

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



Ente Nazionale Aviazione Civile

AEROPORTO "MARCO POLO" DI VENEZIA



**PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI
PIANO DECENNALE 2012/2021
(II° quinquennio 2017-2021)**

Rev. 0 – Prima emissione - giugno 2016

SCHEDA A



**CONCESSIONARIA DEL
MINISTERO DEI TRASPORTI**

V.le G. Galilei, 30/1 – 30173 Venezia – Tessera (Italia)

IL LEGALE
RAPPRESENTANTE
A.D. Dott.ssa Monica Bearpa

ACCOUNTABLE
MANAGER
Ing. Cortado Fischer

POST HOLDER
PROGETTAZIONE
Ing. Franco Dal Pos

POST HOLDER
MANUTENZIONE
- Ing. Virgilio Stramazzo

Preparato da:
SAVE ENGINEERING
S.r.l. VENEZIA

Approvato da:
DIRETTORE TECNICO
SAVE ENGINEERING S.r.l.
Ing. Enrico Zorghi

Le presenti schede, redatte da SAVE Engineering S.r.l. ed approvate da SAVE S.p.a. traggono origine dalle Note ENAC – Direzione Generale Regolazione Aeroporti Rif. Prot. 80152/DIRGEN/APS del 12 dicembre 2006, Prot. 38275/DIRGEN/APS del 18 giugno 2008 e Prot. 90287/DIRGEN/DG del 21 dicembre 2009 che a loro volta richiamano:

- P.to 7.1 e art. 8.1 della Circolare APT 21 di ENAC;
- Circolare interministeriale n.1408 del 23.02.1996 (pubblicata nella G.U. n.117 del 21.05.1996);
- Art. 128 D.lgs 163/06;
- Piani di Sviluppo Aeroportuali, linee guida ENAC prot.4820/UPA del 22 novembre 2001;
- Piano quarantennale di Venezia annesso alla proroga della Concessione al 2041;
- Piano Quadriennale 2010-2013 di Venezia (Rev.3 dell'aprile 2010);
- Piano Decennale 2012-2021 di Venezia (Rev.2 di maggio 2011);
- Master Plan 2030 di Venezia;
- Master Plan 2021 di Venezia.

1. CONTENUTI DEL PIANO

Con riferimento alle Note ENAC del 12.12.2006, del 18.06.2008 e del 21.12.2009 ed a seguito di più riscontri con l'area competente di ENAC, l'oggetto del Piano decennale è, oltre alla *Relazione di inquadramento* e le *Previsioni di traffico* (inserito come documento separato) che devono essere congruenti e correlati direttamente con il *Master plan* e le sotto illustrate Schede:

- la *Scheda A*, per tutto il periodo regolatorio, suddiviso tra anni a consuntivo ed anni previsionali, che è il piano investimenti vero e proprio in cui sono specificate le fonti di finanziamento dei singoli interventi (nel caso in esame è stato scelto di inserire *i soli investimenti a carico di SAVE S.p.A.* pur gravando sul sedime aeroportuale ulteriori interventi a carico di Enti terzi o Subconcessionari);
- la *Scheda B*, limitata al primo quinquennio, che chiarisce con un Gant le varie fasi (progettazione, autorizzazione, ecc.) di ogni singola commessa;
- le singole *Schede C e D* degli interventi, di maggior dettaglio rispetto alle Schede A e B, che permettono durante il quinquennio di monitorare gli interventi in fase di attuazione.

2. IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI DECENNALE

In questa sezione viene presentato il secondo quinquennio del programma degli interventi con orizzonte finale 2021. Il Piano decennale è stato redatto in coerenza con le linee di sviluppo del nuovo Master Plan 2021 recentemente approvato da ENAC. Questo Piano ha il periodo regolatorio dal 2017 al 2021, considerando il 2022 come anno di raccordo al futuro Piano.

La programmazione degli interventi di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali si riferisce a *stime di traffico teoriche*, mentre la realizzazione degli interventi stessi avviene con le *effettive necessità derivanti dal traffico reale oltre che dai vincoli di bilancio imposti da una società quotata in borsa*.

Come noto, l'evoluzione reale del traffico presenta picchi e valli che sono funzione di una moltitudine di parametri, molti dei quali imprevedibili.

Obiettivo di una corretta pianificazione è la certezza di sapere a priori dove e come intervenire sulle criticità dei vari processi operativi a fronte di crescita del traffico e di modifiche operative/normative, in un'ottica di lungo termine; in altre parole realizzare le infrastrutture in modo coordinato con la pianificazione di lungo periodo.

L'effettiva costruzione di quanto pianificato avverrà poi in funzione delle reali condizioni operative che si verificheranno ai vari orizzonti temporali; in altre parole realizzare le infrastrutture quando servono.

Per quanto sopra esposto, la precisione nella stima del programma attuativo degli investimenti è inversamente proporzionale all'orizzonte temporale di riferimento, per cui i primi anni del secondo quinquennio del piano decennale presentano una maggiore probabilità di attuazione nei tempi previsti, per

gli anni successivi è plausibile invece una modifica in funzione dei reali scenari di traffico, delle normative nazionali e degli scenari economici e politici internazionali. Tale variazione può essere, per quanto detto, sia in anticipo che in ritardo rispetto a quanto programmato.

SCHEDA A



Il piano di riferimento interessa il decennio 2012-2021 (distinto tra valori consuntivati e previsionali).

Le aree di investimento individuate da ENAC, nelle quali sono state raccolte la singole commesse, sono:

0. **PIANI DI SVILUPPO**, comprendente lo studio di fattibilità per il nodo intermodale in cui si inserisce il progetto delle reti TEN-T, e la redazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale.
1. **TERMINAL**, riguardante investimenti sul Terminal passeggeri *attivo* (escluso quindi l'edificio del vecchio Terminal che è stato dimesso da funzione di aerostazione passeggeri anche se accoglie al suo interno *altre* attività aeroportuali). All'interno dell'area "Terminal" è stato individuato da ENAC il sottogruppo "**Piano di utilizzo dell'aerostazione**" (cod. 1.100.1) che individua i progetti specifici che in qualche modo modificano sostanzialmente il layout dei servizi aeroportuali all'interno del Terminal.
2. **EDIFICI VARI**, individuante gli edifici diversi dal Terminal o comunque non ricadenti nelle altre tipologie di aree individuate;
3. **SISTEMA DI ACCESSO – VIABILITÀ – PARCHEGGI**, riguardante il sistema viario dei parcheggi ed anche i mezzi di trasporto meccanizzati quali il people mover;
4. **INFRASTRUTTURE DI VOLO**, riguardante tutte le infrastrutture aeroportuali air-side quali pista, apron e opere connesse;
5. **RETI ED IMPIANTI**, riguardante tutte le opere elettriche, dati ed idrauliche che si estendono nel sedime; in questo cluster, inoltre, sono stati inseriti i piccoli lavori di manutenzione straordinaria che vengono continuamente svolti negli edifici in gestione a SAVE;
6. **ECOLOGIA**, area in cui sono stati inseriti interventi di tipo idraulico che hanno l'obiettivo di eliminare apporti inquinanti nell'ecosistema lagunare di Venezia, opere di adeguamento della rete di bonifica anche al di fuori del sedime aeroportuale, interventi per la riduzione e il monitoraggio dell'inquinamento acustico causato dalle operazioni di volo e opere per la depurazione dei rifiuti urbani, opere di compensazione ambientale derivanti dalla VIA.
- 1.100 **INTERVENTI DEL PIANO DI UTILIZZO DELL'AEROSTAZIONE (PUA)**, cluster in cui confluiscono gli interventi previsti nei piani biennali del PUA emessi o da emettere (interventi in previsione) oppure altri interventi minori assimilabili e comunque congruenti col piano stesso.
8. **AUTOMEZZI MOBILI ED ARREDI**, area in cui sono considerati i costi relativi agli acquisti degli automezzi a servizio dell'aerostazione e dei mobili necessari all'arredo dei locali air e landside presenti nel sedime.

E' opportuno evidenziare che nonostante la precisa distinzione del confine tra i singoli cluster, alcune commesse possono essere correttamente allocate in un cluster piuttosto che in un altro a seconda che si voglia esaltare una sua caratteristica piuttosto che un'altra.

Molta attenzione è stata richiesta da ENAC, già dal primo piano quadriennale di SAVE (Rev.0 del novembre 2007), nella *distinzione dei finanziamenti* delle opere chiedendo, per ogni investimento, la distinzione specifica della fonte di finanziamento secondo la seguente suddivisione:

	(giallo)	fonte art. 17 L.67/1997 e 135/1997.
	(azzurro)	fonti di finanziamento di Terzi (da Subconcessionari, da altre società del Gruppo, da Enti



(bianco)

fonti dirette del **Gestore** SAVE (autofinanziamento) oggetto del contratto di programma ai fine degli adeguamenti delle tariffeTab.1 - *Distinta delle Fonti di finanziamento individuate da ENAC*

Se purtroppo SAVE non può usufruire della fonte di finanziamento art. 17 L.67/1997 e 135/1997, godrà o ha goduto nel primo quinquennio invece, direttamente o indirettamente, di alcuni finanziamenti pubblici importanti da parte della Regione, RFI, ANAS, Comunità Europea oltre che di altre società o sub concessionarie partecipare da altri Enti importanti quali ACTV, Comune di Venezia, ecc.

Ovviamente soltanto gli investimenti in autofinanziamento sono pertinenti all'incremento delle tariffe in quanto quelli finanziati da terzi sono autonomamente coperti. Per tale ragione SAVE Spa ha scelto di implementare in questo piano solo gli investimenti in AUTOFINANZIAMENTO ovvero a carico di SAVE Spa. In tal senso si precisa che gli interventi sarebbero tutti quindi individuati col colore bianco (finanziamento a carico del Gestore) ma, per facilitare la lettura e senza alcuna correlazione con le fonti di investimento, sono stati usati colori diversi (grigio: lavoro completato entro il 2015; azzurro: lavoro attivo; verdino: lavoro minore compreso in un intervento complessivo) nella Scheda.

I finanziamenti di terzi sono comunque molto importanti perché, pur non entrando nel bilancio di Save S.p.a., una volta realizzate le opere, possono costituire importanti asset sul demanio che possono essere devolvibili a ENAC a fine concessione, si pensi per esempio all'opera (6.3) smaltimento acque meteoriche I e III stralcio.

Per la redazione della Scheda A si sono osservate infine le seguenti **REGOLE**:

1. i valori economici previsti non sono valori correnti in quanto non tengono conto dell'inflazione;
2. l'anno di riferimento per i valori economici previsionali è il 2016, oppure, per le commesse dotate di progetto esecutivo, l'anno di riferimento sarà quello di emissione del progetto stesso indicato dal Progettista (ante 2011);
3. gli importi inseriti nei singoli anni sono gli importi totali derivanti dal quadro economico complessivo;
4. alcune commesse risultano essere *co-finanziate* tra fonti di Terzi e del Gestore. Per ovviare al problema è stato preso l'accorgimento che la singola commessa resta individuata con un unico codice ma si è riportato nel piano la sola fonte di finanziamento del Gestore (cfr. nella Scheda A l'intermodal node – feasibility TEN-T, Smaltimento acque meteoriche I° e II° stralcio, ecc.).

Resta il fatto che le condizioni al contorno del piano degli investimenti rappresentato nelle Schede A (e B) è frutto di analisi tecniche riportate nel Master Plan risultanti da una serie di *ipotesi* che vengono di seguito esposte pur non in modo esaustivo:

- ipotesi del traffico passeggeri, traffico aviazione generale e traffico cargo riportate nel Master Plan e sintetizzate nei paragrafi precedenti;
- sviluppo degli eventi in modo graduale e continuo in linea con le previsioni di traffico.

Risulta evidente che il Piano deve restare, così come condiviso con ENAC, un piano *flessibile* e *non rigidamente vincolante*, utile come strumento di programmazione e di monitoraggio ma che potrà essere oggetto di modifica sulla base:

- della *sostenibilità degli investimenti* ovvero della *reale* capacità della Business Unit Aeroportuale del Gruppo SAVE di *generare cassa* e quindi, ad esempio, dipenderà dalla dinamica tariffaria ipotizzata, dal costo del lavoro ipotizzato, dai servizi da erogare previsti, ecc. Non si può prescindere infatti dal fatto che il piano deve sempre e comunque essere compatibile con la condizione di un <<autofinanziamento delle opere>> così come riportato nelle Linee guida per la redazione dei Master Plan di ENAC trasmessa il 22.11.2001 a fronte di una congrua remunerazione delle fonti di finanziamento;
- di altre esigenze e opportunità che potranno derivare da una politica di gestione di un più esteso sistema aeroportuale (Venezia, Verona, Treviso, Padova, Lido di Venezia, Charleroi, etc) che potrà comprimere o estendere il piano in un'ottica di *sinergia di gestione*, di strategie di specializzazione, ecc.

