

PROGRAMMAZIONE OPERE

Aeroporto di Palermo

Ed. Settembre 2015

PROGRAMMAZIONE OPERE AEROPORTO DI PALERMO

Descrizione dello stato attuale

L'aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo Punta Raisi è caratterizzato da un sedime che si estende su una superficie complessiva di circa 380 Ha, come risulta dalla documentazione prodotta dall'Ufficio Commissariale e allegata al decreto interdirigenziale Trasporti-Demanio n.112 del 29/10/2003, di assegnazione in uso gratuito all'ENAC. L'aeroporto di Palermo è stato certificato con decorrenza 30 maggio 2004 ed è affidato in gestione alla società di gestione GESAP S.p.A. per un periodo di 40 anni a far data dal 02/08/2007.

L'aeroporto è dotato di due piste di volo incidenti:

- la pista di volo principale, denominata RWY 07/25, caratterizzata da una lunghezza di 3326 m e da una larghezza di 60 m oltre due fasce laterali antipolvere (shoulders) di 7,50 m ciascuna, è pavimentata con sovrastruttura di tipo flessibile in conglomerato bituminoso, ad eccezione delle due testate pavimentate con pavimentazione rigida in lastre di conglomerato cementizio; la pista è dotata di RESA rispettivamente di dimensioni 120 x 120 (alle spalle della testata RWY 07) e di dimensioni 90 x 120 (alle spalle della testata RWY 25)
- la pista di volo secondaria, denominata RWY 02/20, caratterizzata da una lunghezza di 2068 m e da una larghezza di 45 m oltre due fasce laterali antipolvere (shoulders) di 7,50 m ciascuna, è pavimentata con sovrastruttura di tipo flessibile in conglomerato bituminoso, ad eccezione delle due testate

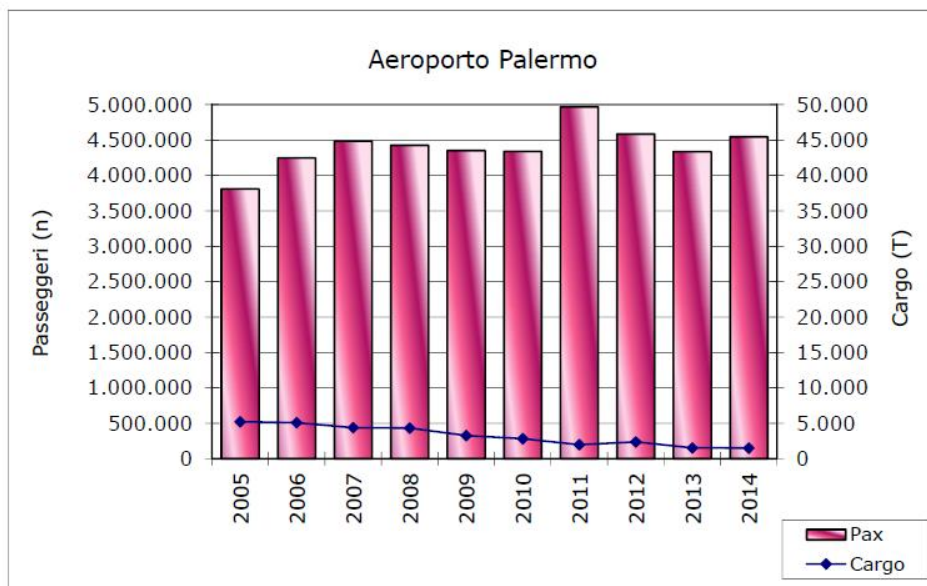


pavimentate con pavimentazione rigida in lastre di conglomerato cementizio.
Entrambe le testate presentano zone R.E.S.A di m 90x90.

La capacità operativa della pista con le attuali procedure di avvicinamento consente complessivamente n.20 movimenti/ora tra decolli ed atterraggi, l'aeroporto di Palermo in base alle caratteristiche fisiche della pista di volo principale è classificato nella Classe ICAO 4E. Il piazzale di sosta aeromobili disposto parallelamente alla RWY 07/25 è dotato di 36 posizioni di sosta, ripartite tra le varie classi di aeromobili.

La RWY 20 e la RWY 25 sono caratterizzate da avvicinamenti strumentali di precisione e sono dotate di sistema di radioassistenza I.L.S., Cat. 1 ICAO (Instrumental Landing System), la RWY 07 è strumentale non di precisione, mentre la RWY 02 non è strumentale.

L'aeroporto di Palermo ha registrato nel 2014 un volume di traffico commerciale di 4,5 milioni di passeggeri e 41 mila movimenti. Il grafico sotto riportato illustra l'andamento registrato sullo scalo negli ultimi dieci anni.





Nel primo semestre dell'anno in corso è stata registrata una crescita del volume dei passeggeri del 5,3% ed una diminuzione del 1,7% del numero dei movimenti rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Strumenti di Programmazione delle opere

L'aeroporto di Palermo è dotato di un Master Plan sviluppato all'orizzonte temporale del 2025 e su un traffico passeggeri di circa 7 milioni di passeggeri/anno. Il Master Plan è stato approvato tecnicamente nel 2013 dall'Enac e si è recentemente conclusa positivamente la procedura di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali. A breve, per la conclusione della procedura di approvazione del Master Plan, verrà avviata la procedura di conformità urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La GESAP ha sottoscritto il Contratto di Programma il 18/01/2012 per il periodo 2011 – 2014 con successiva proroga fino al dicembre 2015 .

Nel periodo di vigenza del citato Contratto di Programma, per il quale la società avrebbe dovuto investire **162 milioni di euro di cui circa 92 milioni in autofinanziamento e circa 70 milioni di euro con finanziamento pubblico**, la GESAP ha realizzato solo una parte degli investimenti che avrebbe dovuto realizzare nell'ambito degli impegni assunti con la sottoscrizione del Contratto stesso. **La Gesap s.p.a. ha realizzato investimenti per 85 milioni di cui 52 milioni in autofinanziamento e 33 finanziati con fondi pubblici.**

Le tariffe, in effetti, sono entrate in vigore il 19/09/2012 con circa diciannove mesi di ritardo.



Il nuovo Contratto di Programma presentato da GESAP per il periodo 2016 - 2019, che viene oggi redatto secondo le indicazioni contenute nei modelli di regolazione emanati dall'A.R.T., contiene di fatto una riprogrammazione delle opere che la società avrebbe dovuto realizzare nel precedente periodo. Il Piano degli investimenti proposto è caratterizzato da un importo di **65 milioni di euro di cui 13 milioni a carico di finanziamento pubblico**.

Le principali opere del piano sono costituite dalla riqualifica delle infrastrutture di volo e dall'adeguamento ed ampliamento dell'aerostazione passeggeri. L'intervento relativo all'aerostazione passeggeri, il cui progetto complessivo è stato già approvato dall'ENAC per un importo di circa 50 milioni di euro, verrebbe realizzato solo in minima parte nel prossimo quadriennio oggetto del Contratto di Programma, rimandando la maggior parte delle opere dopo il 2020 e quindi oltre gli impegni al momento assunti con la sottoscrizione del citato atto.

Tale proposta di fasatura delle opere riguardanti il terminal passeggeri non è stata ancora condivisa dall'Ente che ritiene prioritario l'adeguamento della struttura ed il livello del comfort fornito all'utenza anche considerando la capacità di spesa dichiarata dalla società di gestione.

Si allega, al fine di meglio evidenziare quanto sopra descritto, un quadro riassuntivo degli interventi.

Analisi Andamento Economico, Patrimoniale e Finanziario degli ultimi 5 anni

La società Gesap S.p.A. è l'ente gestore totale dello scalo di Palermo sulla base del Decreto Interministeriale n. 119 del 2 agosto 2007.

La medesima società ha, inoltre, sottoscritto con l'Enac la Convenzione n. 47 di gestione totale per lo scalo palermitano in data 2 agosto 2007.

In data 18 giugno 2012 con decreto interministeriale n. 198 è stato approvato il Contratto di Programma tra Enac e Gesap S.p.A. per il periodo 2011 -2014.



I bilanci d'esercizio relativi alle annualità 2009 - 2012 hanno registrato risultati costantemente negativi: in particolare si riscontrano le gravi perdite del 2011 per € 3.328.062 e del 2012 per € 7.680.089, dovuta quest'ultima anche a seguito della svalutazione della partecipazione della controllata GH Palermo S.p.A..

Il bilancio 2013 chiude invece con un utile d'esercizio di € 1.270.508. L'inversione di tendenza è chiaramente l'effetto dell'applicazione delle tariffe del Contratto di Programma stipulato con Enac, contratto di programma che è tuttavia scaduto a fine 2014.

Infine, per quanto concerne i dati dell'anno 2014, si rileva come lo scalo di Palermo ha registrato un traffico pari a 4.560.691 WLU (+4,82% rispetto al 2013) in perfetta media con il complesso degli aeroporti italiani che ha registrato un aumento del 4,83%.

Il bilancio 2014 si chiude con un utile d'esercizio di € 1.145.460 in diminuzione di circa il 10% rispetto al 2013.

In data 27 novembre 2014 l'assemblea dei soci ha deliberato l'aumento gratuito del Capitale Sociale da € 25.243.989 a € 66.850.027 mediante utilizzo di € 41.606.038 della riserva da sovrapprezzo azioni, versata dai soci nel giugno del 2014 in esecuzione di un precedente aumento di capitale deliberato il 5 dicembre 2012.

Tale aumento di capitale ha consentito da un lato di ridurre il totale dell'indebitamento finanziario della società passato da € 72,1 milioni del 2013 ai € 39,5 milioni del 2014, riequilibrando anche in parte gli indici di bilancio di natura finanziaria e patrimoniale, ora a livelli accettabili.

Nell'ambito delle attività per la privatizzazione della società si segnala che il 26 settembre 2014 è stato stipulato con la KPMG Advisory S.p.A. (advisor) un contratto per l'affidamento dei servizi di advisory per l'assistenza e la consulenza economico finanziaria organizzativa e di supporto tecnico per la valorizzazione e la cessione della partecipazione di controllo della società. Il lavoro svolto dall'advisor è già stato sottoposto all'attenzione dell'assemblea dei soci del 9 aprile 2015, ma non se ne conoscono le eventuali decisioni.



Per quanto riguarda le tariffe dell'anno 2015, l'aggiornamento tariffario è stato determinato dall'ENAC in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 1, comma 11 quater del Decreto Legge n. 133 del 12.09.2014, convertito, con modificazioni, in Legge 11.11.2014 n. 164, applicando alle tariffe in vigore nell'anno 2014 un incremento pari al tasso di inflazione programmato per il 2015, pari allo 0,60%.

REGIONE SICILIA

Aeroporto di Palermo Punta Raisi

Il Contratto di Programma Enac-Gesap 2011 - 2014 è entrato in vigore il 20.09.2012 con circa 19 mesi di ritardo.

| Totale dei finanziamenti effettuati nel periodo di vigenza di CONTRATTO DI PROGRAMMA 2011 -2014 | | |
|--|----------------|--------------------|
| Investimenti programmati | Fondi pubblici | 70.332.817 |
| | Autofinanziati | 91.932.973 |
| | TOTALE | 162.265.790 |
| Investimenti realizzati | Fondi pubblici | 33.456.701 |
| | Autofinanziati | 51.219.212 |
| | TOTALE | 84.675.913 |

Intermodalità: L'aeroporto è collegato con la linea ferroviaria

Aeroporto di Catania Fontanarossa

Il Contratto di Programma ENAC - SAC quadriennio 2012 - 2015 è entrato in vigore il 13 marzo 2013 con circa 14 mesi di ritardo.

| Totale dei finanziamenti effettuati nel periodo di vigenza di CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012 -2015 | | |
|--|----------------|--------------------|
| Investimenti programmati | Fondi pubblici | - |
| | Autofinanziati | 140.615.029 |
| | TOTALE | 140.615.029 |
| Investimenti realizzati | Fondi pubblici | - |
| | Autofinanziati | 55.923.588 |
| | TOTALE | 55.923.588 |

Intermodalità: Progetto per l'integrazione tra le modalità di trasporto aereo e ferroviario

ENAC, la SAC ed RFI sono stati i promotori dell'Azione che intende mettere a sistema le modalità di accesso su ferro allo scalo catanese, prevedendo un'integrazione effettiva nell'aeroporto internazionale di Catania Fontanarossa, tra la linea ferroviaria nazionale Messina-Catania-Palermo e la linea metropolitana urbana in progetto. La Commissione Europea ha co-finanziato il progetto preliminare dell'intervento per 1 Mil di Euro.

L'attuazione di tali progetti favorirà non solo la connessione con l'area metropolitana di Catania ma anche con altre città della catchment area dello scalo, migliorando sensibilmente l'accessibilità dell'aeroporto che ha ormai ampiamente consolidato un ruolo fondamentale nel garantire la mobilità dei cittadini della regione.

PALERMO PUNTA RAISI - CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC/GESAP 2011 -2014

MONITORAGGIO AGGIORNATO AD AGOSTO 2015

| INTERVENTO | IMPORTO DA CdP € | DATA INIZIO LAVORI | AVANZAMENT O % LAVORI | DATA FINE LAVORI DA CdP | DATA FINE LAVORI | NOTE |
|---------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|-------------------------|------------------|---|
| 1.1 | 1.975.426,94 | 14/12/2009 | 57% | GEN 2012 | DIC 2015 | |
| 1.2 | 4.422.507,07 | 01/03/2010 | 80% | APR 2011 | DIC 2015 | |
| 1.3 | 12.617.125,32 | 18/10/2011 | 53% | FEB 2014 | GIU 2016 | |
| 1.4-9 | 56.306.000,00 | SETT 2016 | 2% | VARIE FINO AL 2016 | DIC 2021 | L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 56.306.000,00 |
| 2.1 | 21.784.957,82 | SETT 2015 | 76% | APR 2011 | GIU 2016 | Si fa riferimento ai lavori dell'integrazione area pavimentata lato Palermo; i lavori principali sono stati |
| 2.2 | 2.282.207,80 | - | 100% | AGO 2010 | | COMPLETATO |
| 2.3 | 2.894.062,50 | MAR 2018 | 0% | OLTRE IL 2016 | SETT 2020 | L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 19.293.750,00 |
| 3.1 | 8.874.631,70 | 20/06/2009 | 94% | APR 2011 | 03/08/2015 | |
| 3.2 | 1.471.584,58 | | 100% | GEN 2010 | | COMPLETATO |
| 3.3 | 1.875.000,00 | MAR 2020 | 0% | FEB 2014 | SETT 2020 | L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 1.875.000,00 |
| 3.5 | 3.125.000,00 | | 0% | MAG 2015 | | Intervento previsto oltre il 2020 |
| 3.6 | 1.970.045,18 | | 100% | FEB 2010 | | COMPLETATO |
| 3.7 | 2.797.813,13 | 01/06/2012 | 27% | FEB 2015 | GIU 2018 | |
| 4.1 | 437.500,00 | AGO 2017 | 0% | GEN 2015 | DIC 2017 | Intervento previsto oltre il 2020 |
| 4.2 | 2.487.102,90 | SETT 2016 | 0% | FEB 2012 | AGO 2017 | |
| 4.3 | 1.725.532,34 | | 100% | FEB 2011 | | COMPLETATO |
| 4.4 | 756.250,00 | FEB 2020 | 0% | FEB 2014 | SETT 2020 | L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 756.250,00; intervento previsto nell'annualità 2020 |
| 5.1 | 14.634.432,86 | | 100% | GIU 2011 | | COMPLETATO |
| 5.2 a | | GEN 2020 | 0% | OLTRE IL 2016 | n.d. | Intervento previsto oltre il 2020 |
| 5.2 b | 3.084.757,91 | AGO 2019 | 0% | OLTRE IL 2016 | OLTRE 2020 | L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 16.875.000,00 |
| 5.3 | 1.100.000,00 | GEN 2020 | 0% | MAG 2015 | | Intervento previsto oltre il 2020 |
| 6.1 | 1.875.000,00 | NOV 2016 | 0% | GEN 2014 | DIC 2019 | |
| 6.2 | 1.250.000,00 | OTT 2017 | 0% | APR 2011 | SETT 2018 | |
| 6.3 | 1.748.467,78 | | 100% | OTT 2011 | | COMPLETATO |
| 6.4 | 625.000,00 | AGO 2019 | 0% | OLTRE IL 2016 | OLTRE 2020 | L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 6.250.000,00 |
| 6.5 | 1.549.076,25 | OTT 2019 | 0% | OTT 2011 | GIU 2020 | L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 1.554.276,00 |
| 6.8 a | 8.596.307,92 | OTT 2016 | 0% | MAR 2012 | MAR 2017 | |
| TOTALE | 162.265.790,00 | | | | | |