

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 3.700.108	2015: 3.755.000	2020: 4.141.014
-------------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

INTERVENTI AEROPORTUALI PREVISTI DAL PIANO DI SVILUPPO			
CONTRATTO DI PROGRAMMA in corso di definizione			
OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO			
IMPORTO COMPLESSIVO al 2013: <u>36.969.850,00 €</u>			
ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:			
	INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €
a)	Interventi sul Terminal (quadri elettrici, BHS, apparecchiamenti operativi e commerciali)	preliminare	11.967.950,00
b)	Interventi su infrastrutture di volo - nquifica pista, piazzale, raccordi e realizzazione vasche per la raccolta delle acque di prima pioggia	preliminare	18.323.500,00

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'					
DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI					
<u>INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:</u>					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Interconnessione nodo di Rebaudengo	MEDIA	2015	162.000.000,00	RFI	
<u>INFRASTRUTTURE STRADALI:</u>					
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA	
a) Traforo del Frejus	MEDIA	2016	204.000.000,00	SITAF	





AEROPORTO VENEZIA

DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI:	2011: 8.507.691	2015: 8.154.000	2020: 11.000.000
-------------------------------------	-----------------	-----------------	------------------

INTERVENTI AEROPORTUALI PREVISTI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/S.A.V.E. SpA

CONTRATTO DI PROGRAMMA - Pubblicazione G.U. 31/12/2012, n. 302
 OPERE IN AUTOFINANZIAMENTO

Il completamento e l'approvazione del Contratto di Programma sbloccherebbe gli importi sottoripartiti previsti in autofinanziamento.

IMPORTO COMPLESSIVO 2010-2014: 217.848.840,00 €

ELENCO DELLE OPERE PRINCIPALI AEROPORTUALI IN AUTOFINANZIAMENTO PREVISTE NEL PERIODO 2013-2018:

INTERVENTO	LIVELLO DI PROGETTAZIONE	IMPORTO €
a) Ristrutturazione e ampliamento aerostazione del 40% rispetto a quella esistente	preliminare	64.000.000,00
b) Edificio polifunzionale - Centro Gehry	preliminare	81.740.036,00
c) Viabilità - Rotatorie ANAS su SS Triesteina	preliminare	4.585.000,00
d) Viabilità - People Mover	preliminare	9.775.000,00
e) Infrastrutture di volo - Rifacimento delle piste e attraversamenti idraulici	preliminare	10.005.000,00
e) Infrastrutture di volo - Ampliamento piazzale aeromobili di 4 piazzole	preliminare	8.000.000,00

f) Reti ed impianti - Adeguamenti ed aggiornamenti tecnologici manutenzioni straordinarie	preliminare	12.665.838,00
g) Realizzazione impianto fotovoltaico	preliminare	11.500.000,00

INTERVENTI NECESSARI A GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'						
NON RICOMPRESI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA DA FINANZIARE CON FINANZIAMENTI PUBBLICI						
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE:						
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA		
a) Collegamento diretto alla linea dell'Alta Velocità Venezia - Trieste con fermata dedicata in aeroporto	MEDIA	2020	1.929.000.000,00	RFI		
b) Brevetta di collegamento alla rete ferroviaria regionale finalizzata al potenziamento del trasporto pubblico urbano locale, verso la città di Venezia.	ALTA	2015	223.920.000,00	RFI		
c) Polo intermodale - stazione integrata	ALTA	2020	114.240.000,00	SAVE		
d) Polo intermodale - terminal intermodale	ALTA	2019	41.140.000,00	SAVE		
e) Polo intermodale - people mover di collegamento	ALTA	2014	32.600.000,00	SAVE		
INFRASTRUTTURE STRADALI:						
INTERVENTO	ORDINE DI PRIORITA'	FINE LAVORI	IMPORTO €	COMPETENZA		
a) Potenziamento dell'accesso dall'autostrada A4 Venezia - Trieste	ALTA	oltre 2015	-	AUTOVIE VENETE S.P.A.		
b) Nuova Triestina (by-pass di Tessera)	ALTA	-	70.000.000,00	ANAS		