Enac

Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto 2010

ENAC
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

2010

Enac

Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto 2010

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE
Viale del Castro Pretorio 118 - 00185 Roma
Tel. 06 44596-1 - Fax 06 44596493
www.enac.gov.it

Presidente
Vito Riggio

Membri del Consiglio di Amministrazione
Andrea Corte
Lucio d'Alessandro
Franco Pronzato
Roberto Serrentino

Collegio dei Revisori dei Conti
Rosa Grimaccia (Presidente)
Novella Coppa De Donno
Dino Poli

Direttore Generale
Alessio Quaranta

Coordinamento editoriale
Adolfo Marino - Direzione Pianificazione Strategica e Ricerca

Finito di stampare nel mese di giugno 2011
da E.M.S. Easy Management Solutions Srl - Roma

Nel campo dell'aviazione civile il 2010 si è chiuso con un aumento del numero dei passeggeri del 7% rispetto all'anno precedente, confermando i segnali di crescita già avvertibili nel 2009.

Sempre maggiore è stato il presidio della sicurezza da parte dell'Enac. Alcuni casi hanno occupato addirittura il centro della scena mediatica, come nel caso dell'eruzione del vulcano islandese che ad aprile 2010 ha portato alla decisione di interdire gli spazi aerei europei. Oppure la sperimentazione dei body scanner, una misura aggiuntiva rispetto alle verifiche attuali di security finalizzata ad aumentare il livello di sicurezza e facilitare i controlli.

Elementi a riprova del fatto che il nostro è un settore mondializzato, nel quale occorre dare risposte certe in tempi brevi a sollecitazioni che ci giungono da un orizzonte ben più vasto di quello nazionale.

La prossima sfida sarà senz'altro quella di anticipare le spinte propulsive dell'uscita dalla crisi. Si tratta di una ripresa che non può coglierci impreparati, dal momento che le attuali infrastrutture aeroportuali non saranno in grado di sostenere adeguatamente le future potenzialità di sviluppo del traffico aereo. Di fronte a proiezioni per cui in Italia si passerà dagli attuali 130 milioni di passeggeri a 230 milioni entro il 2030, è impensabile che gli aeroporti possano diventare il collo di bottiglia dell'intero comparto.

Non è un problema soltanto italiano. Già nel gennaio del 2007 la Commissione europea aveva segnalato con preoccupazione il "crescente divario tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei" e il rischio di una "crisi della capacità aeroportuale", che nel 2025 potrebbe condurre ad una congestione del sistema del traffico aereo.

Proprio perciò in questo Rapporto 2010 abbiamo ritenuto opportuno fare un focus sugli aeroporti fornendo un'ampia selezione di dati tecnici, economici e statistici, per dare un'idea della consistenza dell'intero comparto dell'aviazione civile in Italia.

La lettura del presente ha un senso strategico solo se proiettata in termini previsionali. In apertura presentiamo lo studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale che l'Enac ha commissionato al consorzio di esperti One Works-Nomisma-KPMG, a partire da un'esigenza non più rinviabile di pianificazione del sistema aeroportuale. Il pool al quale l'Enac ha affidato lo studio ha redatto un Atlante che potrà costituire la base per la redazione del Piano Nazionale degli Aeroporti, fornendo gli indirizzi strategici su scala nazionale da assumere come riferimento programmatico di sviluppo degli scali e delle infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità e l'integrazione con il territorio.

Terminato ormai il processo di certificazione degli aeroporti, che copre di fatto la totalità degli scali sui quali gravita il traffico aereo civile, resta ancora da risolvere il nodo delle tariffe.

I contratti di programma stipulati tra l'Enac e i singoli gestori sono lo strumento di regolazione economica per la determinazione delle tariffe aeroportuali. Il percorso di tali contratti è però caratterizzato da tempi molto dilatati, che comportano di fatto l'erosione di una parte significativa della loro efficacia contrattuale.

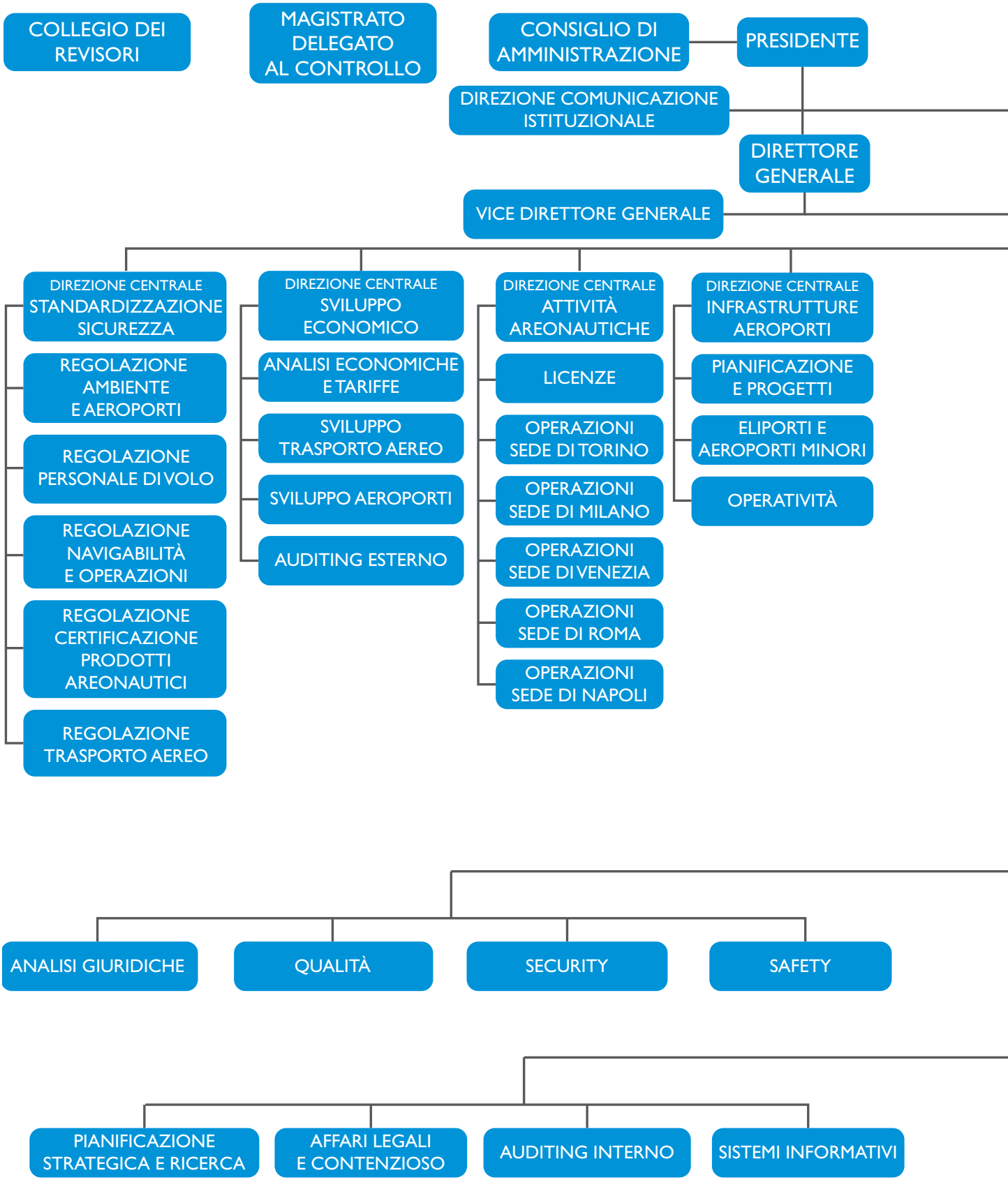
L'Enac ha proposto soluzioni alternative per ovviare almeno in parte alle perdite subite dai gestori per la lentezza e complessità delle fasi di approvazione, senza ottenere ad oggi risposte utili alla semplificazione del procedimento. I tempi lunghi di un iter tortuoso finiscono per avere ripercussioni negative sulla nostra economia, perché ritardano l'attuazione dei piani di sviluppo dei singoli aeroporti. Il che vuol dire rinunciare a una fetta di mercato che inevitabilmente si dirigerà su altri Paesi.

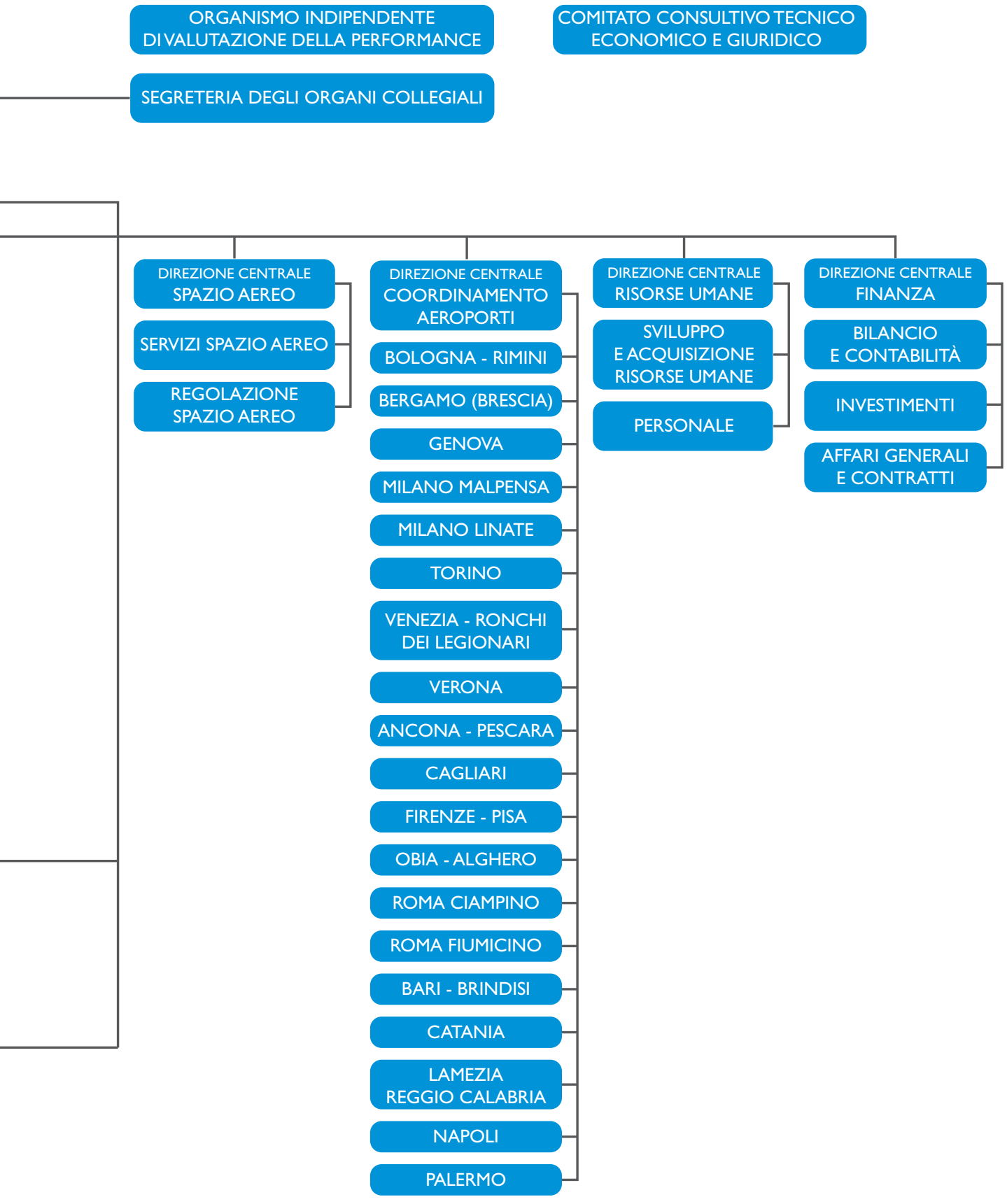
Per questo motivo è sempre più necessaria una chiara definizione del mandato istituzionale dell'Enac. Perché il mercato venga liberalizzato e possa così attirare capitali serve un'Autorità dell'aviazione civile totalmente autonoma, in ottemperanza a quanto previsto dalle normative comunitarie, che separano con nettezza la definizione delle tariffe da qualunque ingerenza da parte dei governi.

Fino ad oggi i cinque contratti di programma approvati (Bari, Brindisi, Napoli, Pisa e Bologna) non hanno subito modifiche una volta licenziati dall'Enac, prova tangibile di un'autonomia per ora conquistata sul campo. Una prova di maturità di tutte le istituzioni e di tutti gli operatori coinvolti nella negoziazione di uno strumento di regolazione forte ma condiviso, volano di sviluppo strategico per il nostro Paese.

Vito Riggio
Presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

ORGANIGRAMMA ENAC




ORGANISMO INDIPENDENTE DI VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE
COMITATO CONSULTIVO TECNICO ECONOMICO E GIURIDICO
SEGRETERIA DEGLI ORGANI COLLEGIALI
DIREZIONE CENTRALE SPAZIO AEREO
SERVIZI SPAZIO AEREO
REGOLAZIONE SPAZIO AEREO
DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO AEROPORTI
BOLOGNA - RIMINI
BERGAMO (BRESCIA)
GENOVA
MILANO MALPENSA
MILANO LINATE
TORINO
VENEZIA - RONCHI DEI LEGIONARI
VERONA
ANCONA - PESCARA
CAGLIARI
FIRENZE - PISA
OBIA - ALGHERO
ROMA CIAMPINO
ROMA FIUMICINO
BARI - BRINDISI
CATANIA
LAMEZIA REGGIO CALABRIA
NAPOLI
PALERMO
DIREZIONE CENTRALE RISORSE UMANE
SVILUPPO E ACQUISIZIONE RISORSE UMANE
PERSONALE
DIREZIONE CENTRALE FINANZA
BILANCIO E CONTABILITÀ
INVESTIMENTI
AFFARI GENERALI E CONTRATTI

Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2010
Servizi di linea e non di linea (arrivi + partenze)

	Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Transiti		Cargo	
		Numero	%	Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1	Albenga	1.137	150,4	2.201	59,8	-	-	-	-
2	Alghero	13.752	-7,6	1.385.567	-7,9	2.329	-6,8	1.440	-13,2
3	Ancona	12.717	11,6	511.417	20,6	6.617	6,8	6.276	12,3
4	Bari	33.184	14,9	3.371.693	19,4	18.145	-25,1	2.390	26,4
5	Bergamo	67.167	6,3	7.661.061	7,2	13.122	-0,7	106.050	6,5
6	Bologna	64.193	8,8	5.432.248	14,0	70.858	27,1	28.147	3,2
7	Bolzano	2.472	-1,5	53.917	5,3	107	205,7	-	
8	Brescia	6.258	-13,3	159.657	-19,5	882	44,4	20.969	-4,7
9	Brindisi	13.909	30,8	1.599.533	46,0	6.250	-26,3	120	-59,6
10	Cagliari	34.517	-4,3	3.426.864	3,3	14.547	-4,1	3.610	-9,3
11	Catania	57.249	3,5	6.301.832	6,7	19.075	-34,9	9.286	20,0
12	Crotone	2.472	132,3	105.040	103,2	-	-	-	-
13	Cuneo	2.755	94,3	175.607	39,2	1.492	79,1	2.030	-
14	Elba	445	-10,6	9.112	-1,1	-	-	-	-
15	Firenze	24.244	-11,3	1.724.784	2,1	140	-73,8	186	-22,2
16	Foggia	4.443	-5,4	70.061	3,8	-	-	5	150,0
17	Forlì	6.848	14,8	639.853	21,1	607	-60,3	1.146	-
18	Genova	16.763	3,5	1.272.048	13,6	5.906	-24,2	903	-44,2
19	Grosseto	1.094	34,1	8.364	69,4	-	-	-	-
20	Lamezia Terme	16.797	10,0	1.906.224	16,8	6.685	0,6	1.924	-0,2
21	Lampedusa	2.837	-24,1	192.306	2,3	12	-	34	-27,7
22	Milano Linate	91.907	-2,0	8.295.436	0,0	1.014	-19,5	19.063	12,0
23	Milano Malpensa	189.580	3,5	18.714.187	7,9	233.621	15,6	432.673	25,8
24	Napoli	55.914	-2,0	5.535.984	4,9	35.754	13,2	3.119	-3,5
25	Olbia	23.723	16,1	1.591.821	-1,9	28.773	-39,0	220	0,0
26	Oristano	580	-	7.411	-	-	-	-	-
27	Palermo	46.569	-5,7	4.341.696	-0,3	20.319	-9,4	2.827	-13,5
28	Pantelleria	4.040	14,8	139.805	2,2	363	-	60	-4,8
29	Parma	4.896	-8,3	238.970	-6,4	-	-100,0	-	-
30	Perugia	2.626	-21,1	111.140	-8,6	379	131,1	19	-
31	Pescara	5.677	-15,7	456.104	11,7	415	-62,6	2.085	-14,7
32	Pisa	36.339	0,8	4.048.068	1,3	14.153	-6,7	6.134	24,0
33	Reggio Calabria	5.772	-4,5	474.534	6,0	40.686	-26,2	185	50,4
34	Rimini	8.215	29,5	541.907	44,8	9.285	11,7	404	-34,2
35	Roma Ciampino	47.749	39,3	4.563.852	-4,1	121	365,4	18.003	6,0
36	Roma Fiumicino	329.252	3,3	35.956.295	7,6	382.557	24,1	164.546	18,6
37	Salerno	1.049	123,7	5.163	30,1	-	-	-	-
38	Siena	514	4,9	1.503	42,5	22	-38,9	-	-
39	Taranto	228	17,5	369	1,1	-	-	1.814	61,2
40	Torino	43.769	-5,1	3.541.073	10,2	11.446	-12,7	1.187	-24,0
41	Tortolì	dati non pervenuti							
42	Trapani	14.560	47,6	1.682.151	57,4	344	-96,3	10	25,0
43	Treviso	18.086	19,8	2.144.338	22,0	1.844	-64,5	2.932	16,3
44	Trieste	10.880	-6,1	723.075	4,2	2.300	-52,4	121	-38,3
45	Venezia	72.763	-0,4	6.801.941	2,2	15.528	22,1	25.377	12,5
46	Verona	33.280	-3,5	2.983.483	-0,8	33.042	40,9	548	-63,1
	Totale	1.433.221	3,7	138.909.695	7,0	998.740	6,9	865.843	17,8

Traffico commerciale complessivo nazionale 2010
Servizi di linea e non di linea (arrivi + partenze)

	Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
		Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1	Albenga	547	235,6	1.004	107,4	-	-
2	Alghero	9.982	-5,8	920.601	-2,8	1.440	-13,2
3	Ancona	6.828	20,4	160.262	30,1	5.587	19,4
4	Bari	24.078	8,3	2.507.636	13,5	2.339	25,5
5	Bergamo	19.238	17,8	2.112.365	20,8	12.624	14,9
6	Bologna	18.485	1,4	1.550.866	3,1	7.033	-43,0
7	Bolzano	2.428	0,0	53.049	7,1	-	-
8	Brescia	5.220	-12,3	57.461	-25,0	16.695	-3,8
9	Brindisi	11.400	27,9	1.337.457	41,6	45	-84,4
10	Cagliari	27.743	-4,4	2.710.458	5,6	3.555	-9,6
11	Catania	45.492	3,3	5.043.477	6,9	8.803	55,6
12	Crotone	2.472	132,3	105.040	103,2	-	-
13	Cuneo	1.424	336,8	46.843	44,7	2.030	n.s.
14	Elba	111	-36,6	224	-81,9	-	-
15	Firenze	3.892	-27,6	370.584	-3,5	66	-7,0
16	Foggia	4.228	-4,8	69.957	4,7	-	-
17	Forlì	3.149	-6,8	268.389	-7,2	1.146	-
18	Genova	9.553	9,1	809.384	20,8	528	-63,3
19	Grosseto	1.094	n.s.	8.364	n.s.	-	-
20	Lamezia Terme	14.442	13,9	1.635.778	24,7	1.922	0,6
21	Lampedusa	2.818	-24,3	191.380	2,0	34	-27,7
22	Milano Linate	58.778	-6,7	5.503.092	-5,7	3.664	-1,6
23	Milano Malpensa	35.591	213,0	3.662.176	321,3	2.185	436,9
24	Napoli	35.049	-3,6	3.063.676	4,5	2.454	89,4
25	Olbia	14.525	7,6	1.055.617	-4,0	217	-1,4
26	Oristano	580	-	7.411	-	-	-
27	Palermo	40.657	-5,3	3.747.167	2,6	2.789	-13,4
28	Pantelleria	3.999	14,3	139.448	1,9	60	-4,8
29	Parma	3.763	-5,6	169.610	-8,7	-	-
30	Perugia	1.232	-28,9	15.651	-17,4	1	-
31	Pescara	3.306	3,0	194.063	42,9	1.651	152,8
32	Pisa	10.225	-7,8	1.064.436	-2,9	4.775	29,4
33	Reggio Calabria	5.027	9,8	456.271	6,7	158	54,9
34	Rimini	2.125	-7,8	29.682	-13,3	-	-100,0
35	Roma Ciampino	14.777	109,8	800.057	-17,6	145	79,0
36	Roma Fiumicino	136.463	-3,1	12.673.576	0,9	12.190	-4,9
37	Salerno	880	107,1	4.857	24,6	-	-
38	Siena	286	2,1	1.008	62,8	-	-
39	Taranto	108	-7,7	294	-13,0	-	-
40	Torino	22.756	-4,8	2.143.574	11,0	261	-61,5
41	Tortolì	dati non pervenuti					
42	Trapani	9.562	33,7	1.025.385	42,0	10	900,0
43	Treviso	3.742	-3,6	372.407	4,7	10	-
44	Trieste	5.694	4,1	431.027	13,5	67	39,6
45	Venezia	21.079	6,7	1.888.800	10,8	2.368	31,1
46	Verona	13.461	-7,3	1.185.664	-2,2	243	-21,8
	Totale	658.289	5,4	59.595.528	10,1	97.095	6,3

N.S. = variazione non significativa in quanto relativa a valori anomali

Traffico commerciale complessivo internazionale 2010
Servizi di linea e non di linea (arrivi + partenze)

	Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
		Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1	Albenga	590	102,7	1.197	34,0	-	-
2	Alghero	3.770	-12,3	464.966	-16,6	-	-
3	Ancona	5.889	2,9	351.155	16,7	689	-24,2
4	Bari	9.106	37,0	864.057	40,4	51	88,9
5	Bergamo	47.929	2,3	5.548.696	2,8	93.426	5,5
6	Bologna	45.708	12,1	3.881.382	19,0	21.114	41,3
7	Bolzano	44	-47,0	868	-48,8	-	-
8	Brescia	1.038	-17,9	102.196	-16,1	4.274	-8,2
9	Brindisi	2.509	45,9	262.076	73,5	75	n.s.
10	Cagliari	6.774	-3,8	716.406	-4,6	55	22,2
11	Catania	11.757	4,2	1.258.355	5,8	483	-76,8
12	Crotone	-	-	-	-	-	-
13	Cuneo	1.331	21,9	128.764	37,3	-	-
14	Elba	334	3,4	8.888	11,4	-	-
15	Firenze	20.352	-7,3	1.354.200	3,8	120	-28,6
16	Foggia	215	-16,3	104	-84,5	5	150,0
17	Forlì	3.699	43,2	371.464	55,5	-	-
18	Genova	7.210	-3,1	462.664	2,9	375	109,5
19	Grosseto	-	-	-	-	-	-
20	Lamezia Terme	2.355	-9,3	270.446	-15,3	2	-88,2
21	Lampedusa	19	18,8	926	171,6	-	-
22	Milano Linate	33.129	7,7	2.792.344	13,5	15.399	15,7
23	Milano Malpensa	153.989	-10,4	15.052.011	-8,7	430.488	25,3
24	Napoli	20.865	0,8	2.472.308	5,3	665	-65,7
25	Olbia	9.198	32,4	536.204	2,7	3	-
26	Oristano	-	-	-	-	-	-
27	Palermo	5.912	-8,1	594.529	-15,1	38	-22,4
28	Pantelleria	41	95,2	357	n.s.	-	-
29	Parma	1.133	-16,0	69.360	-0,3	-	-
30	Perugia	1.394	-12,7	95.489	-7,0	18	-
31	Pescara	2.371	-32,7	262.041	-3,9	434	-75,8
32	Pisa	26.114	4,6	2.983.632	2,9	1.359	8,1
33	Reggio Calabria	745	-49,1	18.263	-9,3	27	28,6
34	Rimini	6.090	50,9	512.225	50,6	404	-33,9
35	Roma Ciampino	32.972	21,0	3.763.795	-0,6	17.858	5,7
36	Roma Fiumicino	192.789	8,3	23.282.719	11,7	152.356	21,0
37	Salerno	169	284,1	306	331,0	-	-
38	Siena	228	8,6	495	13,5	-	-
39	Taranto	120	55,8	75	177,8	1.814	61,2
40	Torino	21.013	-5,4	1.397.499	9,1	926	4,8
41	Tortolì	dati non pervenuti					
42	Trapani	4.998	84,3	656.766	89,3	-	-100,0
43	Treviso	14.344	27,9	1.771.931	26,3	2.922	15,9
44	Trieste	5.186	-15,3	292.048	-7,0	54	-63,5
45	Venezia	51.684	-3,0	4.913.141	-0,8	23.009	10,9
46	Verona	19.819	-0,7	1.797.819	0,2	306	-74,0
	Totale	774.932	2,3	79.314.167	4,8	768.748	19,4

N.S. = variazione non significativa in quanto relativa a valori anomali

Traffico commerciale di linea 2010
Internazionale e nazionale (arrivi + partenze)

	Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
		Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1	Albenga	-	-	-	-	-	-
2	Alghero	13.146	-6,1	1.344.245	-7,5	1.439	-13,1
3	Ancona	7.992	17,2	471.171	31,4	1.389	3,7
4	Bari	30.374	15,0	3.202.511	20,5	2.341	25,6
5	Bergamo	62.870	17,2	7.139.371	7,6	105.934	381,1
6	Bologna	58.374	10,5	4.922.490	16,1	16.854	5,3
7	Bolzano	2.328	1,0	50.786	8,6	-	-
8	Brescia	5.888	-12,3	117.191	-17,7	20.966	-4,7
9	Brindisi	12.853	33,1	1.562.394	47,5	63	-78,1
10	Cagliari	31.840	-5,0	3.329.562	2,9	3.600	-8,4
11	Catania	52.197	2,8	5.925.804	6,5	9.185	18,8
12	Crotone	2.449	162,5	104.473	149,5	-	-
13	Cuneo	1.383	23,4	171.740	40,4	-	-
14	Elba	244	-30,7	7.764	2,2	-	-
15	Firenze	24.129	-0,4	1.717.556	2,7	184	-22,7
16	Foggia	3.887	-6,1	69.617	4,0	4	-
17	Forlì	6.414	19,7	630.971	23,9	1.146	n.s.
18	Genova	16.233	5,0	1.221.074	16,1	615	-61,9
19	Grosseto	-	-	-	-	-	-
20	Lamezia Terme	13.985	17,2	1.645.674	20,5	1.922	0,6
21	Lampedusa	2.461	-12,4	151.957	16,7	34	-26,1
22	Milano Linate	91.894	-2,0	8.294.861	0,0	19.061	12,0
23	Milano Malpensa	179.664	4,4	17.357.290	9,5	414.981	26,7
24	Napoli	52.124	-0,5	5.075.932	5,1	2.921	-0,6
25	Olbia	16.319	5,3	1.575.980	3,4	210	-4,5
26	Oristano	580	-	7.411	-	-	-
27	Palermo	43.227	-6,8	4.146.863	-0,4	2.827	-13,5
28	Pantelleria	3.702	19,9	126.708	10,8	60	-4,8
29	Parma	3.646	-7,2	230.250	-6,1	-	-
30	Perugia	1.357	-36,9	103.779	-9,3	-	-
31	Pescara	4.810	-13,3	448.480	14,2	2.062	-15,1
32	Pisa	35.008	0,7	3.932.546	1,3	5.615	16,6
33	Reggio Calabria	5.772	16,3	474.534	7,3	185	50,4
34	Rimini	5.203	48,9	351.728	97,5	311	n.s.
35	Roma Ciampino	33.145	-2,2	4.534.147	-4,5	14.764	4,8
36	Roma Fiumicino	319.571	3,4	34.969.393	7,8	161.634	19,0
37	Salerno	960	241,6	5.004	36,0	-	-
38	Siena	-	-	-	-	-	-
39	Taranto	12	-	-		-	-
40	Torino	41.798	-1,9	3.322.431	11,1	841	-37,6
41	Tortolì	dati non pervenuti					
42	Trapani	14.071	52,4	1.680.629	57,6	10	25,0
43	Treviso	15.262	25,0	2.111.137	22,7	-	-
44	Trieste	9.302	-5,6	705.857	6,1	83	-4,6
45	Venezia	67.195	0,3	6.608.533	3,3	25.029	11,6
46	Verona	26.202	-2,3	2.103.475	2,7	539	-28,6
	Totale	1.319.871	3,8	131.953.319	7,7	816.809	33,1

N.S. = variazione non significativa in quanto relativa a valori anomali

Traffico commerciale non di linea (charter + aerotaxi) 2010
Internazionale e nazionale (arrivi + partenze)

	Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
		Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1	Albenga	1.137	150,4	2.201	59,8	-	-
2	Alghero	606	-32,4	41.322	-19,5	1	-66,7
3	Ancona	4.725	3,2	40.246	-38,5	4.887	15,0
4	Bari	2.810	14,1	169.182	2,0	49	81,5
5	Bergamo	4.297	-55,0	521.690	2,0	116	-99,9
6	Bologna	5.819	-6,0	509.758	-2,7	11.293	0,2
7	Bolzano	144	-29,8	3.131	-30,1	-	-
8	Brescia	370	-25,9	42.466	-24,1	3	61,5
9	Brindisi	1.056	8,3	37.139	3,1	57	533,3
10	Cagliari	2.677	5,6	97.302	20,0	10	-78,3
11	Catania	5.052	10,5	376.028	9,9	101	n.s.
12	Crotone	23	-82,4	567	-94,2	-	-
13	Cuneo	1.372	362,0	3.867	-0,5	2.030	n.s.
14	Elba	201	37,7	1.348	-16,4	-	-
15	Firenze	115	-96,3	7.228	-58,3	2	100,0
16	Foggia	556	0,0	444	-26,2	1	-50,0
17	Forlì	434	-28,4	8.882	-53,8	-	-
18	Genova	530	-28,8	50.974	-24,5	288	n.s.
19	Grosseto	1.094	34,1	8.364	69,4	-	-
20	Lamezia Terme	2.812	-15,8	260.550	-2,1	2	-88,2
21	Lampedusa	376	-59,5	40.349	-30,1	-	-100,0
22	Milano Linate	13	-56,7	575	-48,8	2	-84,6
23	Milano Malpensa	9.916	-10,1	1.356.897	-9,8	17.692	7,0
24	Napoli	3.790	-18,7	460.052	2,3	198	-32,4
25	Olbia	7.404	49,8	15.841	-83,8	10	-
26	Oristano	-	-	-	-	-	-
27	Palermo	3.342	11,9	194.833	2,0	-	-
28	Pantelleria	338	-21,8	13.097	-41,7	-	-
29	Parma	1.250	-11,3	8.720	-12,6	-	-
30	Perugia	1.269	7,7	7.361	2,3	19	-
31	Pescara	867	-26,9	7.624	-51,1	23	64,3
32	Pisa	1.331	3,4	115.522	1,3	519	299,2
33	Reggio Calabria	-	-100,0	-	-100,0	-	-
34	Rimini	3.012	5,7	190.179	-3,1	93	-84,8
35	Roma Ciampino	14.604	n.s.	29.705	179,3	3.239	12,3
36	Roma Fiumicino	9.681	-1,0	986.902	1,7	2.912	-0,7
37	Salerno	89	-52,7	159	-45,0	-	-
38	Siena	514	4,9	1.503	42,5	-	-
39	Taranto	216	11,3	369	1,1	1.814	61,2
40	Torino	1.971	-44,0	218.642	-1,9	346	60,9
41	Tortolì	dati non pervenuti					
42	Trapani	489	-22,9	1.522	-41,3	-	-
43	Treviso	2.824	-2,5	33.201	-11,0	2.932	16,3
44	Trieste	1.578	-9,3	17.218	-39,5	38	-65,1
45	Venezia	5.568	-8,1	193.408	-25,4	348	194,9
46	Verona	7.078	-7,4	880.008	-8,3	10	-98,7
	Totale	113.350	2,8	6.956.376	-5,9	49.035	-59,6

N.S. = variazione non significativa in quanto relativa a valori anomali

Indice

Capitolo 1 - La pianificazione aeroportuale

1. Lo studio sullo *Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale* 16
1.1 Struttura e contenuti dello studio 17
Accessibilità e bacini di utenza *18*
Intermodalità *19*
Investimenti e tempi di realizzazione in Italia *19*
Capacità degli aeroporti e traffico previsto al 2030 *21*
1.2 Risultati dello studio 26
Definizione degli scali strategici *27*
14 Aeroporti strategici *27*
Definizione degli scali non strategici *27*
10 Aeroporti primari *27*
24 Aeroporti complementari *27*
Scali con sviluppo correlabile *28*
1.3 Le Priorità 28

2. Opportunità di mercato e scenari infrastrutturali 29

3. Adempimenti per il consolidamento istituzionale dello studio 35

4. Gli strumenti operativi futuri 36

5.Gli aeroporti a gestione diretta 37

6. Il Protocollo di legalità 38

7. Il programma triennale degli investimenti infrastrutturali 39

Capitolo 2 - La safety

1. Il sistema informativo eE-MOR 44
1.1Raccomandazioni di sicurezza 44
Le attività aeronautiche: il rilascio e la sorveglianza delle certificazioni *45*

2. Attività di certificazione e di approvazione 46
2.1 Regolazione, Navigabilità e Operazioni 46
Licenze di Manutentore Aeronautico *46*
Prescrizioni di Aeronavigabilità *47*
Attività di qualificazione dei simulatori di volo *47*
2.2 Certificazione Prodotti Aeronautici 47
2.3 Regolazione Certificazione Prodotti Aeronautici 49
2.4 Regolazione Personale di Volo 49

3 Attività di standardizzazione 50
3.1 Regolazione Navigabilità e Operazioni 50
Produzione normativa *50*

4. Attività internazionale 50
Il Master in Gestione dell'aviazione civile *51*

5. I programmi Safa e Sana 51
Attività ispettiva Safa nel 2010 *51*
Attività ispettiva Sana nel 2010 *54*
Cooperazione internazionale *54*

Capitolo 3 - La regolazione dello spazio aereo

1. Attività di certificazione, vigilanza e controllo 58
Fornitori dei servizi di navigazione aerea (ANS) *58*
Certificazione del personale *59*

Interoperabilità 59
1.1 Attività di regolazione 59
1.2 Fornitura dei servizi dell'Aeronautica Militare 61

Capitolo 4 - La security

1.Security e quadro normativo comunitario 64
2. Il Programma Nazionale di Sicurezza 65
3. Il Programma Nazionale di Controllo della Qualità 66
4. Sperimentazione Body Scanner 66
5. Rapporti con organismi internazionali 67

Capitolo 5 - L'ambiente

1. Il Piano di sostenibilità ambientale del trasporto aereo 70
Il Patto per l'ambiente 70
Le Linee guida per la riduzione dei livelli di CO_2 70
La bolletta energetico-ambientale aeroportuale 71
2. La protezione ambientale 71
2.1 Monitoraggio Lavori delle Commissioni 71
2.2 Attività normativa 72
Inquinamento acustico 72
Inquinamento gassoso 73
2.3 Attività Internazionale e di studio 73
2.4 Cooperazione 73
3. Bird Strike Committee 74

Capitolo 6 - La regolazione economica

1. Le compagnie aeree nazionali 78
2. I contratti di programma 80
3. Il settore del trasporto aereo 81
3.1 Diritti di traffico aereo fra Paesi 81
Negoziati bilaterali 81
Autorizzazioni concesse ai vettori extra-UE ai sensi della legge n. 2/2009 82
Autorizzazioni diritti di traffico 82
Affidamento diritti di traffico 82
3.2 Assegnazione Slot 82
3.3 Oneri di servizio pubblico 83
3.4 Scioperi anno 2010 84
3.5 Rapporti con Eurocontrol 85
4. L'osservatorio delle gestioni aeroportuali 85
4.1 Le gestioni aeroportuali 85
4.2 L'handling 87
4.3. Aeroporti a gestione totale 88
4.4 Aeroporti a gestione parziale 129

Capitolo1 - La pianificazione aeroportuale

1

1. Lo studio sullo *Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale*

Con un accordo siglato nel 2006 tra il Ministero delle Infrastrutture e l'Enac è stata definita l'intesa per il finanziamento congiunto di uno studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio".
L'iniziativa trovava ragione nell'esigenza di disporre in forma compiuta di uno strumento tecnico-previsionale della rete degli aeroporti per avere:

- da un lato il quadro conoscitivo dei terminali aeroportuali quali componenti essenziali del trasporto aereo distribuiti sul territorio italiano e la loro valenza in rapporto al grado dei collegamenti domestici, internazionali ed intercontinentali;
- dall'altro un riferimento programmatico che consentisse una corretta misura dello sviluppo degli aeroporti, coordinato con le altre reti di trasporto, individuando vocazione e possibile ruolo futuro per ciascuno scalo, secondo un orizzonte di medio termine anche ai fini della necessaria ma successiva classificazione degli stessi.

Lo studio concluso nel mese di maggio del 2010 ha portato alla redazione di un Atlante degli aeroporti italiani che ha avuto per oggetto:

- 47 complessi aeroportuali aperti al traffico civile, che sono stati valutati sia rispetto alle caratteristiche di capacità, di funzionalità e dei livelli di servizio che delle consistenze e delle prestazioni di strutture e infrastrutture air-side e land-side;
- su scala macro-urbanistica le caratteristiche insediative, economiche e produttive dei territori nei quali sono localizzati gli aeroporti;
- su scala micro-urbanistica le relazioni che intercorrono fra gli scali e le aree adiacenti;
- le condizioni di rapporto con l'ambiente e il paesaggio;
- l'accessibilità e i collegamenti territoriali, i livelli di intermodalità già presenti e previsti con piani e progetti a breve e medio termine;
- il traffico passeggeri e merci, le caratteristiche qualitative e quantitative dei flussi e dei movimenti, la tipologia dei collegamenti nazionali ed internazionali.

Areoporti oggetto di studio

AEROPORTI PER VOLUMI DI TRAFFICO (2010)

1	Roma FCO	24	Trieste
2	Milano MPX	25	Forlì
3	Milano LIN	26	Rimini
4	Bergamo	27	Reggio Calabria
5	Venezia	28	Ancona
6	Catania	29	Pescara
7	Napoli	30	Parma
8	Bologna	31	Cuneo
9	Roma CIA	32	Brescia
10	Palermo	33	Lampedusa
11	Pisa	34	Pantelleria
12	Torino	35	Perugia
13	Cagliari	36	Crotone
14	Bari	37	Foggia
15	Verona	38	Tortoli
16	Treviso	39	Elba
17	Lamezia T.	40	Grosseto
18	Firenze	41	Bolzano
19	Trapani	42	Taranto
20	Olbia	43	Siena
21	Brindisi	44	Salerno
22	Alghero	45	Aosta
23	Genova	46	Albenga
		47	Comiso

1.1 Struttura e contenuti dello studio

L'analisi valutativa contenuta nello studio parte dalla lettura del territorio nazionale individuando le aree con valenze omogenee in termini di fattori socio-economici, PIL, relazioni con le reti della mobilità e di accessibilità che, tutti assieme, influiscono sulla propensione all'uso del mezzo aereo. Vengono quindi colti tutti quegli aspetti alla base della dinamica della domanda e dell'offerta, che hanno portato a configurare cinque macrobacini di suddivisione territoriale del Paese, come rappresentati nella fig. 1 a seguire.

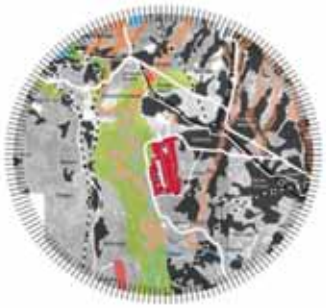
Le macroaree considerate

Aree di riferimento	Popolazione* abitanti	PIL* €/abitante	Traffico* aereo passeggeri
Nord Ovest	15.375.808	31.034	39.651.423
Nord Est	7.465.333	29.965	12.754.041
Centro Nord	8.799.887	29.472	11.890.068
Centro	8.769.318	27.990	40.100.157
Sud	19.181.944	17105	28.504.539
TOTALE ITALIA	59.619.290	25.921	132.900.228

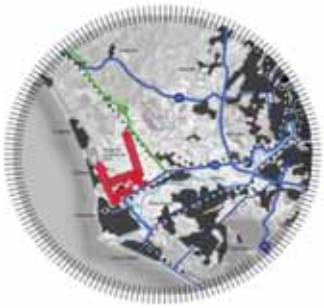
* Dati 2008

fig. 1

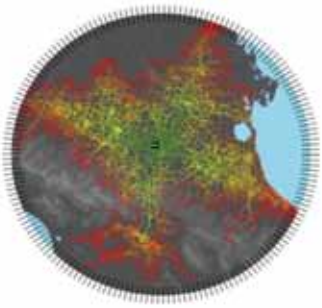
Analisi svolte per ciascun aeroporto



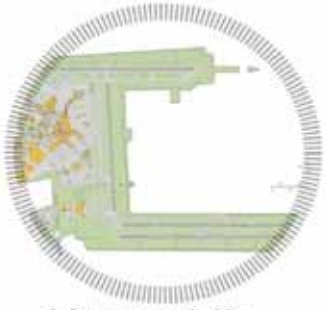
Limiti, vincoli e potenzialità di sviluppo



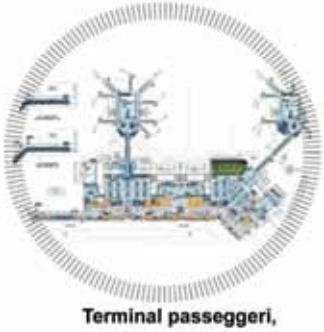
Inquadramento territoriale, accessibilità



Bacino di traffico e utenti potenziali derivanti dal territorio limitrofo



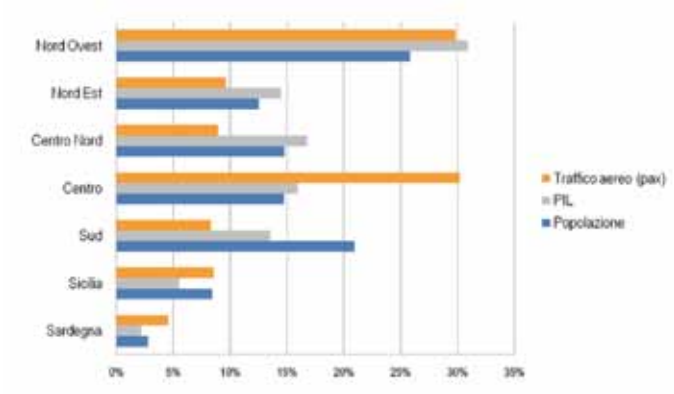
Infrastrutture airside, capacità e funzionalità



Terminal passeggeri, capacità e livelli di servizio

Traffico commerciale e posizionamento dello scalo

Distribuzione del traffico in relazione agli indici socieconomici

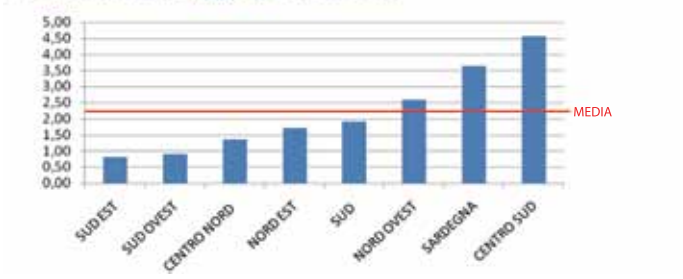


Rispetto ai livelli complessivi di popolazione e alle caratteristiche insediative e di sviluppo economico, il traffico aereo appare non omogeneamente distribuito nel Paese.
In Italia, nel 2008, l'indice di propensione al volo si attesta su 2,2 pax/ab, rispetto alla media dei principali Paesi dell'Europa occidentale di 2,8 pax/ab.

Nel 2010 l'indice è cresciuto fino ad arrivare a 2,3 pax/ab evidenziando un progressivo allineamento ai livelli di mobilità di paesi come la Germania e la Francia.

Il livello del mercato del trasporto aereo in Italia, rispetto a popolazione e indici economici è quindi ancora modesto e il traffico internazionale è il segmento in cui l'Italia ha maggiori potenzialità di crescita.

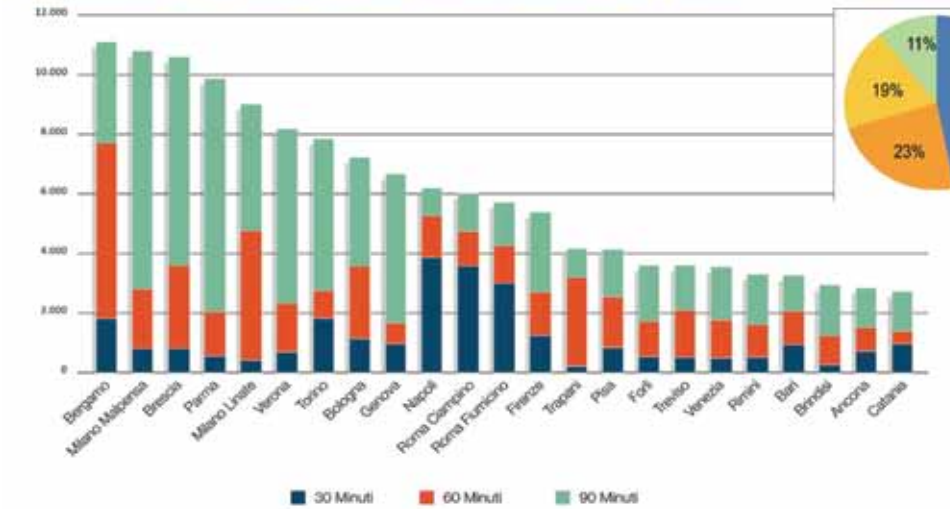
Propensione al viaggio per macroaree



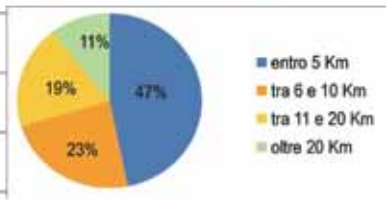
Accessibilità e bacini di utenza

Nonostante il 60% degli scali sia ad una distanza inferiore di 10 Km dal centro urbano di riferimento, in molti casi i tempi di accessibilità risultano rallentati dal traffico locale o da una viabilità inadeguata. Nei casi degli aeroporti più distanti dai centri urbani, come Roma Fiumicino e Palermo, l'accessibilità risente del traffico generato dalla conurbazione metropolitana. Per alcuni aeroporti, Malpensa e Fiumicino i casi più emblematici, le infrastrutture che assicurano le connessioni con i bacini di traffico non sono coerenti con il posizionamento e il ruolo degli scali.

Popolazione raggiunta per tempi di percorrenza su gomma



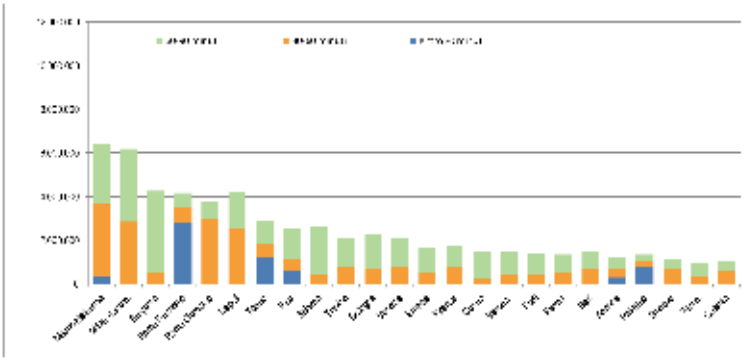
Distanza dalla città

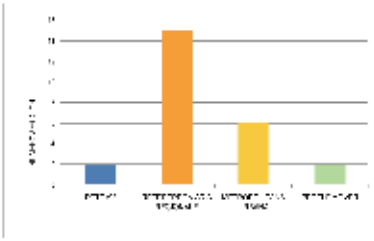


Intermodalità

Lo scarso livello di intermodalità passeggeri nei principali aeroporti nazionali riguarda la modalità ferro, sia alla scala di rete locale che regionale. Risultano infatti accessibili su ferro soltanto 6 scali su 47.
In tutti i casi i tempi di percorrenza, le frequenze, nonché le caratteristiche dei treni, scoraggiano l'utenza e non rendono competitivo il collegamento ferroviario con quello su gomma. Dal confronto tra i bacini di utenza per tempi di accessibilità su gomma e su treno, emerge che il treno oggi non è assolutamente competitivo nelle fasce dei 30 e 60 minuti.

Popolazione raggiunta per tempi di percorrenza su ferro





Aeroporti per connessione su ferro, attuale e futura

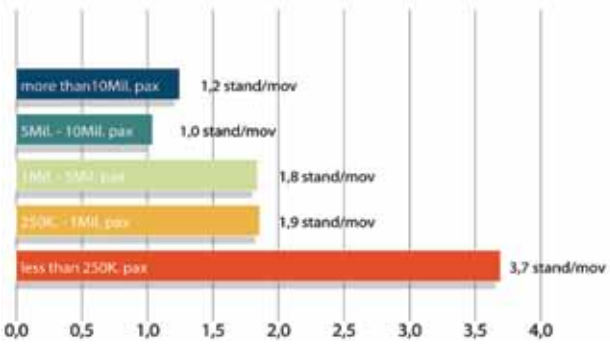
Capacità attuale delle infrastrutture

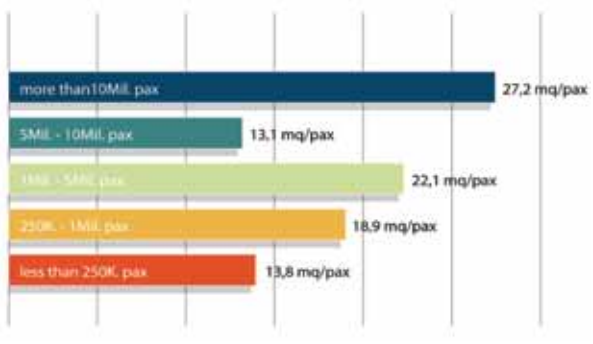
Capacità piazzali

Totale stand:	1067
Capacità oraria media:	16 mov/h
Standard medio:	2,2 stand/mov. orari
	1 stand/1600 mov. annui

Capacità terminal

Totale superficie lorda terminali:	1.300.000 mq
Dotazione media	20 mq/pax
Standard raccomandato	25 mq/pax





Capacità piste

Capacità oraria media:	16 mov/h
Capacità di utilizzo medio:	16 mov/h
Grado di utilizzo medio:	26%
Grado di utilizzo medio ore di picco:	49%

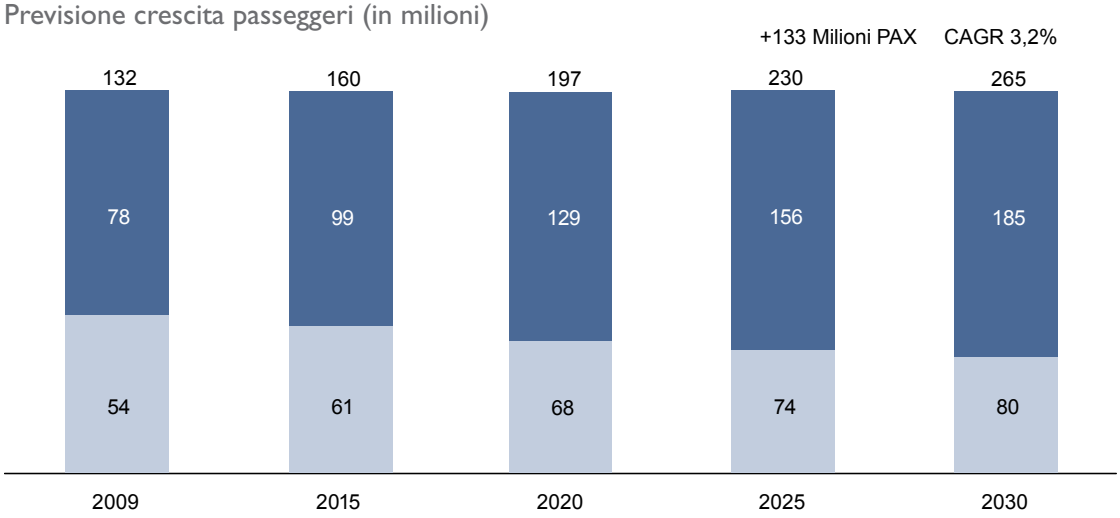
Capacità parcheggi

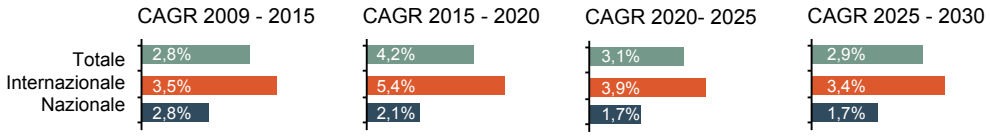
Dotazione media:	600 park/1 milione di pax

Investimenti e tempi di realizzazione in Italia

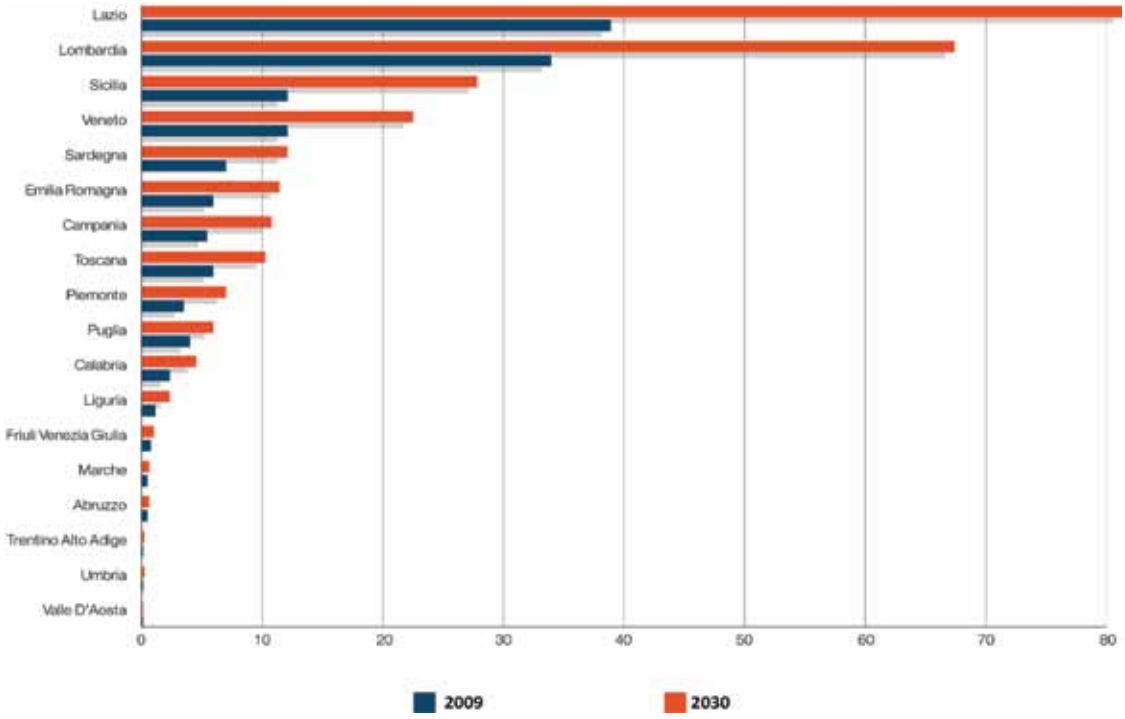
Media degli investimenti per passeggero 2007	= 2,6 euro/pax
Tempi di realizzazione delle infrastrutture	= 11 anni
di cui per progetto e appalto	= 52 mesi
Media europea degli investimenti per passeggero	= 7,6 euro/pax

Previsione crescita passeggeri (in milioni)



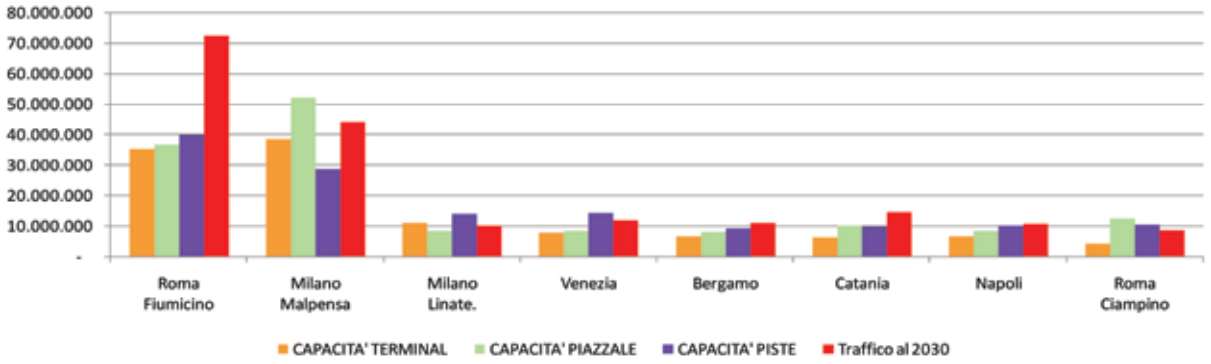


Previsione crescita passeggeri per regione (in milioni)



Capacità degli aeroporti e traffico previsto al 2030

Per ciascun macrobacino di traffico sono state verificate le capacità attuali e prospettiche degli aeroporti in relazione alle potenzialità socio-economiche espresse dal territorio ed ai traffici attesi, verificandone la coerenza con le previsioni dei piani di sviluppo di ciascun scalo, con i livelli di accessibilità e le connessioni con le altre modalità di trasporto, nonché con le potenzialità legate alle realizzazione dei principali interventi infrastrutturali programmati relativi alle principali reti stradali e ferroviarie, con particolare riferimento alle linee dell'alta velocità.

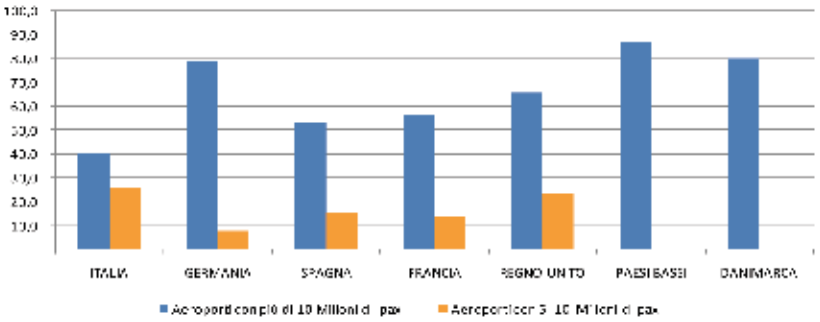


Dotazione aeroporti in relazione a popolazione e territorio

Paese	Superf. Kmq	Popolaz. (2008) Mil ab.	Traffico (2008) Mil pax	Aeroporti aperti al traffico comm. n	Rapporto Abitanti aeroporto Mil ab/ap.	Densità territoriale aeroporti Kmq/ap
ITALIA	301.338	60,04	133,00	47	1,27	6.400
GERMANIA	357.000	82,00	185,72	40	2,05	8.900
SPAGNA	505.000	45,82	203,86	48	0,95	10.500
FRANCIA	675.000	64,35	147,60	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

La rete aeroportuale italiana, in termini di dotazione di aeroporti commerciali, in relazione alla popolazione e all'estensione territoriale, è in linea con le realtà dei principali paesi europei. Risulta infatti un'offerta di 1 aeroporto ogni 1,27 milioni di residenti e ogni 6.400 kmq.

Al contrario dei paesi europei il traffico risulta meno concentrato nei grandi aeroporti con più di 10 milioni di passeggeri, e più distribuito invece negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri.



All'inquadramento territoriale, socio-economico e previsionale corrisponde una lettura della rete aeroportuale, secondo aggregazioni coordinate per ciascun macrobacino integrate con le altre modalità di trasporto, attraverso l'analisi dei 47 scali con traffico commerciale (compreso Comiso) rispetto ai 102 totali. A conclusione delle valutazioni generali, lo studio configura una gerarchia di valore nel ruolo dei diversi scali impostata su tre livelli qualitativi, ovvero: gli aeroporti strategici (14); gli aeroporti primari (10); gli aeroporti complementari (24), il tutto basato su un'analisi che ha preso in esame i seguenti fattori di sviluppo:

- Volumi e caratteristiche di traffico dello scalo;
- Servizio strategico;

LEGENDA:
PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE AL 2030
AUTOSTRADA
STRADA A SCORRIMENTO VELOCE
FERROVIA AV
FERROVIA ORDINARIA
AEROPORTI DELLA RETE NAZIONALE
AEROPORTO STRATEGICO
GATE INTERCONTINENTALE
AEROPORTO PRIMARIO
AEROPORTO COMPLEMENTARE
CONDIZIONI PARTICOLARI
SCALI CON SVILUPPO CORRELABILE
N/N TRAFFICO PASSEGGERI PREVISTO AL 2030 (in Milioni)
Scenario Min/Max
CONDIZIONI PARTICOLARI DA MONITORARE:
FIRENZE: CONDIZIONATO ALLA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA PISTA
SALERNO: CONDIZIONATO AL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA
BRESCIA: RISERVA DI CAPACITA' A LUNGO PERIODO (OLTRE IL 2030)
COMISO: CONDIZIONATO ALL'AVVIO DELLE ATTIVITA'
TARANTO: SERVIZIO STRATEGICO PER ATTIVITA' CARGO
ALBENGA, AOSTA, FOGGIA, GROSSETO: AEROPORTI COMPLEMENTARI CON TRAFFICO DI LINEA IRREGOLARE
Mar Adriatico
Mar Tirreno
Mar Ionio
Mar Mediterraneo
Mar Ligure
BOLZANO 0,2/0,4
TREVISO 3/4
TRIESTE 1/1,4
VENEZIA 12/16
BERGAMO 12/14
BRESCIA 9/11
VERONA 6/7
AOSTA 43/46
TORINO 5,5/6,5
MILANO
CUNEO 0,5/1,5
GENOVA 1,7/2,5
ALBENGA
PARMA 1/2
BOLOGNA 9/10
FORLI' 1/2
RIMINI 0,5/1,2
ANCONA 0,5/1
PISA 6/8
FIRENZE 3/4
SIENA
PERUGIA 0,2/0,5
ELBA
GROSSETO
VITERBO
PESCARA 0,5/0,7
ROMA 76/83
FOGGIA
BARI 4/5
BRINDISI 1/2
TARANTO
NAPOLI GRAZZANISE 10/13
SALERNO
OLBIA 3/4
ALGHERO 2/3
TORTOLI'
CAGLIARI 5/7
LAMEZIA TERME 2,5/4
CROTONE 0,4/0,6
REGGIO CALABRIA 0,3/1
PALERMO 9/11
TRAPANI 4,2/5
CATANIA 10/12
COMISO 1/2
PANTELLERIA 0,4/0,6
LAMPEDUSA 0,4/0,6
100
200 Km
0
150

- Tipologia di traffico;
- Capacità delle infrastrutture;
- Pianificazione degli sviluppi;
- Livelli di accessibilità;
- Grado di multimodalità;
- Ruolo di riserva di capacità.

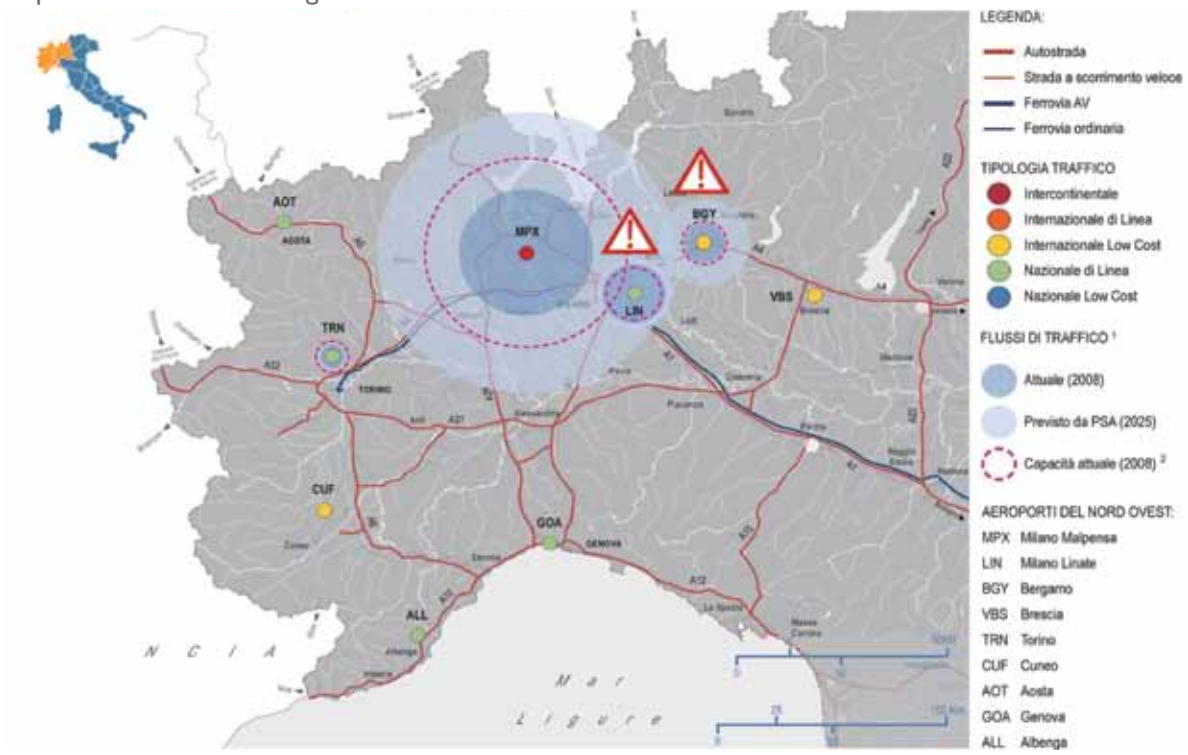
Gli scali strategici sono gli aeroporti che rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e sostenibilità ambientale e grado di accessibilità. Questi comprendono al loro interno un'ulteriore specificazione che riguarda gli aeroporti che per volume e bacino di traffico, livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità svolgono il ruolo di gate intercontinentale di ingresso al Paese.

Gli scali non strategici sono suddivisi tra:

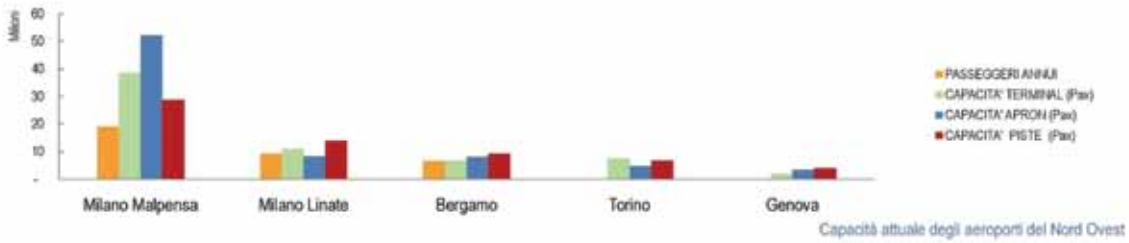
- aeroporti primari che, a prescindere dal volume di traffico, non risultano possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, ecc;
- aeroporti complementari che per la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete.

L'assetto della rete aeroportuale del Paese risulta definito nella cartina della pagina precedente.

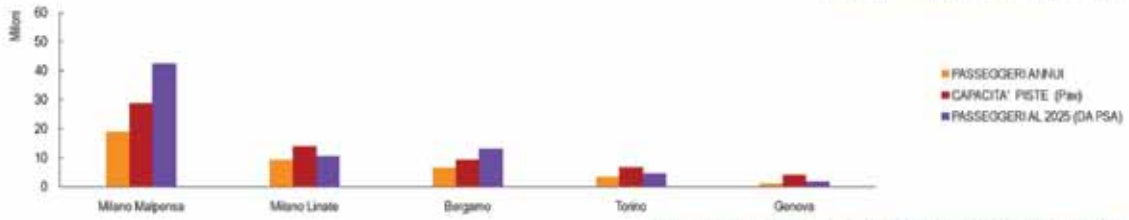
Capacità attuale e fabbisogno - Nord Ovest



Capacità attuale e fabbisogno - Nord Ovest

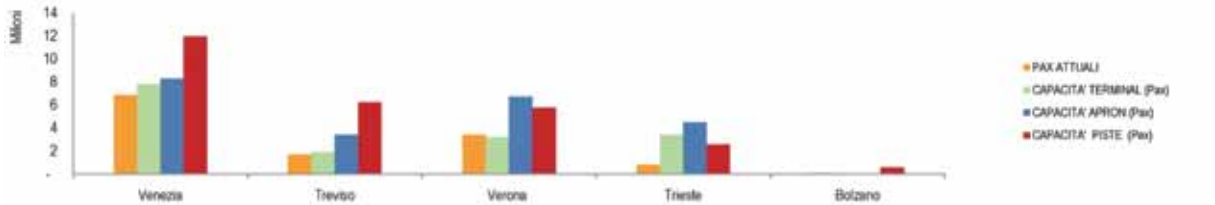


Capacità attuale degli aeroporti del Nord Ovest

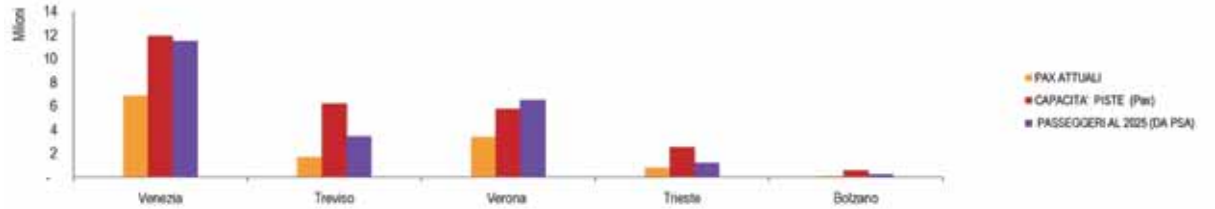


Capacità attuale e traffico previsto al 2025 degli aeroporti del Nord Ovest

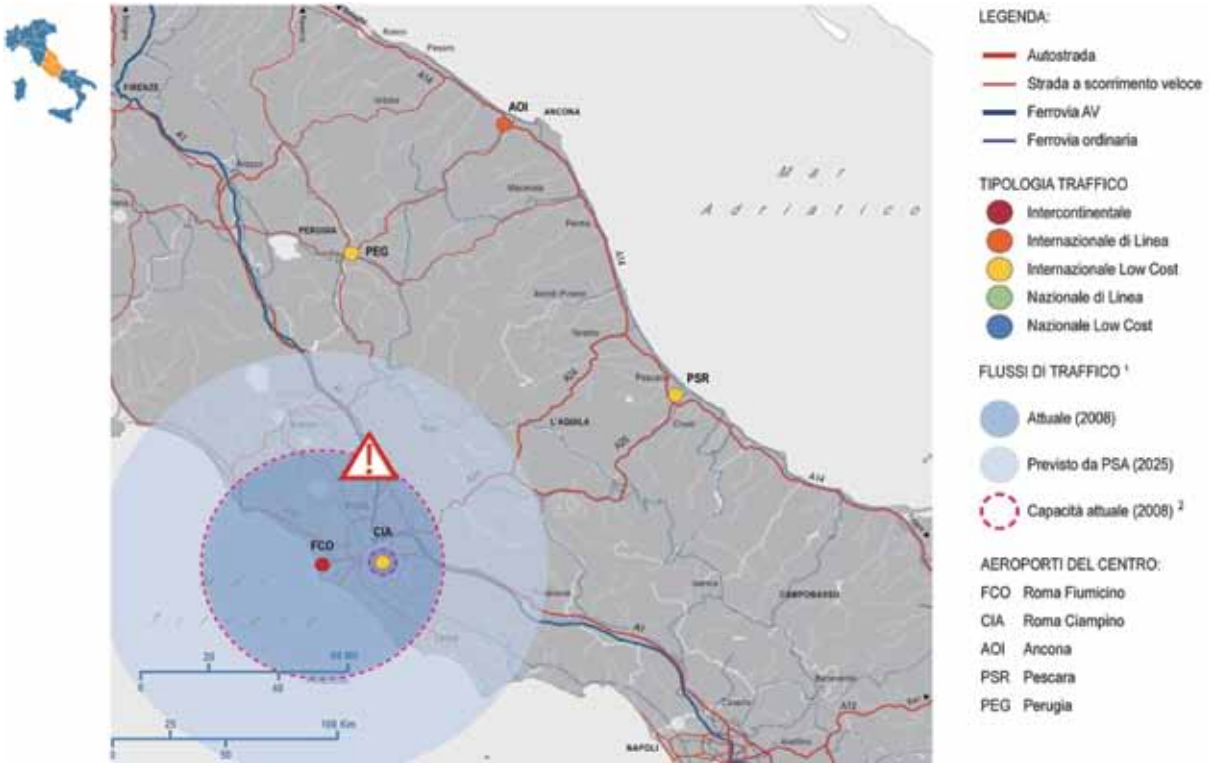
Capacità attuale e fabbisogno - Nord Est



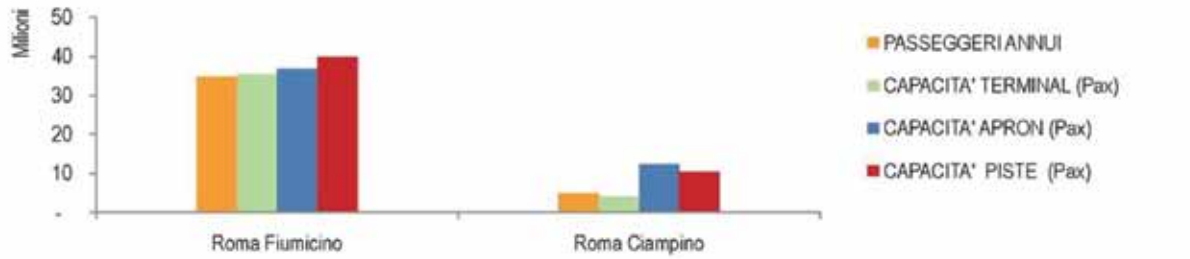
Capacità attuale degli aeroporti del Nord est



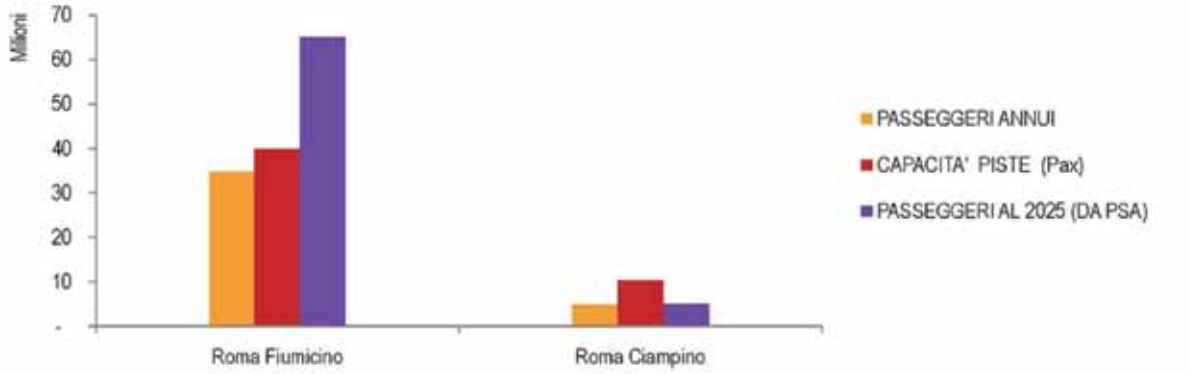
Capacità attuale e fabbisogno - Centro



Capacità attuale e fabbisogno - Centro



Capacità attuale dei principali aeroporti del Centro



Programmazione strategica 2009-2010
Opere che impattano sul bacino di domanda e sull'accessibilità degli aeroporti

Programmazione strategica 2009	Programmazione strategica 2010
Opere da riavviare entro il 2013 **24 interventi - costi € 28.000 milioni**	Opere da riavviare entro il 2013 14 interventi - costi € 24.500 milioni Opere da avviare oltre il 2013 se finanziate dalle regioni 6 interventi - costi € 4.300 milioni Opere da avviare oltre il 2013 4 interventi - costi € 7.700 milioni Totale **24 interventi - costi € 36.400 milioni**

Dal 2009 al 2010 nella programmazione strategica **diminuiscono del 41% le opere** da avviare entro il 2013 ed **aumentano i costi del 3,1%**

1.2 Risultati dello studio

In generale la rete aeroportuale (con i 47 scali commerciali) è risultata adeguata nel suo assetto, sia attuale che futuro, in termini di consistenza ed uniformità di copertura e distribuzione sul territorio senza sbilanciamenti tra le diverse macroaree, tenuto conto delle diversità socio-economico che intercorrono fra di esse. L'individuazione dell'assetto della rete aeroportuale del Paese tiene conto, ovviamente, del ruolo attuale e futuro dei singoli scali costituenti, ma le potenzialità sono condizionate dalla pianificazione infrastrutturale futura, ed in tal senso lo studio delinea i possibili indirizzi di potenziamento con orizzonte ventennale ed individua le possibili risposte di breve e medio periodo affinché aeroporti e territori possano valorizzare le opportunità della possibile crescita.
Le priorità individuate sono:
- il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- la salvaguardia degli spazi per gli ampliamenti necessari;
- l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali;
- la modernizzazione delle infrastrutture e dei terminal;
- la riduzione e migliore impiego dell'energia;
- l'upgrade dei servizi;
- lo sviluppo di nuove funzioni urbane coordinate con la crescita degli scali e dei nodi intermodali.

Ogni priorità, misurata nell'orizzonte del breve, medio e lungo periodo, dovrà essere confrontata con il migliore rapporto con l'ambiente, unico vero limite che dovrà essere verificato per lo sviluppo.

Definizione degli scali strategici

14 Aeroporti strategici

Sono gli aeroporti che rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale.
Gli aeroporti strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di "Gate Intercontinentale" di ingresso al Paese.

- Roma Fiumicino (gate intercontinentale)
- Milano Malpensa (gate intercontinentale)
- Venezia (gate intercontinentale)
- Bari
- Bergamo
- Bologna
- Cagliari
- Catania
- Firenze (condizionato)
- Lamezia Terme
- Milano Linate
- Napoli Capodichino - Napoli Grazzanise
- Palermo
- Pisa

Definizione degli scali non strategici

Non sono considerati "scali strategici", e quindi infrastrutture non soddisfacenti i requisiti sottesi dai fattori per lo sviluppo, i seguenti scali:

10 Aeroporti primari

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, non dispongono dei requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc.

- Alghero
- Brindisi
- Genova
- Olbia
- Torino
- Trapani
- Treviso
- Trieste
- Verona
- Viterbo (riserva di capacità a medio periodo)

24 Aeroporti complementari

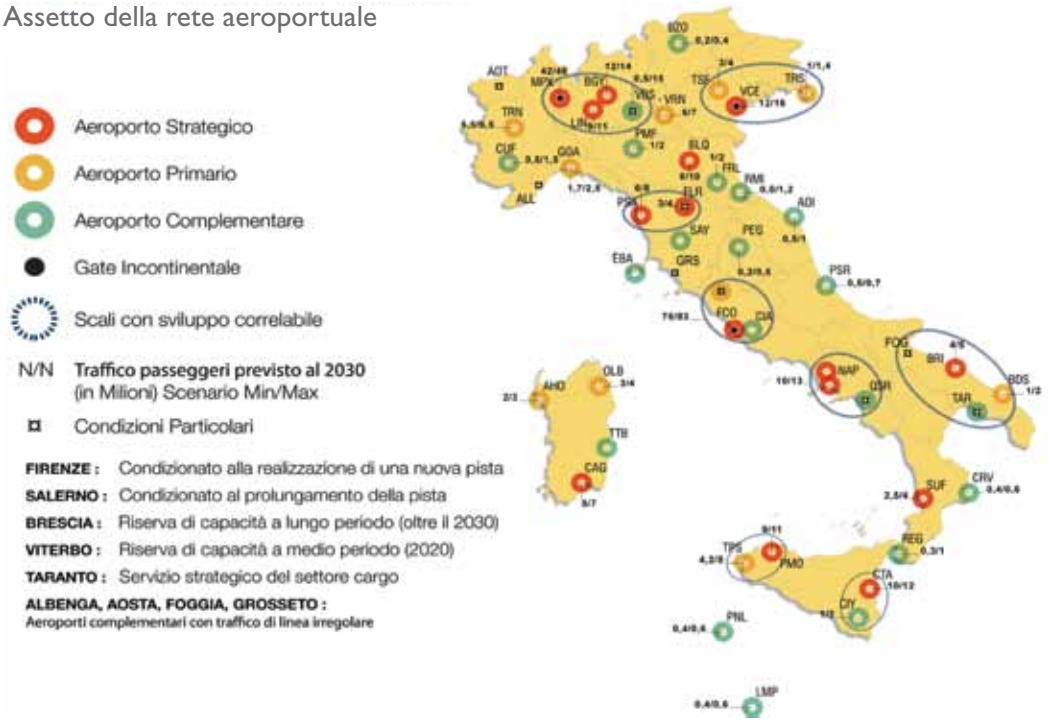
Scali che per la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete.

- Aosta
- Albenga
- Ancona
- Brescia (riserva di capacità a lungo periodo)
- Bolzano
- Comiso (condizionato)
- Crotone
- Cuneo
- Foggia
- Forlì
- Grosseto
- Lampedusa
- Marina di Campo - Elba
- Pantelleria
- Parma
- Perugia
- Pescara
- Reggio Calabria
- Rimini
- Roma Ciampino
- Salerno (condizionato)
- Siena
- Taranto
- Tortolì

Scali con sviluppo correlabile

Sono 8 gruppi di aeroporti il cui sviluppo del traffico, dal punto di vista meramente trasportistico, può essere correlato per rispondere alla domanda di un ampio bacino di traffico unitario.

Assetto della rete aeroportuale



1.3 Le Priorità

Lo Studio delinea i possibili indirizzi per la pianificazione con orizzonte ventennale e individua le possibili risposte di breve e medio periodo affinché aeroporti e territori possano valorizzare le opportunità della possibile crescita.
Le priorità individuate:

- potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- salvaguardia degli spazi per gli ampliamenti necessari;

• adeguamento delle infrastrutture aeroportuali;
• modernizzazione delle infrastrutture e dei terminal;
• riduzione e migliore impiego dell'energia;
• upgrade dei servizi;
• sviluppo di nuove funzioni urbane coordinate con la crescita degli scali e dei nodi intermodali.

Ogni priorità, misurata nell'orizzonte del breve, medio e lungo periodo, dovrà essere confrontata con il migliore rapporto con l'ambiente, unico vero limite che dovrà essere verificato per lo sviluppo.

2. Opportunità di mercato e scenari infrastrutturali

La sfida consiste nel non perdere il raddoppio dei volumi di passeggeri e il conseguente indotto in termini di occupazione e di prodotto interno lordo. Lo studio evidenzia necessità di interventi che appaiono particolarmente rilevanti nei gate intercontinentali e in alcuni scali strategici che devono essere avviati con carattere di urgenza.

Preso atto che negli ultimi anni la crescita si è essenzialmente concentrata sugli scali minori, si evidenzia altresì necessità di attenzione alla rete di scali individuata ed in particolare alle riserve di capacità che può essere assicurata solo dagli aeroporti complementari.

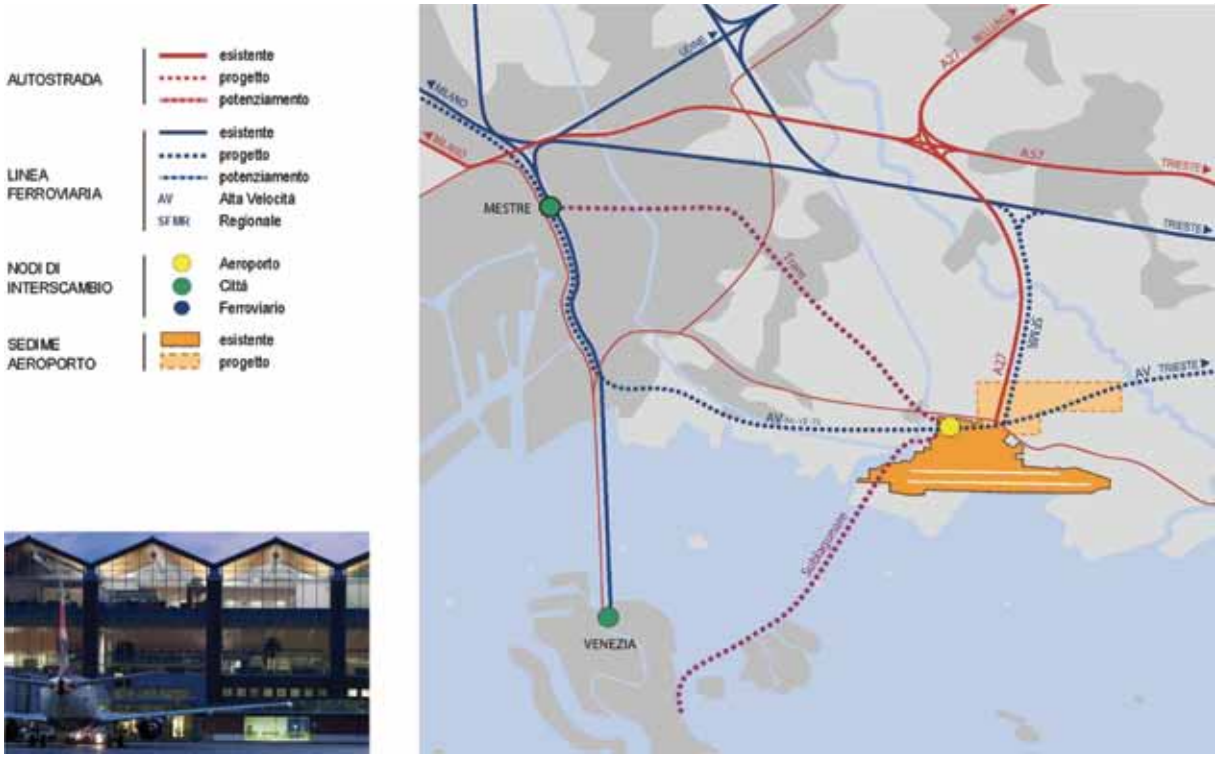
Una pianificazione e i conseguenti interventi avviati senza indugio e con carattere di urgenza devono però essere via via confrontati con quello che il mercato richiede e che può mutare in modo significativo anche in periodi temporali estremamente brevi. È opportuno, quindi, effettuare la verifica dei fattori di sviluppo su base triennale.

Gli interventi aeroportuali di valore strategico sono riassumibili a seguire:

• potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino;
• potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa;
• pianificazione dell'espansione dell'aeroporto di Venezia;
• realizzazione di una nuova pista di volo dell'aeroporto di Firenze;
• prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Catania;
• realizzazione dei nuovi aeroporti di Viterbo e di Grazzanise.

Interventi prioritari di valore strategico/Milano Malpensa
Potenziamento ed espansione dell'aeroporto

Interventi prioritari di valore strategico/Venezia Tessera
Pianificazione dell'espansione dell'aeroporto



Interventi prioritari di valore strategico/Roma Fiumicino
Potenziamento ed espansione dell'aeroporto

Interventi prioritari di valore strategico/Napoli Grazzanise
Pianificazione del nuovo scalo

Interventi prioritari di valore strategico/Catania Fontanarossa
Prolungamento della pista di volo

Interventi prioritari nel nord ovest

interventi già attivati

Aeroporto		Accessibilità su gomma
Malpensa **MPX**		Prosecuzione della Malpensa - Boffalora/A4 verso Magenta - Abbiategrasso - Tangenziale Ovest Collegamento Malpensa - Boffalora con A8 attraverso la variante SS341 Vanzaghello - Samarate Variante Sempione bis Rho - Gallarate
Linate **LIN**		Lavori in corso ←
Orio al Serio **BGY**		Avviato Studio di fattibilità ←
Brescia **VBS**		
Genova **GOA**		

Interventi prioritari nel nord est

Aeroporto		Accessibilità su gomma
Venezia **VCE**		Potenziamento autostrada Venezia - Trieste Nuova Triestina (by-pass Tessera)
Verona **VRN**		Nuovo casello autostradale dedicato

Accessibilità su ferro

Potenziamento ferrovia
Novara - Malpensa - Saronno - Seregno

Potenziamento tratta ferroviaria
Rho - Gallarate e raccordo
per la connessione diretta
Rho - Fiera/Expo e Malpensa

Collegamento tra il terminal di Malpensa
e la linea Gallarate Varese, direttrice del Gottardo → Avviato Studio di fattibilità

Nuova linea ferroviaria Mendrisio e Varese,
di collegamento tra la linea del Gottardo
con l'aeroporto di Malpensa

Collegamento alla linea metropolitana

Connessione alla linea ferroviaria

Fermata della linea Alta Velocità in aeroporto

Fermata ferroviaria e people mover
di collegamento terminal aereo e polo turistico → Inserito nel Master Plan

Infrastrutture aeroportuali

Nuova pista di volo

Ampliamento del terminal

Ampliamento piazzali di sosta
Ampliamento terminal
Ampliamento parcheggi

Prolungamento pista di volo

Accessibilità su ferro

Linea Alta Velocità Trieste - Venezia - Milano
con fermata in aeroporto
Bretella di collegamento alla linea SMFR
Stazione intermodale

Connessione alla stazione di Verona

Infrastrutture aeroportuali

Pianificazione nuova pista
di volo a nord di quella esistente
Ampliamento piazzali
Ampiamento del terminal passeggeri
Riconfigurazione infrastrutture cargo

Ampliamento piazzali
Ampliamento del terminal passeggeri

Interventi prioritari nel centro

Aeroporto	Accessibilità su gomma
Roma Fiumicino **FCO**	Completamento complanari all'asse Roma - Fiumicino Bypass del GRA dalla Roma - Civitavecchia alla Pontina Adeguamento Pontina Potenziamento via della Scafa
Viterbo	Completamento della Civitavecchia - Orte Potenziamento Cassia (allargamento Monterosi - Viterbo)

Accessibilità su ferro	Infrastrutture aeroportuali
Potenziamento frequenze Leonardo Express e linea FR1 (aeroporto - Fara Sabina) Collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria Piramide - Ostiense e alla metropolitana People mover interno all'aeroporto	Potenziamento del complesso aeroportuale attuale Realizzazione quarta pista e nuovi piazzali di sosta Realizzazione terminal Nord con relative attrezzature complementari e variabilità di accesso
Potenziamento FR3 - Roma - Cesano - Viterbo Connessione ferroviaria in aeroporto	Realizzazione dell'intera infrastruttura

3. Adempimenti per il consolidamento istituzionale dello studio

Per avvalorare la valenza dello studio in termini di fattiva attendibilità infrastrutturale e strumento a supporto di successive scelte ed indirizzi nella politica di sviluppo della componente terrestre del trasporto aereo, occorre dar luogo ad una serie di procedimenti ed attività che valgano alla condivisione dei contenuti con riferimento a tre specifici aspetti di seguito esplicitati.

Trasportistico

Lo studio quale strumento di analisi dell'attuale disegno della rete aeroportuale del Paese, nonchè dello sviluppo futuro della domanda di traffico e delle potenzialità delle infrastrutture, esaurisce compiutamente il tema trasportistico ma, collateralmente, richiede una condivisione con i diversi organismi istituzionali che governano il settore. In particolare dopo la prima formalizzazione da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti si renderà necessario l'inoltro:
- alle Commissioni Parlamentari Trasporti;
- alla Conferenza Stato Regioni;
- al Cipe per una formale presa d'atto;
- al Ministero dell'Ambiente;
- al Ministero della Difesa.

Lo studio costituirà la base di orientamento propedeutico alla redazione di documenti successivi a carattere strategico, che dovranno delineare ruoli e priorità nella rete, fissando anche una policy dell'offerta con riferimento all'uso e la salvaguardia della capacità delle diverse realtà aeroportuali sia in forma singola che coordinata.

Ambientale

L'orizzonte delle analisi e valutazioni contenute nello studio ha per oggetto la rete complessiva degli aeroporti nazionali con una scomposizione per macrobacini del territorio che prescinde dai limiti fisici delle singole regioni, cogliendo le diverse realtà del Paese in una correlazione funzionale delle diverse modalità di trasporto.
Il disegno della rete che scaturisce dalla sintesi/rappresentazione dell'intero studio è quindi un piano di settore delle infrastrutture aeroportuali in cui già emerge, con chiarezza, quali punti di rete dovranno esse-

re oggetto di potenziamento. In tal senso le valutazioni di ordine trasportistico devono trovare conferma della fattiva attendibilità sotto il profilo dell'opportunità ambientale attraverso una procedura di VAS che è proprio finalizzata alla valutazione di piani e programmi ad area vasta per apprezzare le valenze ambientali in termini di precauzione, secondo il principio guida che consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi tipicamente socio-economici.
Gli adempimenti necessari in tema sono, oltre alla preventiva trasmissione dello studio al Ministero dell'Ambiente, la successiva redazione di uno studio di valutazione ambientale strategica con l'attivazione formale della relativa procedura.

Territoriale/urbanistico

Lo studio nasce come analisi della componente infrastrutturale dell'organizzazione del territorio nell'ambito del trasporto aereo; quindi, per sua natura, è un riferimento di pianificazione strutturata nella politica del territorio e delle infrastrutture del trasporto, da cui l'esigenza di un confronto con le regioni (in sede di Conferenza Stato Regioni) per una opportuna condivisione delle strategie nella tutela delle potenziali riserve di capacità infrastrutturale, nell'ottica di un uso parsimonioso del territorio e minimizzando le incidenze ambientali.

4. Gli strumenti operativi futuri

Nella prospettiva, peraltro anticipata nel Programma Infrastrutture Strategiche 2010, di dar luogo all'elaborazione di piani operativi di settore, si rende necessario dare riscontro a temi che hanno di recente assunto carattere pressante, come per esempio quello delle capacità aeroportuali rispetto alle indicazioni che provengono dalla Comunità europea in vista della futura applicazione dei requisiti europei sul rispetto del Regolamento sul cielo unico, oppure quello degli aeroporti e sistemi aeroportuali d'interesse nazionale di cui all'art. 698 del Codice della Navigazione aerea anche in relazione all'applicazione dei principi di autonomia di cui al titolo V della Costituzione in materia di legislazione concorrente.
Operativamente, alla luce delle diverse necessità di realtà infrastrutturali e di mercato misurabili sia su scala nazionale che su scala locale, occorrerà quindi far evolvere l'originaria idea di un Piano Nazionale degli Aeroporti nella direzione di piani operativi mirati, agili e circoscritti, con effetti più immediati rispetto alla soluzione delle criticità rilevate in una visione che consideri il quadro delle reti di collegamento intermodale sul territorio nazionale. In questo contesto andranno quindi misurate le responsabilità delle scelte strategiche con riferimento alle competenze dei diversi livelli istituzionali.
Gli ambiti tematici su cui sviluppare i primi action plan, eventualmente paralleli (come da Programma Infrastrutture Strategiche 2010), sono sia di ordine normativo-gestionale che tecnico-infrastrutturale, riassumibili sinteticamente nei seguenti punti di azioni mirate:

a. alla formazione di un chiaro quadro legislativo e regolamentare/regolatorio, coerente con le direttive comunitarie ed i trattati internazionali che ottimizzi tutte le gestioni aeroportuali, prevedendo strumenti di monitoraggio dell'attuazione degli interventi programmati;
b. allo sviluppo dei gate intercontinentali di accesso al Paese e degli aeroporti con traffico ad essi correlabile, per favorire la crescita dei flussi di traffico passeggeri e merci dalle lunghe distanze prevedendo, altresì, il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità specialmente con le reti dell'alta velocità ferroviaria;
c. allo sviluppo degli aeroporti strategici e degli aeroporti con traffico ad essi correlabile, con priorità individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano la crescita (capacità infrastrutturale e commerciale), nel miglioramento del servizio rivolto al bacino di traffico anche attraverso eventuali relazioni più strutturate con altri scali oltre che attraverso il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità e il migliore rapporto con il territorio;
d. allo sviluppo degli aeroporti primari, con priorità individuate nella realizzazione di condizioni che consentano di cogliere possibile crescita di segmenti specifici di traffico anche attraverso più strutturate relazioni con i bacini di traffico e il territorio;
e. allo sviluppo della corona degli aeroporti complementari ed alla mobilità aerea regionale, con priorità

individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano l'accessibilità a territori non serviti da altri servizi di mobilità veloce da lunghe distanze e le connessioni con i nodi intermodali e con focalizzazione sul possibile sviluppo dell'impiego del volo a decollo verticale;

f. allo sviluppo delle riserve di capacità infrastrutturale ed alla salvaguardia di adeguate aree, per la futura realizzazione di nuove infrastrutture e collegate funzioni urbane;

g. al potenziamento degli aeroporti con ruolo strategico per lo sviluppo del traffico delle merci sulla base di una chiara identificazione della organizzazione logistica delle aree di produzione e di consumo, che abbia come riferimento pianificatorio il contesto territoriale piuttosto che il singolo impianto aeroportuale.

5. Gli aeroporti a gestione diretta

L'Enac è responsabile della conduzione operativa e diretta di circa 50 aeroporti per i quali gestisce le risorse e gli spazi aeroportuali nel rispetto degli standard di sicurezza. I più importanti aeroporti a gestione diretta sono Lampedusa, Pantelleria, Roma Urbe e Bresso.

L'Enac si occupa anche dello sviluppo delle infrastrutture degli scali di cui è gestore; in particolare, nel 2009 ha provveduto all'espletamento di procedure di gara ed alla stipula dei relativi contratti per l'esecuzione di lavori negli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa.

Per l'aeroporto di Pantelleria è programmato l'ampliamento dell'aerostazione, la cui superficie passerà da 1.500 a 8.000 mq con una capacità di gestione di 300.000 passeggeri l'anno, in modo da adeguare lo scalo alle previsioni di aumento del traffico.

Per l'aeroporto di Lampedusa è prevista tra l'altro la realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri che comporterà un sostanziale adeguamento dei livelli dei servizi verso i passeggeri e gli utenti tutti.

All'aeroporto dell'Urbe è stato inoltre inaugurato il nuovo terminal per l'aviazione generale. L'ammodernamento ed il potenziamento di questo scalo - che è complementare agli altri due aeroporti principali del territorio - oltre a consolidare le attività attuali, tra cui le scuole di volo, trasformano ancora di più questa infrastruttura in un punto di riferimento sia per il traffico di aviazione generale, sia come eliporto, in particolare per fini istituzionali e di business aviation.

Avviata invece sull'aeroporto di Bresso la ristrutturazione dell'hangar principale, dell'attuale piazzale aeromobili e di alcune infrastrutture.

Gli interventi che hanno interessato l'aeroporto di Pantelleria nel triennio 2009 – 2011 ed i finanziamenti ricevuti dalla Comunità europea tramite il PON 2000 – 2006

Interventi	Finanziamenti
Ampliamento dell'aerostazione passeggeri	€ 22.100.000,00
Ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili	€ 5.100.000,00
Adeguamento infrastrutture di volo	€ 5.200.000,00
Adeguamento RESA per pista di volo 08-26	€ 10.000.000,00

Gli interventi che hanno interessato l'aeroporto di Lampedusa nel triennio 2009 – 2011 ed i finanziamenti ricevuti dalla Comunità europea tramite il PON 2000 – 2006

Interventi	Finanziamenti
Adeguamento portanza pista di volo	€ 3.850.000,00
Nuova aerostazione e piazzale sosta aeromobili	€ 20.600.000,00
Riqualifica della pista di volo 08-26	€ 3.850.000,00
Adeguamento infrastrutture volo e viabilità perimetrale	€ 4.000.000,00

6. Il Protocollo di legalità

Il Protocollo, sottoscritto il 26 maggio 2008, tra l'Enac e la Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo di Trapani – ha l'obiettivo di prevenire i tentativi di infiltrazione mafiosa negli appalti pubblici.
L'accordo prevede che, nel corso dell'esecuzione dei lavori presso l'aeroporto di Pantelleria, siano adottate alcune specifiche procedure in caso di subappalti, per garantire la trasparenza delle attività e delle imprese affidatarie. Sono state condotte delle verifiche sulla corretta applicazione della normativa vigente a tutela dei lavoratori e dei dipendenti, in mancanza della quale l'Ente avrebbe potuto rescindere il contratto di appalto.

Interventi in corso di realizzazione finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito della prevenzione antiterrostica

Aeroporto	Tipologia di Intervento	Importo
Bresso	Recinzione aeroportuale	€ 300.000
Lugo di Romagna	Recinzione aeroportuale	€ 100.000
Ravenna	Recinzione aeroportuale	€ 350.000
Pavullo	Viabilità perimetrale	€ 100.000
Reggio Emilia	Recinzione aeroportuale e viabilità perimetrale	€ 300.000
Arezzo	Recinzione aeroportuale	€ 250.000
Lucca	Recinzione aeroportuale	€ 300.000
Roma Urbe	Viabilità perimetrale, videosorveglianza, illuminazione piazzale, recinzione apt	€ 694.000
Rieti	Recinzione aeroportuale	€ 400.000
Latina	Recinzione aeroportuale	€ 100.000
Gorizia	Recinzione aeroportuale	€ 150.000
Casal Monferrato	Recinzione aeroportuale	€ 300.000
Novi Ligure	Recinzione e taglio vegetazione	€ 45.000
Vercelli	Recinzione aeroportuale	€ 55.000
Belluno	Recinzione aeroportuale	€ 250.000
Venezia Lido	Viabilità perimetrale	€ 200.000
Verona Boscomantico	Recinzione aeroportuale	€ 200.000

7. Il programma triennale degli investimenti infrastrutturali negli aeroporti a gestione diretta Enac

Aeroporti a gestione diretta aperti al traffico commerciale				
Descrizione dell'intervento	Finalità dell'intervento	Stima dei costi del programma		
		2010	2011	2012
Lampedusa: Ristrutturazione edifici esistenti, opere idrauliche ed accessorie, impianti di produzione di energia ecocompatibili. Interventi di adeguamento infrastrutturale. Deviazione della viabilità perimetrale.	Necessità di recuperare la piena efficienza strutturale degli edifici esistenti compresa l'attuale aerostazione passeggeri. Deviazione della viabilità perimetrale. Sistema di smaltimento acque meteoriche air side, compreso il trattamento delle stesse. L'impianto fotovoltaico ed altri analoghi ecocompatibili, oltre a garantire un sensibile abbattimento dell'impatto ambientale aeroportuale, consentirebbero di produrre energia con costi di gestione contenuti per una vita utile complessiva di circa 20-25 anni. Tali interventi rivestono una elevata importanza strategica sull'isola, dove la produzione di energia elettrica avviene a livello locale.	€ 700.000,00	€ 700.000,00	€ 500.000,00
Pantelleria: Opere accessorie e di completamento delle aree terminali ed impianti di produzione di energia ecocompatibili. Parcheggi auto e opere complementari	Completamento dell'impianto di produzione di energia ecocompatibile ed opere complementari per l'aerostazione ed arredamenti. Ulteriori sistemazioni a verde e relativi impianti di irrigazione per le aree terminali. Il tutto a beneficio di un migliore inserimento ambientale di quanto realizzato. Sistemazione delle aree ad uso parcheggi.	€ 700.000,00	€ 500.000,00	€ 500.000,00
Roma Urbe: Piazzali sosta aeromobili, viabilità perimetrale d'accesso al land-side lato ovest e relative opere di urbanizzazione primaria; struttura di collegamento fra nuova aerostazione e nuovo edificio polifunzionale e sistemazione delle pertinenze dell'area. Realizzazione nuovi hangar. Realizzazione di una nuova cabina elettrica. Nuovo impianto sperimentale tipo wimax.	I piazzali ed i parcheggi auto con relative opere di urbanizzazione sono funzionali al complessivo intervento di infrastrutturazione dell'area ad ovest della pista oggi inutilizzata. L'opera di collegamento fra i due nuovi edifici completa funzionalmente il più generale piano di interventi attuato nell'area land-side ad est della pista. Lo spostamento di due hangar fatiscenti verso le aree nord del sedime permetterà il pieno utilizzo del piazzale aeromobili.	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	€1.000.000,00
Roma Urbe: Sottoservizi pista di volo, impianto di irrigazione parcheggio.		€ 1.425.502,00		

Aeroporti a gestione diretta aperti al traffico commerciale				
Descrizione dell'intervento	Finalità dell'intervento	Stima dei costi del programma		
		2010	2011	2012
Aquino: Acquisizione di aree e sistemazione infrastrutture aeroportuali e piazzali.	Interventi finalizzati al ripristino delle migliori condizioni di utilizzo delle infrastrutture	€ 100.000,00		
Aquino: Smaltimento eternit su coperture hangar esistenti, adeguamento a norma impianti, n. 20 cancelli su landside		€ 242.504,00		
Arezzo: Piazzale aviazione generale e impianti	Pavimentazione dell'attuale piazzale di sosta aeromobili in erba.	€ 300.000,00	€ 100.000,00	
Bresso: Studio di fattibilità per lo spostamento delle attività verso le aree est del sedime. Realizzazione di un nuovo eliporto operativo H24. Nuova recinzione aeroportuale.	Gli interventi sono finalizzati ad elaborare uno studio di fattibilità per lo spostamento delle attività dell'aviazione generale oggi dislocata presso le aree ovest del sedime verso le aree est. Si ritiene necessaria la realizzazione di un nuovo eliporto operativo H24 con le relative opere impiantistiche complementari. È necessario realizzare ampi tratti di nuova recinzione aeroportuale.	€ 5.000.000,00	€ 9.000.000,00	
Ferrara: Recinzione aeroportuale e sistemazione aree terminali. Manutenzione straord. infrastrutture.	L'intervento prevede il rifacimento della recinzione aeroportuale e sistemazione aree terminali. Sono inoltre previsti modesti interventi di manutenzione delle infrastrutture.	€ 300.000,00	€ 200.000,00	
Foligno: Rifacimento piazzali e viabilità e ristrutturazione edifici esistenti.	Finalità dell'intervento è la riqualifica del piazzale aeromobili che presenta uno stato di avanzato degrado con rilascio di inerti e la realizzazione di una viabilità perimetrale	€ 400.000,00	€ 300.000,00	€ 100.000,00
Pavullo: Ampliamento piazzale e raccordo di collegamento pista.	La finalità dell'intervento è dotare l'aeroporto di un piazzale di sosta pavimentato e di un raccordo di collegamento alla pista di volo.	€ 300.000,00	€ 100.000,00	
Asiago: Rifacimento pista, piazzali ed opere complementari.	Interventi di manutenzione straordinaria della pavimentazione pista, piazzali ed opere complementari.		€ 200.000,00	€ 300.000,00
Casale Monferrato: realizzazione pavimentazione pista di volo ed opere connesse.	L'intervento è finalizzato alla pavimentazione dell'attuale pista di volo in erba per lo sviluppo in sicurezza delle numerose attività aeroscolastiche che si svolgono sull'aeroporto.	€ 100.000,00	€ 1.000.000,00	
Fano: Realizzazione pavimentazione pista di volo e opere complementari.	L'intervento è finalizzato alla pavimentazione dell'attuale pista di volo in erba per lo sviluppo in sicurezza delle numerose attività aeroscolastiche che si svolgono sull'aeroporto.	€ 500.000,00	€ 500.000,00	€ 300.000,00
Mantova: Realizzazione di un eliporto H24 e opere connesse.	Realizzazione di un eliporto operativo H24 e relative opere impiantistiche complementari finalizzate alla riapertura dell'aeroporto attualmente chiuso alle attività di volo.	€ 100.000,00	€ 900.000,00	
Oristano: Prolungamento pista, realizzazione RESA e viabilità perimetrale.	Interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell'aeroporto. Prolungamento pista di mt. 300 compresa la realizzazione della RESA. Realizzazione strada perimetrale di servizio.	€ 700.000,00	€ 1.200.000,00	
Padova: Riqualifica pista e sistemazione edifici	È necessario provvedere ad interventi di bonifica parziale e al rifacimento del tappeto d'usura degradato della pista con rifacimento della segnaletica orizzontale. E' inoltre necessario provvedere alla ristrutturazione della palazzina demaniale.	€ 200.000,00	€ 500.000,00	€ 300.000,00

Ravenna: Rifacimento piazzali aeromobili.	A completamento di quanto impegnato per la riqualifica della pavimentazione di pista.	€ 200.000,00		
Rieti: Sistemazione aree di sosta alianti e impianti irrigui. Consolidamento delle piste di volo in erba. Sistemazione edifici esistenti.	L'intervento è finalizzato a livellare, consolidare ed inerbire le aree di sosta alianti. Ai fini del mantenimento delle condizioni di sicurezza delle aree è stata ritenuta necessaria la previsione di un adeguato impianto di relativa irrigazione. È necessario inoltre consolidare le piste in erba per l'utilizzo con aeromobili di maggiore massa al decollo. È prevista la ristrutturazione di alcuni edifici esistenti.	€ 900.000,00	€ 500.000,00	€ 300.000,00
Venegono: Ripristino piazzale aeromobili e vie di rullaggio.	Si rende necessario un intervento di manutenzione straordinaria delle pavimentazioni delle vie di rullaggio e del piazzale in uso all'aviazione civile	€ 150.000,00		
Verona Boscomantico: Sistemazione delle infrastrutture operative ed acquisizione di aree dalle forze armate tramite l'Agenzia del Demanio.	Le aree in fase di dismissione da parte delle forze armate saranno a breve affidate dall'Agenzia del Demanio all'Enac. Per l'utilizzo con attività civili è necessaria la sistemazione di dette aree.	€ 100.000,00	€ 1.000.000,00	
Viterbo: Adeguamento impiantistico e manutenzione coperture edifici esistenti.		€ 500.000,00		

Aeroporti militari transitati al demanio civile				
Descrizione dell'intervento	Finalità dell'intervento	Stima dei costi del programma		
		2010	2011	2012
Capua: Rifacimento pista e recinzione. Edificio polifunzionale. Opere complementari.	Cambio di status giuridico dell'aeroporto (da militare a civile). Interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell'aeroporto. Prolungamento pista di mt. 300 . Realizzazione strada perimetrale di servizio.	€ 350.000,00	€ 2.000.000,00	€ 1.500.000,00
Palermo Boccadifalco: Adeguamento per trasferimento aree e manufatti da A.M. ad A.C.	Cambio di status giuridico dell'aeroporto (da militare a civile). Interventi finalizzati alla ristrutturazione dell'edificio acquisito dalla Protezione Civile ed opere complementari. Sistemazione del piazzale aviazione generale. Riqualifica della pista di volo e dei raccordi. Ristrutturazione ed ammodernamento degli edifici ex alloggio militari ed ex circolo militari per finalità dell'Ente.	€ 1.000.000,00	€ 2.000.000,00	€ 1.500.000,00
Palermo Boccadifalco: Ristrutturazione fabbricato AFIS e varie.	Ristrutturazione dell'edificio operativo AFIS. Nuova recinzione aeroportuale.	€ 300.000,00		
Udine Campoformido: Rifacimento pista e recinzione. Sistemazione edifici esistenti.	Interventi conseguenti al cambio di status giuridico dell'aeroporto (da militare a civile) ed accordo con Enti locali. Pavimentazione pista. Recinzione aeroportuale. Riqualifica di alcuni edifici esistenti.	€ 600.000,00	€ 1.500.000,00	€ 400.000,00

Capitolo 2 - La Safety

2

1. Il sistema informativo eE-MOR

eE-MOR (Electronic Enac Mandatory Occurrence Reporting) è il sistema di raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici progettato e realizzato dall'Enac in applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo che stabilisce, per il miglioramento della sicurezza aerea, i criteri e gli standard per la segnalazione, raccolta, registrazione, tutela e diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici.
La Direttiva intende per evento aeronautico qualunque interruzione operativa, difetto o guasto che non abbia causato un incidente o inconveniente grave, per i quali l'obbligo di segnalazione e di raccolta dei relativi dati è già previsto dalle vigenti prescrizioni regolamentari.
Per la prima volta nel nostro Paese ed in ambito europeo è stato introdotto un innovativo sistema di segnalazione integrata, con la relativa analisi, di ogni evento suscettibile di compromettere la sicurezza del volo.
È stato così istituito un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi affidato all'Enac, ed uno di segnalazione volontaria di eventi non soggetti a segnalazione obbligatoria, ma che rappresentano o possono rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, affidato all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (Ansv).
L'istituzione di tali sistemi ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici, e non mira alla determinazione di colpe o responsabilità, all'insegna di una no penalty policy che diventa la vera chiave di volta di un innovativo approccio ai temi della sicurezza, e che vede nella cooperazione tra l'Enac e l'Ansv una leva fondamentale per il raggiungimento di risultati significativi.
Il Sistema eE-MOR si propone dunque quale strumento di un necessario cambiamento culturale che all'insegna della just culture dovrà condurre ad una sempre più efficace condivisione tra autorità e industria del trasporto aereo dei principi di prevenzione degli incidenti aeronautici, anche attraverso una nuova corretta classificazione di tutti gli eventi secondo principi tassonomici condivisi a livello internazionale e divulgati a tutti gli operatori.
Per questo in fase di avviamento del programma sono stati promossi una serie di incontri con gli stessi operatori e gestori al fine di favorire comportamenti omogenei nella segnalazione delle informazioni con eE-MOR, per verificare eventuali criticità e soprattutto per presentare le nuove e potenti funzionalità offerte dai nuovi applicativi adottati che sfruttano al meglio le potenzialità del sistema tramite modalità di trasmissione via web che facilitano la gestione, trasmissione e condivisione dei dati di safety ad Enac e successivamente alla Comunità europea (Easa).

1.1 Raccomandazioni di sicurezza

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo è l'ente preposto in Italia alle inchieste su incidenti ed inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile.
A conclusione delle indagini ha la facoltà, sulla base dei dati emersi, di emanare raccomandazioni di sicurezza per la prevenzione di incidenti ed inconvenienti.
Le raccomandazioni di sicurezza vengono indirizzate alle autorità competenti, quali l'Enac, per l'eventuale l'emanazione di provvedimenti diretti a salvaguardare e migliorare la sicurezza del volo. L'Enac valuta il contenuto delle raccomandazioni che, se recepite, portano alla definizione dei provvedimenti correttivi.
La posizione assunta dall'Enac, in merito alla singola raccomandazione di sicurezza, è contenuta nel modello Follow-up Action on Occurrence Report (FACTOR).
Il modello FACTOR viene emesso per ogni evento per il quale siano state prodotte raccomandazioni di sicurezza: contiene i dati identificativi dell'evento, una sua sintetica descrizione e, per ogni raccomandazione di sicurezza indirizzata all'Enac, i provvedimenti assunti ed il relativo stato di attuazione.

Al riguardo, nel 2010 l'Enac ha emanato i seguenti FACTOR:

01/2010 Rev.0	18/01/2010	Maule M -7-235 marche I-SEAP
02/2010 Rev.0	18/02/2010	Aliante tipo ASW 15B di marche D-0906
03/2010 Rev.0	17/03/2010	Christen A1 "Husky" , marche I - HHHH
04/2010 Rev.0	18/02/2010	MD - 82 marche I - DAWS
05/2010 Rev.0	21/04/2010	Tipo Pitts S2B di marche I- KKLT
06/2010 Rev.0	06/05/2010	Piper PA-28-140 di marche I-CVDA
07/2010 Rev.0	14/06/2010	SIAI Marchetti F.260D marche I - ISAM
08/2010 Rev.0	23/11/2010	Tipo A 320-212 marche LZ-BHC

Le attività aeronautiche: il rilascio e la sorveglianza delle certificazioni

L'Enac svolge attività relative ai processi di certificazione, sorveglianza e nel contempo garantisce il mantenimento degli standard normativi nazionali ed internazionali e lo sviluppo del settore aereo in tutte le sue varie espressioni.
Le attività di certificazione e sorveglianza sono svolte da personale professionista altamente qualificato nel settore aeronautico, costituito da ingegneri aeronautici, elettronici, civili, ispettori di volo e periti specializzati. Le attività di certificazione e sorveglianza, indipendentemente dal tipo di organizzazione aeronautica, sono svolte dai team di sorveglianza, composti da due o tre professionisti, con un team leader, con compiti di coordinamento e nel caso di operatori aerei ed aeroporti anche da un ispettore di volo.
Tutte le attività che riguardano la sorveglianza o la certificazione consistono in audit, programmati e non, finalizzati alla verifica della costante e continua rispondenza ai requisiti di certificazione.
Le attività di sorveglianza sono svolte sulla base dell'elaborazione e dell'esecuzione di un piano nazionale di sorveglianza con validità annuale o pluriennale a seconda del tipo di certificazione. Le verifiche sono sempre svolte alla presenza di rappresentanti delle organizzazioni, con i quali concordare procedure di rientro dalle eventuali non-conformità rilevate. Nel caso di azioni insufficienti il team provvede ad inoltrare azioni sanzionatorie che consistono in limitazione di abilitazioni possedute, sospensioni di abilitazioni o certificazioni fino alla revoca definitiva di una abilitazione o certificazione.
Tale modus operandi viene adottato per ogni tipo di certificazione che l'Enac rilascia, sia per il settore aereo propriamente detto che per quello infrastrutturale.
Le certificazioni aeronautiche attualmente in vigore sono:

- COA (certificato di operatore aereo, rilasciato alle compagnie aeree);
- PARTE 145 (certificato rilasciato alle ditte di manutenzione);
- PARTE 147 (per le ditte che effettuano addestramento al personale tecnico che opera nelle ditte di manutenzione);
- CAMO (per le ditte che forniscono il supporto tecnico per la gestione in sicurezza della navigabilità degli aeromobili;
- COLA (per le ditte che svolgono lavoro aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radiomisure, telerilevamento, ecc.);
- FTO e TRTO (per le ditte che effettuano l'addestramento dei piloti per il rilascio di licenze ed abilitazioni);
- Organizzazioni registrate (per le ditte che effettuano l'addestramento degli allievi piloti privati);
- DOA (per le ditte di progettazione);
- POA (per le ditte di produzione di aeromobili e componenti),
- CVRP (per i centri di verifica e ripiegamento paracaduti, scuole di paracadutismo, laboratori aeronautici.

Alcune attività di certificazione e sorveglianza sono svolte insieme con altre direzioni dell'Ente o per delega direttamente dalla Easa, che richiede all'Enac di svolgere alcune attività in nome e per suo conto.
A tali certificazioni vanno aggiunte le certificazioni rilasciate ad aeroporti ed eliporti, siano essi affidati in gestione a società di capitali o a gestione diretta Enac. Per i gestori aeroportuali si applicano le stesse modalità di certificazione e sorveglianza delle ditte aeronautiche seppur con normative nazionali emesse in base ai requisiti Icao (Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti).
Tutti gli operatori aerei nazionali sono in possesso della licenza di esercizio che viene rilasciata dall'Enac a seguito di verifiche amministrative, contabili e finanziarie. L'enac rilascia anche le autorizzazioni ad operatori stranieri di lavoro aereo che vengono a svolgere attività in Italia.

Attività di certificazione 2010	
Agibilità opere aeroportuali	34
Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture e impianti	149
Approvazione programmi di addestramento personale di volo	40
Autorizzazione servizi trasporto aereo/lavoro aereo	3486
Autorizzazioni all'impiego degli aeromobili per le attività di lavoro aereo e di trasporto aereo	285
Certificazione aeromobili per esportazione	120
Rilascio/variazioni certificato di aeroporto (include le infrastrutture)	7
Certificazioni scuole addestramento tecnico	1
Progettazione opere aeroportuali a/p gestione diretta	6
Registrazione organizzazioni addestramento piloti privati	1
Rilascio certificato di navigabilità e Arc	182
Rilascio permessi di volo di aeromobili	228
Rilascio/variazione certificati Camo	169
Rilascio/variazione certificati Cvrp e laboratori	5
Rilascio/variazione certificati operatore aereo di trasporto pubblico	231
Rilascio/variazione certificati organizzazione di addestramento personale navigante (FTO-TRTO)	85
Rilascio/variazione certificati organizzazione di manutenzione	136
Rilascio/variazione certificati organizzazione di produzione	22
Rilascio/variazioni licenze lavoro aereo	21
Rilascio/variazioni licenze trasporto aereo	26
Rinnovo certificato di navigabilità e Arc	604
Sorveglianza Camo Audit di sistema e prodotto effettuati	601
Sorveglianza costruzione amatoriale	4
Sorveglianza/rinnovo certificati aeroporto	33
Sorveglianza/rinnovo certificati operatore aereo di trasporto pubblico	39
Sorveglianza/rinnovo certificati organizzazione di addestramento personale navigante (FTO-TRTO)	22

2. Attività di certificazione e di approvazione

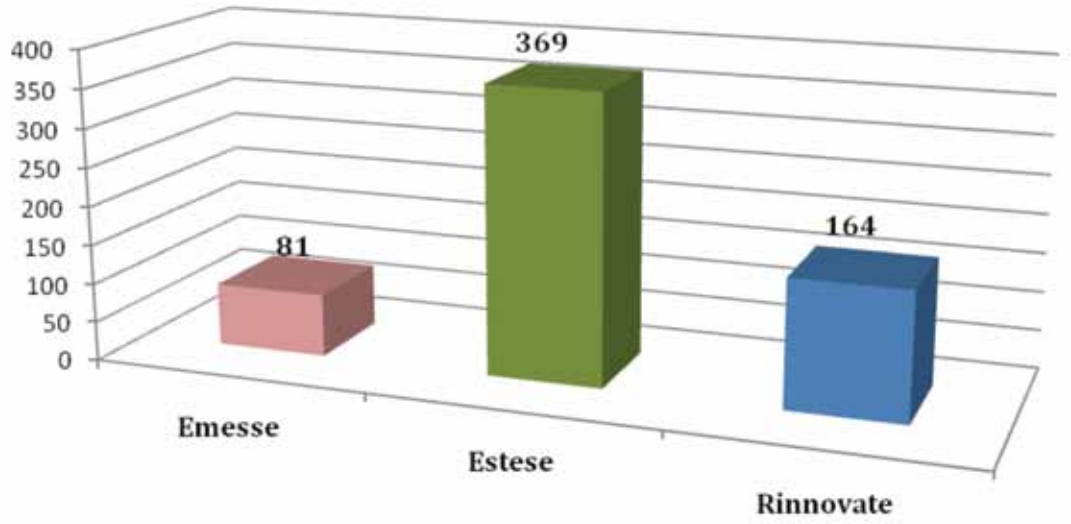
2.1 Regolazione, Navigabilità e Operazioni

L'Enac nell'ambito del contratto di programma firmato con Easa, ha svolto attività di certificazione e di sorveglianza su imprese di manutenzione in Paesi extra-europei (attività definita "Moap"). In particolare è stata effettuata l'attività di sorveglianza per il mantenimento delle approvazioni delle imprese JAL Engineering (Giappone), China Air Lines (Taiwan) e Tap (Brasile). Sono state inoltre avviate le attività per il rilascio dell'approvazione alle seguenti imprese di manutenzione: Accord Avia, Air Tatarstan, Airways Technics in Russia e Sobraer Sonaca in Brasile.
È stata anche effettuata l'attività periodica di audit alla Agusta Training Academy per il mantenimento dell'approvazione per le ditte di addestramento del personale tecnico di manutenzione.

Licenze di Manutentore Aeronautico

Nel corso del 2010 l'Enac ha reso pienamente operativo il sistema informatico EMPIC-EAP©. Tale sistema permette la gestione dei processi di rilascio, rinnovo ed estensione delle Licenze di Manutentore, la stampa delle licenze, ne gestisce il database ed mantiene l'archivio delle relative pratiche digitalizzate.
I dati relativi alle licenze di manutenzione rilasciate, rinnovate o estese dall'Enac nel corso dell'anno sono riportati nel grafico successivo.

Licenze di Manutentore Aeronautico emesse/estese/rinnovate



Prescrizioni di Aeronavigabilità

È stata garantita l'attività informativa verso l'utenza, tramite l'emissione e la pubblicazione sul sito web Enac:
- di 460 prescrizioni di aeronavigabilità / Informative, delle quali 57 Emergency.
- delle prescrizioni di aeronavigabilità emesse prima del 1/1/1995 relative a 16 tipi di aeromobili (Easa) di cui l'Italia è lo Stato detentore del progetto, riguardanti prodotti Agusta, Piaggio, Breda Nardi, Siai, Vulcanair (ex Partenavia), assai diffusi in Italia e all'estero per i quali sono pervenute numerose richieste da parte degli operatori.

Attività di qualificazione dei simulatori di volo

Riepilogo dati attività:

Certificati di Qualificazione rilasciati	Riconvalide/Primo rilascio	Qualificazioni di FSTD ubicati all'estero (Stati Uniti)
37	35/2	14

2.2 Certificazione Prodotti Aeronautici

Nell'ambito del contratto di servizio con l'Easa l'Enac ha:
- fornito professionisti in programmi di certificazione gestiti direttamente dall'Easa;
- fornito assistenza per le convalida da parte dei paesi terzi dei prodotti nazionali per la convalida della certificazione di volo di aeromobili;
- assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale AgustaWestland, Alenia, AleniaAermacchi, Iniziative Industriali, Piaggio, S.E.I., Tecnam, VulcanAir e per i prodotti per i quali l'Enac è Autorità responsabile come Piper PA-60, Bombardier CL415 , Bellanca Champion 7, Boeing MD80, Bell 412, 212, 206;
- assicurato la sorveglianza delle imprese di progettazione di prodotti di costruzione nazionale, Alenia, AleniaAermacchi, Alitalia, Avionica, Diesel Jet, Glasfaser, Jet Avionics, Leat Vitrociset, Northern Avionics, Oma Sud, Piaggio, SEI, Testori, VulcanAir;
- Inoltre l'Enac ha gestito le seguenti attività a seguito delle richieste di intervento ricevute da parte Easa e ha emesso:
- 207 Technical Visa per rilascio certificati di approvazione modifiche da parte Easa
- 26 proposte di approvazione di Flight Condition da parte Easa
- 45 permessi di volo per aeromobili Easa

Attività di certificazione/approvazione/ rilascio licenze/autorizzazioni/ecc.	Normativa di riferimento	Descrizione dell'attività effettuata
Attività significative di certificazione completate		
	CS 27	Agusta AW109N
	CS 23	Tecnam P2006T (Glass Cockpit)
	CS 23	OMA SUD Skycar IFR
	CS 29	Agusta EH101 New Tail Rotor
	CS 25	Alenia C27J Major Changes
	CS 25	Alenia C27J Convalida FAA
	CS 23	Tecnam P2006T Convalida FAA
	CS E	DieselJet Motore TDA 1,9
Attività significative di certificazione in corso		
	CS 23	OMA SUD Skycar Convalida FAA
	UAS	Galileo Falco
	CS VLA	OMA SUD Red Bird
	CS 25/29	Bell Agusta BA609
	CS 29	Agusta AW 139 Changes
	CS 29	Agusta AW 149 Permesso di Volo
	CS E	DieselJet Motori TDA 1,5 16V
	CS 23	Vulcanair P68 Major Changes
	Part 21	Selex Galileo APDOA
	Part 21	Significant Changes to approved DOA

Nell'ambito dell'attività di competenza l'Enac ha emesso:
- 34 permessi di volo per aeromobili Enac convenzionali;
- 6 permessi di volo per aeromobili Uav
- 1 autorizzazione al volo per il Tilt Rotor Bell Agusta BA609.

2.3 Regolazione Certificazione Prodotti Aeronautici

Nel 2010 l'Enac è stato oggetto della visita di accreditamento da parte dell'Easa. La visita si è svolta in due diverse sessioni, la prima in settembre e la seconda in novembre con lo scopo di coprire tutta l'attività per cui l'Enac è accreditato a svolgere attività di certificazione e di approvazione di organizzazioni per conto di Easa.

2.4 Regolazione Personale di Volo

L'Enac ha svolto nel corso del 2010 le seguenti attività:

- Workshop Icao Language Proficiency Requirements Implementation con la partecipazione di partecipanti provenienti da 25 Paesi dal 3 al 5 marzo 2010 avente ad oggetto il ruolo e le politiche adottate dalle Autorità degli altri Stati in tema di istruzione linguistica finalizzata al raggiungimento dei requisiti sulla conoscenza della lingua inglese previsti dall'Icao
- Per la prima volta è stato certificato dall'Enac un centro di addestramento di tipo Trto (Type Rating Training Organization) basato in un Paese extra-comunitario(Giordania).

Nella tabella che segue sono dettagliate le attività di certificazione svolte.

Licenze di pilotaggio (suddivise per tipologia) rilasciate dall'Enac nel corso del 2010

	J		N		Totale
ATPL	A	H	A	H	473
	403	48	19	3	

	J		N		Totale
CPL	A	H	A	H	419
	287	109	11	12	

	J		N		Totale
PPL	A	H	A	H	751
	657	71	16	7	

Legenda
ATPL: licenza pilota di linea
CPL: licenza pilota commerciale
PPL: licenza pilota privato
N: nazionale
J: Jar
H: elicottero
A: aereo

Attività	Anno 2009	Anno 2010
Iscrizioni albi piloti e tecnici di volo	478	218
Iscrizioni registro assistenti di volo	319	431
Estratti dagli albi e dal registro	1.166	1.243
Nomine a comandante	187	129
Cancellazione albi e registro	27	81

3 Attività di standardizzazione

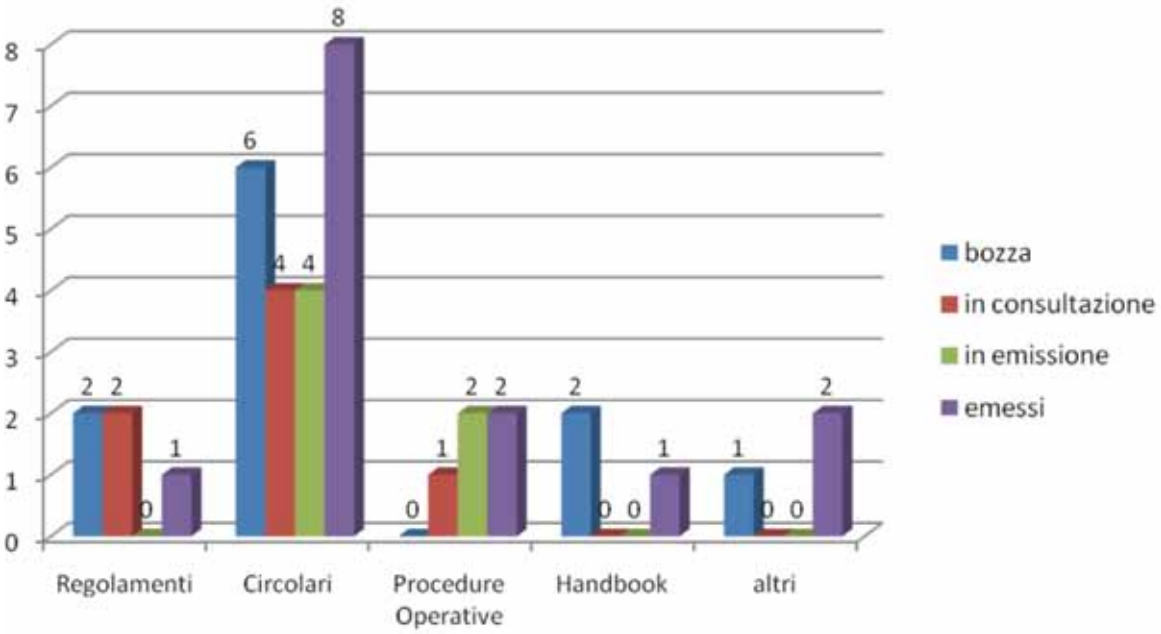
3.1 Regolazione Navigabilità e Operazioni

L'Enac assicura le attività finalizzate alle visite di standardizzazione Easa/Icao ed il mantenimento degli accreditamenti Easa nei settori competenza.
Nel corso del 2010 l'Enac ha ricevuto il 17 e 18 Giugno un'ispezione di chiusura da parte dell'Easa sui rilievi notificati nel corso delle ispezioni sulla manutenzione e sulla navigabilità continua nel 2007, 2008 e 2009. Nel corso di tale visita sono state illustrate al team ispettivo Easa le azioni correttive messe in atto dall'Enac ed il loro stato d'avanzamento.
L'Enac è stato accreditato dall'Easa per l'approvazione delle imprese di manutenzione a Parte 145 in Paesi extra-comunitari(Moap).
Nel Giugno 2010 è stata effettuata la visita di standardizzazione Easa per la normativa relativa alle ditte di produzione di aeromobili e componenti. L'ispezione ha avuto un esito positivo con una significativa riduzione dei rilievi emersi rispetto agli anni precedenti.
Specifiche sessioni di standardizzazione sono state svolte all'interno dei corsi Poa, effettuati a fine 2010, nel corso dei quali sono state presentate le risultanze della visita di standardizzazione Easa, le cause all' origine dei rilievi e le azioni correttive da mettere in atto.

Produzione normativa

Nel settore della safety (navigabilità degli aeromobili, licenze del personale di volo e di manutenzione, operazioni di volo, certificazione dei prodotti aeronautici, ambiente ed aeroporti), l'Enac ha elaborato 37 atti normativi distinti per tipologia e fase di avanzamento nello schema seguente.

Distribuzione dei prodotti normativi in funzione dello status del documento



4. Attività internazionale

Nell'ambito delle attività relative alla certificazione di ditte di produzione di aeromobili e componenti di aeromobili, è stata effettuata un'attività di verifiche finalizzata alla riconferma dell'accordo bilaterale Italia-Federazione Russa. L'attività è stata incentrata sul prodotto Superjet SSJ 100, progettato e costruito da SCAC (Sukhoi Civil Aircraft Company) in partnership con Alenia Aeronautica. Il SSJ 100 è stato recentemente omologato dallo IAC AR (Ente Russo di certificazione dei prodotti) ed è in corso di omologazione

Easa. Sono state condotte delle verifiche presso la Scac, al fine di accertarne gli standard organizzativi e produttivi. L'attività si è conclusa favorevolmente, con l'emissione di uno statement alla Commissione europea di equivalenza del sistema che regola la certificazione delle imprese di produzione della Federazione Russa rispetto a quello europeo (Easa).

Il Sukhoi Superjet 100 (SSJ100)

Il Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) è una famiglia di jet regionali da 100 posti di grande innovazione tecnologica. Progettato, sviluppato e prodotto da Scac (Sukhoi Civil Aircraft Company) in partnership con Alenia Aeronautica, gruppo Finmeccanica, il Sukhoi Superjet 100 è il jet regionale di nuova generazione più tecnologicamente avanzato ed ecologico presente sul mercato. Un prodotto altamente competitivo, grazie a bassi costi di combustibile, un comfort maggiore e costi operativi più bassi.
L'aeromobile è basato sul modello a 95/100 posti con una variante allo studio da 115/120 posti. Sono previsti inoltre la progettazione e lo sviluppo di versioni VIP, business e cargo.
Tutti i modelli della famiglia Superjet hanno la stessa ala e lo stesso motore, due turbo-reattori SaM 146 prodotti da PowerJet, joint venture tra Snecma e Saturn. Quest'anno il SaM146 ha completato con successo il 100% dei test di certificazione e ha ottenuto in giugno il riconoscimento di certificazione dall'Enac e dall'Easa e ad agosto la certificazione russa da parte dell'autorità Interstate Aviation Committee Aviation Register (Iac Ar).

Il Master in Gestione dell'aviazione civile

L'Enac, oltre all'attività di formazione continua del personale interno, in accordo ai requisiti dell'Icao e dell'Easa, nel 2010 ha creato in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma La Sapienza e con la partecipazione di enti e organizzazioni di settore, un Master in Gestione dell'aviazione civile, che abbraccia tutte le attività istituzionali dell'Ente.
Il Master prevede circa 450 ore di docenza d'aula seguite da uno stage di 6 mesi presso industrie di settore. L'Ente riconosce dei crediti ai partecipanti al Master sulla base dei requisiti previsti dalle norme vigenti per ricoprire incarichi di responsabilità in imprese aeronautiche.

5. I programmi Safa e Sana

Il Programma Safa (Safety Assessment of Foreign Aircraft), che consiste in ispezioni di rampa agli aeromobili in transito negli aeroporti europei, è parte del programma di sicurezza della Comunità europea.
Attraverso il Programma Safa la Commissione europea si è dotata di uno strumento di controllo del rispetto degli standard Icao per gli aeromobili in transito sugli aeroporti comunitari. Per questo motivo il programma Safa è ormai un'attività istituzionale dell'Enac per l'incremento della sicurezza delle operazioni di volo nel nostro Paese e quale contributo significativo alla sicurezza delle operazioni di volo in Europa.

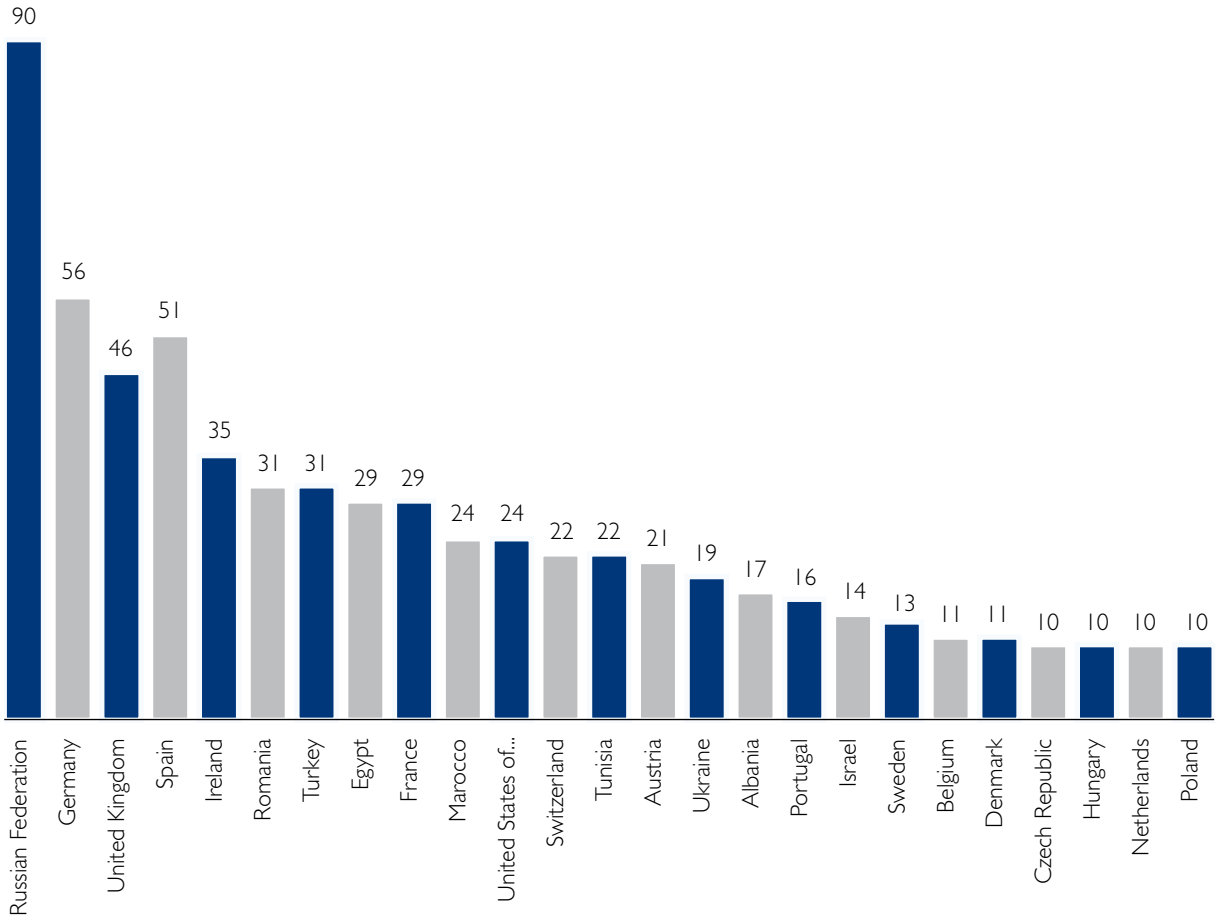
Attività ispettiva Safa nel 2010

Di seguito si riportano i dati elaborati relativi all'attività ispettiva condotta nel nostro Paese nel 2010 nell'ambito del programma Safa.
Nel corso del 2010 sono stati ispezionati complessivamente 731 aeromobili dei quali 379 appartenenti ad operatori UE (pari al 52%) e 352 ad operatori extra UE (pari al 48%), per complessivi 299 operatori commerciali e 10 voli privati, di cui 134 operatori UE e 165 operatori non UE.
Gli Stati degli operatori ispezionati sono complessivamente 77 di cui 26 UE e 51 non UE.

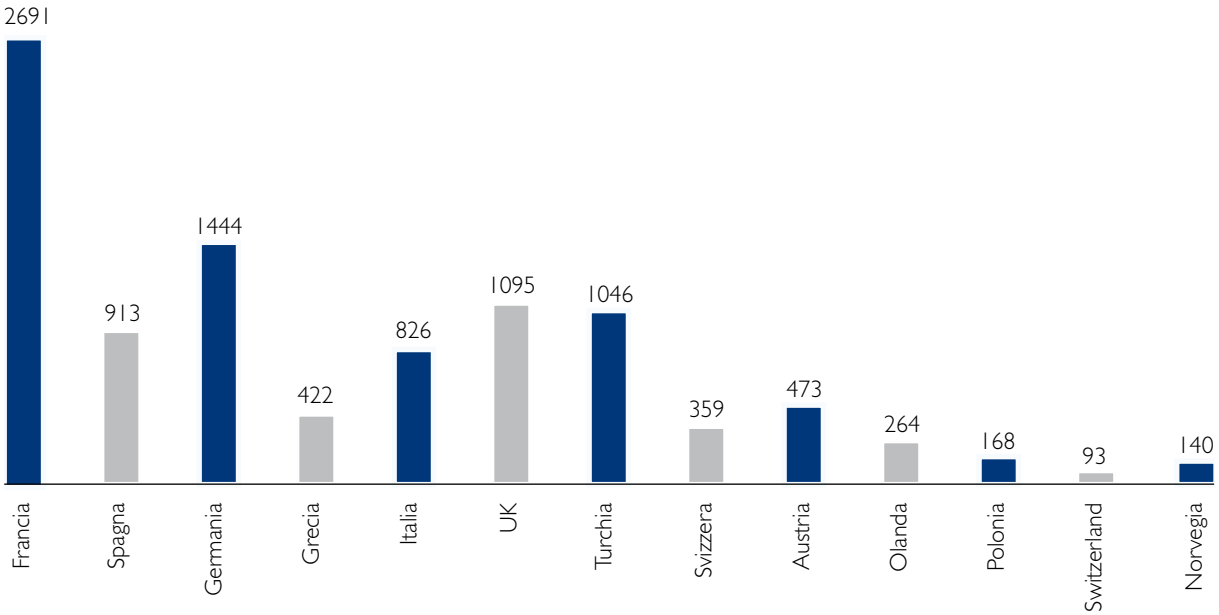
Le ispezioni totali effettuate sono 826.
Ispezioni su operatori Ecac = 537 Ecac/Totali = 0,65
Ispezioni su operatori non Ecac = 289 non-Ecac/Total = 0,35 (0,31)
Ispezioni su operatori UE=411 (534) UE/Totali =0,50 (0,55)
Ispezioni su operatori non-UE = 415 (435)non-UE/Totali =0,50 (0,45)

Nel grafico seguente sono indicate il numero di ispezioni (se maggiori di 6) condotte per ciascuno Stato.

Ispezione per Stato operatore - Stati con 10 o più ispezioni

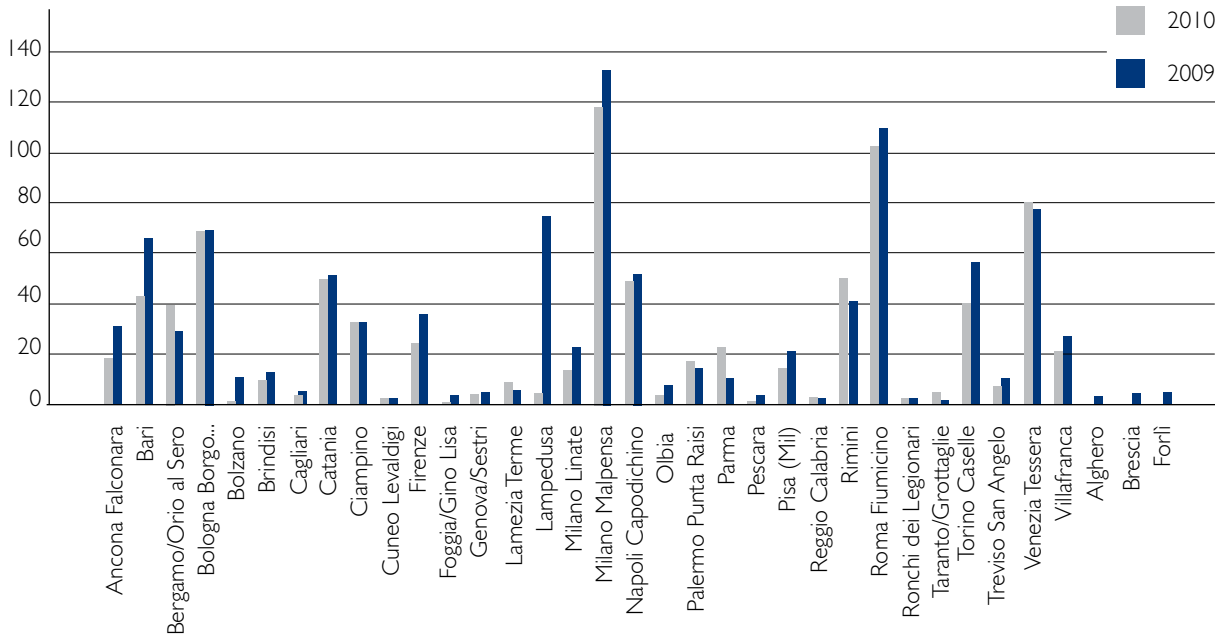


Ispezioni Safa 2010 - in alcuni Stati Ecac

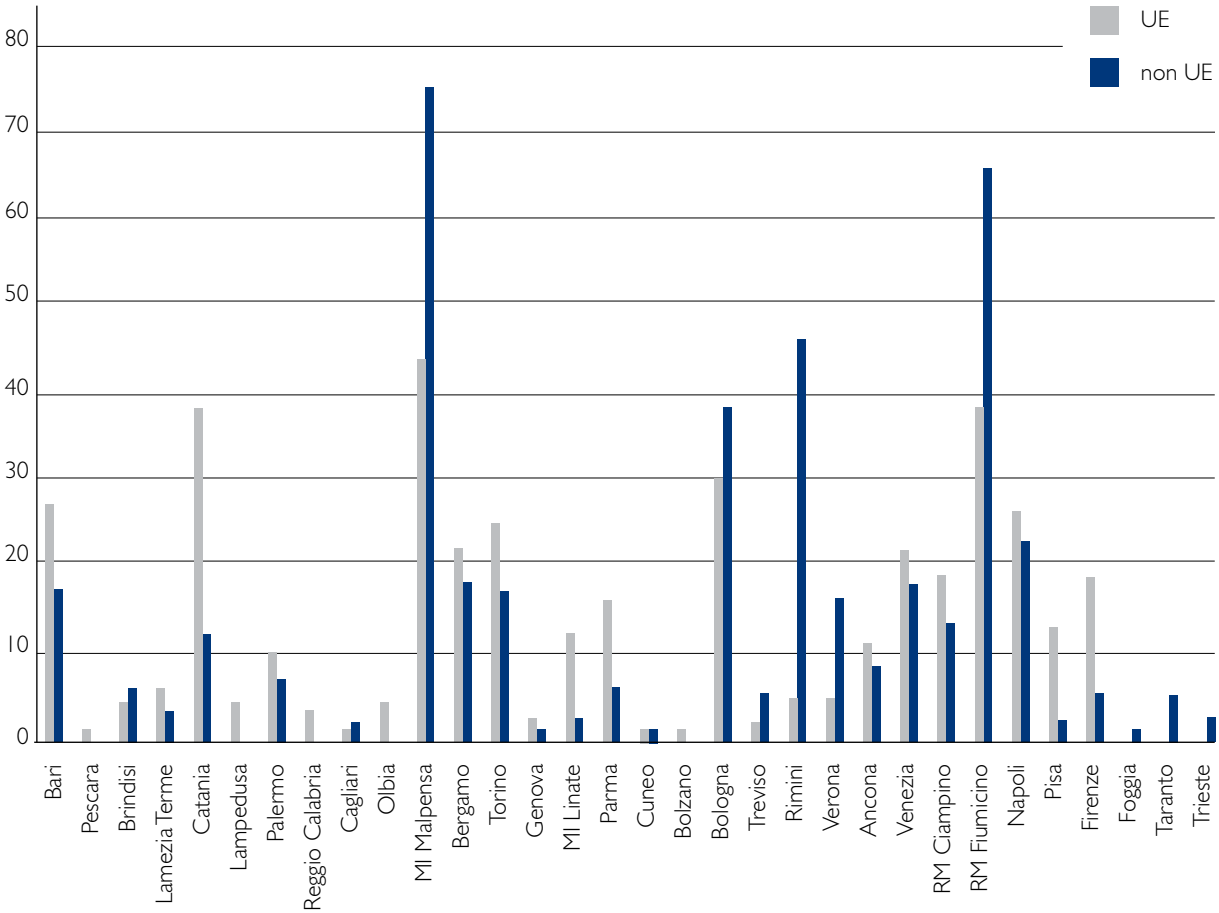


L'attività ripartita per aeroporto è riportata nei grafici seguenti; è stato ritenuto utile, al fine di programmare meglio le attività e di fissare degli obiettivi adeguati per il 2011, inserire anche il grafico del traffico riferito ad operatori stranieri sugli stessi aeroporti.

Ispezioni per aeroporti



Ispezioni 2010 per appartenenza UE/non UE

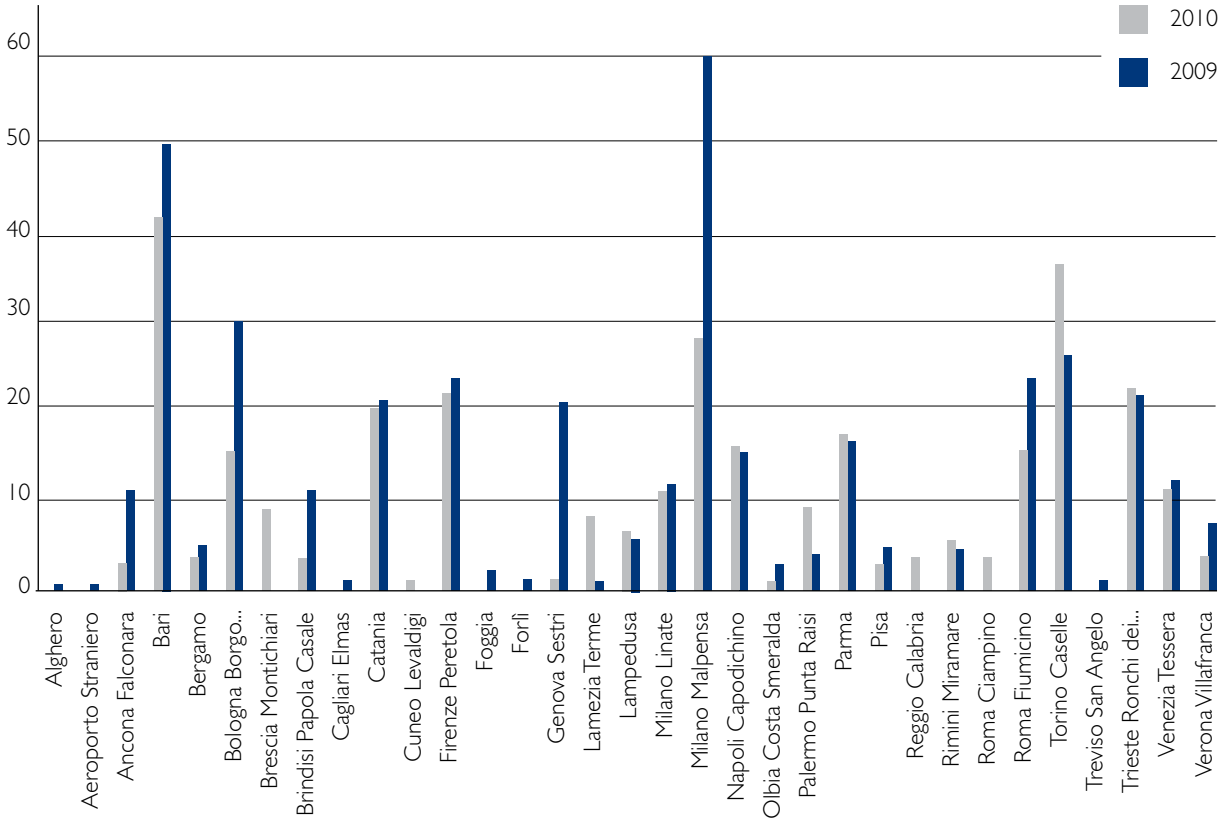


L'attività media è stata di circa 69 ispezioni/mese, con i picchi a gennaio (37) e dicembre (105).

Attività ispettiva Sana nel 2010

L'Enac ha inoltre sviluppato e dato attuazione al Programma Sana (Safety Assessment of National Aircraft) che costituisce la versione nazionale del programma di ispezioni di rampa Safa, applicabile agli aeromobili impiegati dai vettori nazionali.
Sono state effettuate 352 ispezioni su 257 aeromobili diversi, ispezionati da 1 a 4 volte.
L'attività divisa per aeroporto e confrontata con l'anno precedente è riportata nel grafico seguente.

Ispezioni Sana per aeroporto



Cooperazione internazionale

Nell'ambito del programma Safa il collocamento dell'Enac a livello internazionale è stato perseguito su tre piani nel 2010.
Memorandum of cooperation con l'Albania
Nel 2010 sono continuate le attività di cooperazione con l'Albania già iniziate l'anno precedente. Con la firma di un secondo "Memorandum of Cooperation" con la Dgac Albania si sono poste le basi di un supporto all'attività di sorveglianza.
2nd Easa International Cooperation Forum
In aprile l'Ufficio è stato invitato dall'Easa a partecipare al *2nd International Cooperation Forum* a Dubai al fine di presentare il sistema di valutazione degli operatori stranieri che sta alla base del processo di autorizzazione attualmente in vigore in Italia.
Safa Exchange of Inspector Program
L'Easa promuove uno scambio di ispettori tra gli Stati partecipanti al fine di migliorare la standardizzazione. Tali iniziative si sono concretizzate nel mese di ottobre (Olanda) e di dicembre (Germania) con l'effettuazione di 18 ispezioni congiunte negli aeroporti di Fiumicino e Malpensa che hanno visto la partecipazione di 10 ispettori Safa italiani.

Capitolo 3 - La regolazione dello spazio aereo

3

Lo spazio aereo

L'atto di intesa tra l'Enac e l'Aeronautica Militare, che prevede l'impiego di risorse specialistiche nella forma del distacco in comando e che ha trovato piena attuazione nell'anno 2010, ha consentito all'Enac di consolidare il suo ruolo nella regolazione delle spazio aereo.
Fondamentale è sempre stato il sostegno dell'Aeronautica Militare che ha messo a disposizione risorse specialistiche, in una prima fase a carattere temporaneo ed ora, in virtù dell'Atto di Intesa firmato con l'Enac il 22 dicembre 2007, su base continuativa.
Significativo anche il contributo dell'Enav che ha distaccato alcune figure professionali per l'impiego presso l'Enac. Tali risorse sono impiegate in attività di certificazione, sorveglianza dei fornitori dei servizi diversi da Enav, di gestione delle licenze, della formazione dei controllori del traffico aereo e dell'altro personale addetto ai servizi di navigazione nonché nel riesame delle valutazioni di sicurezza.
Con la legge 265 del 2004 e i successivi decreti di revisione del Codice della Navigazione, erano state trasferite all'Enac le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea. Si era completato così il quadro delle competenze affidate all'Enac che diventava unico soggetto regolatore dell'aviazione civile italiana.
Questa operazione si inserisce nell'iniziativa del Cielo Unico Europeo, quell'insieme cioè di regolamenti e normative comunitarie che si prefigge di realizzare un sistema di circolazione aerea efficiente e sicuro in tutta Europa.
L'applicazione del Cielo Unico Europeo ha modificato radicalmente l'assetto e gli equilibri esistenti in Italia. La separazione e la distinzione dei ruoli fra soggetti erogatori dei servizi e autorità di regolazione, che nelle aviazioni civili di altri Paesi sono dati come acquisiti da decenni, nell'ambito dello spazio aereo hanno introdotto una vera e propria mutazione.

1. Attività di certificazione, vigilanza e controllo

Le attività svolte possono essere così riassunte.

Fornitori dei servizi di navigazione aerea (ANS)

Sono state condotte le attività di sorveglianza e certificazione dei fornitori ANS rispettando la programmazione al 100%. Tale programmazione prevede per l'Enav una serie di audit di sorveglianza sulle funzioni centrali e sulle unità operative (torri di controllo, centri di controllo d'area e enti del servizio informazioni volo d'aeroporto - AFIS) e almeno un audit annuale su tutte le funzioni per gli AFIS (servizio informazioni volo di aereoporto) non Enav.
Nella seguente tabella sono riportati i dati riguardanti l'anno 2010.

2010	
Certificati ANSP emessi	1
Audit effettuati	28

Nel corso degli audit sono stati riscontrati 104 rilievi gestiti secondo gli standard previsti.
I rilievi sono stati classificati dall'Enac in apposito database in modo da evidenziare le aree di maggiore attenzione su cui orientare le successive attività di sorveglianza.
Sono state applicate le procedure di riesame e accettazione delle modifiche significative ai sistemi funzionali Atm previste dall'art. 9 del Reg. (CE) n. 1315/2007. Esse prevedono la comunicazione sistematica di tutte le modifiche da parte del fornitore ANS interessato e l'intervento diretto dell'Enac nel caso di modifiche aventi un impatto significativo sulla sicurezza. Nel caso di modifiche con un impatto non significativo l'Enac ha valutato caso per caso se intervenire direttamente con il riesame della modifica e la successiva accettazione. In tale quadro l'Enav ha comunicato 58 modifiche.
L'Enac ha inoltre assicurato il supporto istituzionale alle prime fasi di realizzazione del Functional Airspace Block (FAB) italiano BLUE MED.

Certificazione del personale

Nell'anno 2010 sono state emesse 446 licenze di Controllore del Traffico Aereo (CTA)/studente CTA, in larga misura come conversioni del preesistente sistema nazionale.
Sono state adottate procedure di gestione delle licenze dei controllori incentrate su una più ampia delega di attività a soggetti certificati.
In linea con lo schema comunitario l'Enac ha approvato infatti le organizzazioni ed i programmi di formazione, gli schemi di competenza, le modalità d'esame per il rilascio e l'aggiornamento delle licenze. Inoltre ha designato gli esaminatori con funzioni delegate.
Per tale attività è previsto un notevole incremento derivante dalla pubblicazione dei nuovi regolamenti per la certificazione di altre figure professionali del settore: operatori FIS (Flight Information Service), personale MET (Meteo) e personale ATSEP (Air Traffic Safety Engineering Personnel).
È da evidenziare che tutta l'attività di certificazione del personale è stata svolta nel rispetto degli impegni con le parti sociali.

Interoperabilità

È stato possibile effettuare le attività previste dal Reg. (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.
È stato garantito un intervento qualificato in particolari occasioni quali ad esempio il cambio di status o di operatività di taluni aeroporti
L'Enac ha inoltre garantito, per gli aspetti essenziali, la partecipazione italiana alle attività internazionali di certificazione dei programmi EGNOS, in cooperazione con altre Autorità europee.

1.1 Attività di regolazione

Il secondo pacchetto del Cielo Unico Europeo ha introdotto un sistema di prestazioni economiche, operative, ambientali e di sicurezza di livello comunitario ed ha abbandonato il principio del recupero integrale dei costi della fornitura dei servizi per un sistema nel quale i fornitori di servizi condividono parzialmente i rischi degli operatori aeronautici.
Il 2010 è stato l'anno che la Commissione europea ha dedicato alla messa a punto del suddetto istituto. Il sistema di prestazioni, varato con il regolamento della Commissione 691/2010 del 29/07/2010, definisce i parametri europei nelle aree di sicurezza (safety), ambiente, capacità degli spazi aerei e costo-efficienza.
A completamento di quanto sopra la Commissione ha fissato gli obiettivi europei di prestazione per ciascuna delle summenzionate aree per il triennio 2012/2014, al raggiungimento dei quali ogni Stato Membro deve contribuire. La Commissione europea, tramite il suo organo tecnico dedicato (PRB, Performance Review Body), giudicherà direttamente l'adeguatezza del contributo di ogni singolo Stato Membro e i risultati ottenuti sia nel corso e che a conclusione del periodo di riferimento.
La portata dell'innovazione regolamentare, nonché i processi ed i meccanismi introdotti, sono tali da comportare la rivisitazione dell'attuale impostazione del contratto di programma tra Stato ed Enav a partire dal 01/01/2012.
Ogni Stato, nel corso del 2011, dovrà adottare un piano di prestazioni, all'interno del quale stabilirà il proprio contributo al raggiungimento dei target europei e il relativo piano di azioni. L'Enac è l'autorità nazionale responsabile dell'elaborazione del piano, sulla base del business plan del maggior prestatore di servizi della navigazione aerea nazionale (Enav). Il piano approvato dallo Stato è inviato alla Commissione che esprime il proprio parere su tutti i piani nazionali e se del caso, ne può chiedere la modifica.
L'attuazione del piano nel periodo di validità è soggetto alla vigilanza della Commissione europea.
Nell'ambito dell'iniziativa Cielo Unico Europeo (spesso chiamata SES, da Single European Sky), l'Enac partecipa attivamente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Aeronautica Militare e l'Enav alla realizzazione del progetto BLUE MED. Il progetto mira alla realizzazione di uno spazio aereo transnazionale esteso a tutto il Mediterraneo Sud-Orientale con Malta, Grecia e Cipro.

Al progetto, in qualità di partner associati partecipano anche Egitto, Tunisia e Albania, con la prospettiva di aderirvi in pieno, recependo e applicando la normativa comunitaria di settore.

Attività normativa

L'indirizzo di regolamentazione del settore è proseguito nel corso del 2010 ed è stato adottato Il Regolamento "Licenza di operatore del servizio di informazioni volo (FIS)" - Edizione 1, inoltre sono state emesse le seguenti circolari:
Atm-05 del 16 dicembre 2010 - Eventi e attività speciali interessanti il trasporto aereo
Atm-06 del 17 gennaio 2011 - Criteri di protezione e separazione per la progettazione degli spazi aerei
Atm-01A del 5 novembre 2010 - Applicazione del Regolamento (CE) 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo

Adeguamento alla normativa comunitaria

Nell'anno di riferimento, uno sforzo importante dell'Enac è stato il supporto alla Rappresentanza permanente presso l'Unione europea nella discussione dei regolamenti europei relativi all'iniziativa Cielo Unico Europeo, della seconda espansione delle competenze Easa al settore Atm e di Sesar (Single Eurpean Sky Atm Research).
È stata assicurata la partecipazione al Comitato Cielo Unico tramite il rappresentante alternato italiano, appartenente all'Enac.
In ambito Eurocontrol l'Enac ha assicurato:
• la funzione di Vice Presidente del Provisional Council, organo di governo;
• la partecipazione alla Commissione sulla Regolamentazione della Sicurezza (Safety Regulation Commission) ed al relativo Gruppo di Coordinamento.

Attività normativa generale

- È stato redatto il documento definitivo del regolamento "Disegno delle procedure di volo " che contiene i requisiti per l'approvazione delle procedure di volo;
- è stato redatto il documento definitivo del regolamento "Requisiti di formazione e di addestramento per il personale addetto alla fornitura dei servizi metereologici per la navigazione aerea;
- è stato redatto il Regolamento per la definizione dei "Requisiti di formazione e di addestramento per il personale tecnico addetto ai sistemi ed agli equipaggiamenti per la navigazione aerea";
- è stato redatto il documento definitivo della circolare per l'attuazione del DPR 133 sugli apparecchi per il volo da diporto e sportivo.

1.2 Fornitura dei servizi dell'Aeronautica Militare

L'Aeronautica Militare fornisce i servizi di navigazione aerea negli spazi aerei di competenza, senza certificazione da parte dell'Enac.
L'Aeronautica Militare ha confermato il mantenimento dei livelli raggiunti e l'impegno ad continuare ad assicurare il proprio supporto all'aviazione civile, in termini di fornitura dei servizi di navigazione aerea e di impiego delle proprie infrastrutture aeroportuali, nelle misure compatibili con le risorse disponibili con il quadro di ridimensionamento generale in atto.

Capitolo 4 - La security

4

1. Security e quadro normativo comunitario

L'Enac, a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento (CE) n. 300/08, punto di partenza di una radicale rielaborazione del sistema normativo europeo nell'ambito della sicurezza, è stata designata quale Autorità competente per la security, responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza.
L'Enac assicura la redazione, l'attuazione e l'aggiornamento del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile e del Programma Nazionale per il Controllo di Qualità della Sicurezza dell'aviazione civile, avvalendosi del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti aerei e degli aeroporti – CISA.
Tale programma definisce le responsabilità relative all'attuazione delle norme fondamentali comuni e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori aeroportuali e agli altri soggetti.
Sempre in base al Regolamento (CE) n. 300/08, ogni operatore aeroportuale e ogni altro soggetto la cui attività abbia una qualche inerenza all'aviazione civile dovrà redigere, attuare e mantenere aggiornato un proprio programma di sicurezza, comprensivo degli aspetti organizzativi e procedurali, programma che dovrà essere presentato all'Enac.
Il Regolamento (CE) 185/10, inoltre, fornisce sia disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita, che ne mettano in pericolo la sicurezza, sia disposizioni generali che completano le norme fondamentali comuni.
Tali disposizioni riguardano la sicurezza degli aeroporti, delle aree delimitate aeroportuali, degli aeromobili, dei passeggeri e bagaglio a mano, del bagaglio da stiva, delle merci e posta, della posta e materiale dei vettori aerei, delle forniture di bordo e per l'aeroporto, delle misure per la sicurezza in volo, della selezione e formazione del personale e delle attrezzature di sicurezza.

2. Il Programma Nazionale di Sicurezza

Il Programma Nazionale di Sicurezza si inquadra in un ambito di cooperazione internazionale, volto a dare attuazione alle prescrizioni normative europee, oltre che agli standard Icao dell'annesso 17, ed è finalizzato ad assicurare l'incolumità dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori, del pubblico e delle infrastrutture aeroportuali, nonché la regolarità e l'efficienza dell'azione civile nella prevenzione degli atti di interferenza illecita.

Per definire le misure di security e stilare il Programma Nazionale di Sicurezza, l'Enac opera anche dall'interno del CISA, il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti, del quale ha la presidenza e la segreteria tecnica; per il coordinamento delle attività a livello locale si avvale, invece, delle proprie direzioni aeroportuali e dei Comitati di Sicurezza Aeroportuale.

L'Enac segue e coordina le attività del CISA, che durante il 2010 si è riunito tre volte in seduta plenaria.

Nelle more dell'emanazione del nuovo Programma Nazionale di Sicurezza l'Enac ha emanato delle direttive di aggiornamento a temporaneo complemento dell'attuale Programma, allo scopo di colmare alcune importanti sezioni normative recentemente aggiornate ed integrate dal legislatore comunitario. È ormai, prossima l'emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti della revisione del decreto ministeriale n.85/1999, che riguarda l'affidamento a soggetti terzi di attività svolte al momento dalle forze di Polizia e che non richiedono l'impiego di pubbliche potestà.

3. Il Programma Nazionale di Controllo della Qualità

I controlli di qualità sull'applicazione del Programma Nazionale di Sicurezza negli aeroporti sono stati svolti, secondo quanto stabilito dalla normativa vigente, sia dal Nucleo Centrale Ispettivo che dagli Ispettori di Security in servizio presso le Direzioni Aeroportuali.
Il Nucleo è composto da 29 funzionari Enac e da 16 funzionari del Ministero dell'Interno. I membri sono scelti sulla base dei criteri stabiliti dal Regolamento (CE) n. 185/2010 e sono certificati dall'Enac.
Nel corso del 2010 il Nucleo ha posto in essere 44 attività ispettive a livello nazionale, espletate su 39 aeroporti in cui si applicano i regolamenti comunitari. Tali attività si sono concretizzate in 933 giorni/uomo sul campo effettuati presso gli aeroporti interessati.
A livello locale l'attività ispettiva e di controllo svolta dagli ispettori aeroportuali security, ha portato all'inserimento di più di 3000 report nella banca dati.
Altro settore rilevante è quello relativo alla certificazione degli agenti regolamentati, che comporta una puntuale verifica, da parte delle competenti strutture territoriali, di tutti i siti in cui opera ogni singola società; in tale ambito, il numero delle verifiche svolte è maggiore rispetto a quello delle certificazioni finali.
Nel corso del 2010 l'Enac ha condotto una capillare campagna di certificazione e verifica delle attività svolte da 158 agenti regolamentati, anche al fine di assicurare la conformità al nuovo Regolamento 185/2010 che ha previsto l'attivazione, a far data dal 1 giugno 2010, di una banca dati europea degli agenti regolamentati e mittenti conosciuti, che assicuri il mutuo riconoscimento di tali operatori all'interno dell'Unione.
Un'altra attività di sorveglianza importante, condotta su base territoriale, ha riguardato gli audit nei confronti delle 35 maggiori imprese di sicurezza operanti sugli aeroporti.
Le ispezioni svolte da Enac seguono programmi e metodologie predefinite, che prevedono check-list che di recente sono state implementate per renderle più coerenti con gli standard europei sul controllo di qualità.
I programmi di formazione sono redatti secondo principi internazionali, avvalendosi della collaborazione offerta dall'Ecac ed hanno riguardato, in particolare, le metodologie di individuazione e classificazione dei rilievi. L'Enac ha voluto così creare un continuum con le modalità operative di controllo di qualità previste a livello internazionale.
Nel corso del 2010 sono stati certificati, dopo tre sessioni formative e di qualificazione, 20 Ispettori Nazionali di Enac e 7 Ispettori Nazionali del Ministero dell'Interno, che si aggiungono ai 18 Ispettori del Nucleo Centrale Ispettivo preesistenti.

4. Sperimentazione Body Scanner

A partire da marzo 2010 l'Enac, di concerto con il Ministero dell'Interno, ha avviato in Italia un'attività di sperimentazione di diverse tipologie di body scanner; in particolare la sperimentazione si è svolta sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia e Palermo.
La sperimentazione dei body scanner sui quattro aeroporti scelti è stata effettuata in coerenza a quanto previsto dai regolamenti europei vigenti, come strumento aggiuntivo a quelli normalmente in vigore. In particolare, nel periodo di sperimentazione è stato richiesto ai passeggeri di voli cosiddetti sensibili di passare attraverso il body scanner dopo avere comunque effettuato il previsto controllo con il metal detector e quello a campionatura di hand searching.
Nel settembre scorso a Bruxelles si è riunita la task force europea sui body scanner; l'incontro aveva lo scopo di aggiornare gli Stati membri, l'industria e le associazioni coinvolte sulle problematiche relative all'impiego degli apparati di cui sopra nell'ambito dell'Unione europea. In tale contesto è stato ribadito che l'utilizzo dei body scanner non è previsto come metodo alternativo ai controlli di sicurezza attualmente in vigore.
I body scanner possono essere utilizzati esclusivamente come misura più restrittiva o dopo una sperimentazione superiore a 30 mesi che ne evidenzi, tramite l'elaborazione di un'analisi del rischio, l'efficacia.
In tale contesto si inserisce la sperimentazione attualmente in atto in Olanda ed in particolare all'aeroporto di Amsterdam.

La posizione europea, inoltre, ha confermato i seguenti punti, e cioè:
- è assolutamente inderogabile il rispetto della legislazione europea per quanto riguarda le radiazioni ionizzanti e non;
- ai fini della privacy il software usato non deve generare immagini reali e le stesse non devono essere conservate;
- devono essere garantiti gli standard previsti sulla tutela della salute, sia dei passeggeri, sia degli addetti alle macchine stesse.

Inoltre, è stato ribadito in maniera netta il "no" alla tecnologia che prevede l'utilizzo di raggi X e quindi ai body scanner cosiddetti X – ray back scattering.
È stata poi preannunciata la possibile finalizzazione di uno studio di fattibilità sull'utilizzo di questi apparati per l'inizio di gennaio 2011 e una possibile proposta legislativa entro l'estate 2011.
Giova comunque sottolineare che, in ogni caso, la Comunità europea prevede estrema libertà per i Paesi membri sull'utilizzazione di tale apparati, fermo restando la dimostrazione dell'efficacia dell'utilizzo, come misura alternativa a quelle attuali.
Per quanto concerne la posizione americana, durante il recente summit organizzato dal TSA (Tranportation Security Administration) a Washington nel novembre 2010, al quale hanno partecipato rappresentanti di 43 Nazioni, sono state presentate da parte degli Stati Uniti le attuali iniziative in merito all'adozione dei body scanner come misura di security alternativa.
Il summit tenuto a Washington ha sottolineato la necessità e la volontà dei paesi delle nazioni partecipanti di dotarsi di nuovi e più efficaci sistemi di prevenzione nel campo della security, fermo restando il diritto all'utilizzo dell'aereo, quale strumento più efficace di mobilità dei cittadini.

5. Rapporti con organismi internazionali

Nell'ambito delle relazioni con organismi internazionali, come Icao, Ecac e Unione europea, ove l'Enac è presente sui diversi tavoli di lavoro, sono state curate le ulteriori seguenti attività ispettive e di auditing:
- assistenza e coordinamento per le ispezioni comunitarie sull'aeroporto di Milano Linate;
- audit Icao nei confronti dell'oversight capability dell'Autorità competente, secondo il programma USAP (Universal Security Audit Programme);
- certificazione Ecac ed EU di un funzionario Enac, per le attività di monitoraggio (audit, ispezioni e test) e di training. L'Enac partecipa, pertanto, alle attività internazionali svolte dalla Commissione europea e dall'Ecac, fornendo il proprio auditor ed istruttore nelle attività di monitoraggio e di formazione che tali organismi svolgono presso gli altri Stati membri.

Capitolo 5 - L’ambiente

5

1. Il Piano di sostenibilità ambientale del trasporto aereo

Gli obblighi nazionali derivanti da accordi internazionali quali il Protocollo di Kyoto e l'accordo del 10 dicembre 2008 tra i paesi dell'Unione europea, hanno portato all'emanazione della Direttiva europea 2006/32 e del D. Lgs. 115/2008 che prevede l'obbligo per la Pubblica Amministrazione di applicare disposizioni relative al miglioramento dell'efficienza energetica nei settori di competenza.
In tale contesto l'Enac in qualità di autorità di regolazione del settore si è impegnato in una serie di iniziative volte allo sviluppo di una nuova coscienza ambientale nell'approccio ai problemi di sviluppo aeroportuale, stimolando l'utilizzo delle più avanzate tecnologie e conoscenze scientifiche, con lo scopo di ottenere un aeroporto eco-sostenibile.
Nel corso degli anni 2009-2010, l'Enac ha avviato 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 CO_2;
- incremento dell'utilizzazione di fonti rinnovabili nei processi di produzione energetica;
- riduzione dei consumi idrici;
- riutilizzazione 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 sono stati avviati appositi studi e per alcuni argomenti di particolare rilevanza sono stati stipulati accordi di ricerca con altri enti.

Il Patto per l'ambiente

Tra questi è di particolare rilievo il Patto per l'Ambiente stipulato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Ambiente e l'Enac; l'accordo di programma di tale Patto si articola su due linee di intervento.
La prima riguarda la sperimentazione di sistemi innovativi di produzione di energia da fonti energetiche rinnovabili che combinino principalmente diversi aspetti come alti rendimenti, compatibilità con le funzioni aeroportuali e l'integrazione con il territorio. Tale progetto pilota è stato avviato negli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa che sono direttamente gestiti dall'Enac.

Le Linee guida per la riduzione dei livelli di CO_2

La seconda linea di intervento è invece finalizzata all'elaborazione di Linee Guida per le realizzazione, presso gli aeroporti nazionali, di infrastrutture ed impianti che siano caratterizzati da un minor consumo di energia e che comportino quindi una riduzione dei livelli di CO_2 anche attraverso la produzione di energia da fonti energetiche rinnovabili.
Oltre a tali attività, rientranti nel sopra descritto Patto per l'Ambiente, è stato anche avviato un programma per la gestione energetico-ambientale degli aeroporti.
Lo scopo di tale programma, per rendere efficienti le infrastrutture aeroportuali, è la definizione di regole generali per:

- la verifica delle situazioni esistenti, attraverso processi organizzativi per la raccolta e il trattamento dei dati conoscitivi;
- l'attuazione organizzativa di processi di intervento e monitoraggio;
- la progettazione degli interventi di miglioramento energetico attraverso la trasformazione dell'esistente;
- la progettazione e realizzazione di produzione di energia da fonti energetiche rinnovabili.

In relazione a questi aspetti l'Enac ha ritenuto necessario approfondire la conoscenza delle diverse aree tematiche attraverso la realizzazione di uno studio per l'esame delle best practice per l'efficienza energetica ed ecologica delle infrastrutture aeroportuali, condotto con la collaborazione del Dipartimento DATA della facoltà di Architettura dell'Università La Sapienza di Roma.
Lo studio è stato articolato in due fasi. Nel corso della prima, analitico/conoscitiva, sono state esaminate

le buone pratiche adottate negli aeroporti europei e mondiali nell'ambito delle diverse aree di intervento nell'ambito dei sottosistemi costituenti l'aeroporto.
La seconda ha invece riguardato la definizione di indicatori di progettazione energeticamente ed ecologicamente efficiente anche attraverso la definizione di diverse tipologie di intervento in funzione di determinati obiettivi da raggiungere per il miglioramento ambientale del sistema aeroporto.

La bolletta energetico-ambientale aeroportuale

Ulteriore attività posta in essere dall'Enac ha visto il coinvolgimento dei gestori aeroportuali per la raccolta di informazioni rilevabili sugli scali e riferiti in particolare ad ogni singolo processo operativo.
La richiesta ha riguardato la raccolta di ogni dato disponibile presso gli scali relativamente al rapporto tra le risorse utilizzate e la quantità e qualità dei rifiuti (solidi, liquidi e gassosi) rilevabili alla fine di ogni processo produttivo.
Ci si è riferiti in particolare ai processi connessi con gli aspetti energetici e a quelli connessi con gli aspetti più generali di ricadute ambientali.
Per poter avviare una prima raccolta di dati in modo organizzato è stato fornito ai gestori uno schema di rilevamento ed organizzazione dei dati sottoforma di scheda, denominata bolletta energetico-ambientale aeroportuale.
I dati raccolti hanno consentito la costituzione di una prima banca dati relativa ai parametri ambientali degli aeroporti. Tale banca dati potrà costituire la base di partenza per l'attuazione delle prossime attività di efficientamento ecologico ed energetico che l'Enac avvierà nel breve periodo.
I dati raccolti e le esperienze maturate con tali attività consentiranno, nell'immediato prossimo periodo, l'attivazione di un tavolo tecnico con le altre istituzioni (ministeri, associazioni di categoria, ecc.) coinvolte dallo sviluppo di un nuovo approccio ambientale ai diversi settori coinvolti dai siti aeroportuali per lo sviluppo di comuni strategie e linee guida.

2. La protezione ambientale

Le attività dell'Enac in ambito ambientale riguardano:
a. La protezione ambientale
b. La gestione dell'attività normativa di settore

L'Enac inoltre presiede il Bird Strike Committee Italy (BSCI).
L'impatto che il trasporto aereo ha sull'ambiente è di proporzioni sempre maggiori. Ha manifestazioni molteplici, che vanno dal rumore degli aerei alle emissioni gassose prodotte dalla combustione dei carburanti, dal trattamento delle acque reflue negli aeroporti alle collisioni con la fauna, potenzialmente causa di gravi incidenti.
L'elevato tasso di crescita dell'aviazione civile a livello mondiale, che negli ultimi dieci anni è stato in media del 5% annuo, ha messo al centro delle preoccupazioni di tutti gli operatori di settore le questioni ambientali, che hanno un ruolo centrale nello sviluppo di medio e lungo periodo dell'intero comparto.

2.1 Monitoraggio lavori delle commissioni

Nel 2010 è continuato il monitoraggio delle attività delle Commissioni Aeroportuali demandate prioritariamente alla definizione delle procedure antirumore e della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale. Dalle schede relative ad ogni aeroporto risulta in sintesi:

Commissioni aeroportuali istituite	37
Zonizzazioni acustiche approvate	20
Sistemi di monitoraggio installati	21
Sistemi sanzionatori implementati	1
Sistemi sanzionatori in fase di implementazione	5
Rinvio alla conferenza dei servizi	1

Si riscontrano ancora difficoltà nello svolgimento delle attività delle Commissioni Aeroportuali, riconducibili in buona parte al fatto che la partecipazione alle Commissioni di realtà portatrici di interessi diversi comporta spesso l'insorgere di un'articolata dialettica all'interno di esse con conseguente rallentamento dei lavori. Ciò soprattutto dove comuni, provincie e regioni aspirano a far parte delle Commissioni Aeroportuali anche quando i loro territori non ricadono nell'intorno aeroportuale.
Inoltre la mancanza, nella legislazione vigente, dell'individuazione del soggetto al quale porre l'obbligo d'installazione del sistema di rilevamento dei livelli di rumore nell'intorno aeroportuale spesso porta all'impossibilità di disporre di un tale sistema. L'utilizzo di questo sistema è infatti necessario per la definizione della zonizzazione dell'intorno aeroportuale e, insieme con i tracciati radar delle traettorie degli aeromobili, per il rilievo delle violazioni delle procedure antirumore.
Per migliorare l'efficienza operativa delle Commissioni Aeroportuali a fronte delle difficoltà summenzionate, si sono intraprese azioni per una mirata revisione legislativo-regolamentare.
La possibilità di applicare il sistema sanzionatrio è anche legato alla definzione dei limiti di scostamento dalle procedure antirumore. I criteri per la individuazione di questi ultimi sono stati oggetto di studio congiunto con i gestori di alcuni dei maggiori aeroporti nazionali e saranno a breve disponibili attraverso la normativa Enac.
Allo scopo di rendere più efficace l'attività di rilevamento in quanto tale, facendo sì che essa copra, oltre ai lavori delle Commissioni, anche la verifica dell'applicazione delle procedure di protezione acustica in ambito aeroportuale, si è proceduto all'avvio di un progetto per la creazione di una banca dati che inizialmente riguarderà appunto gli aspetti relativi all'inquinamento acustico e successivamente si estenderà anche alle emissioni gassose/altri agenti inquinanti. In particolare sono state definite le specifiche di tale banca dati con l'individuazione dei dati e delle loro caratteristiche funzionali e gestionali. Si prevede che di tale banca usufruiscano anche le direzioni aeroportuali, direttamente coinvolte nelle attività di protezione ambientale.

2.2 Attività normativa

Inquinamento acustico

Nel 2009 il Decreto Legislativo n. 66 del 18.05.2009 ha recepito nell'ordinamento nazionale la Direttiva dell'Unione europea 2006/93/CE del 12.12.2006 in materia di contenimento sul territorio europeo dell'inquinamento acustico causato dalle emissioni sonore dei velivoli subsonici civili a reazione. Con tale Decreto Legislativo viene vietato l'impiego sul territorio nazionale dei velivoli subsonici civili a reazione non conformi agli standard dell'Annesso 16 Icao vol.I, Parte II, Cap. 3, seconda edizione (1988). È stato creato un gruppo di lavoro che ha sviluppato una circolare per curare l'attuazione del Decreto attraverso la definizione dei dettagli procedurali e del procedimento sanzionatorio. Tale Circolare è stata pubblicata nel corso del 2010.
Con riferimento alla normativa relativa al rumore aeroportuale, a seguito di un'analisi condotta nel 2009 sulle problematiche riconducibili a carenze della nornativa vigente, si è iniziata un'attività di rivisitazione dei decreti applicabili congiuntamente al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tale attività porterà a sostituire l'attuale quadro normativo con uno più attuale e funzionale.
È stato avviato uno studio relativo agli indicatori ambientali da inserire nell'ambito dei contratti di programma tra l'Enac e i gestori aeroportuali, finalizzato alla individuazione di elementi di riferimento che assicurino una migliore e maggior copertura degli aspetti di protezione ambientale, rispetto a quelli ad oggi previsti dalla pertinente Direttiva del Cipe. Si prevede una conclusione dello studio entro il 2011 per arrivare a proporre una modifica di quanto attualmente previsto per rendere gli obiettivi più aderenti alla realtà aeroportuale.

Inquinamento gassoso

In previsione dell'attuazione a livello nazionale della Direttiva 2008/101/CE relativa all'inclusione del trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni di gas ad effetto serra (ETS), l'Enac si è attivato, di concerto con il Ministero dell'Ambiente, per definirne le relative modalità attuative. Ciò ha comportato la definizione di linee guida e modalità di collaborazione con l'apposito Comitato istituito presso il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero per lo Sviluppo Economico, individuato quale Autorità competente per lo Stato italiano.
Si è inoltre fornito il necessario supporto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella fase conclusiva di emissione del Decreto Legislativo di recepimento della Direttiva summenzionata.
Anticipando le Linee Guida dell'Icao e della Commissione europea è stato istituito un tavolo tecnico con tutti gli *stakeholder* interessati per individuare le misure necessarie alla riduzione delle emissioni di CO_2 in ambito nazionale. Tale attività verrà completata nel corso del 2011.

- Nel campo dell'aviazione civile sono stati attuati sforzi congiunti per minimizzare le emissioni dovute alla combustione dei carburanti e limitarne l'impatto sul cambiamento climatico. L'aviazione produce circa il 2% delle emissioni di CO_2 legate all'attività dell'uomo, secondo quanto risulta dall'United Nations Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Nonostante la crescita del numero di passeggeri sia avvenuta negli ultimi dieci anni con un tasso annuo del 5%, l'aviazione è riuscita a limitare l'incremento delle emissioni attorno al 3%, che equivale a 20 milioni di tonnellate. Ciò è avvenuto grazie a continui investimenti in nuova tecnologia e nel rinnovamento delle procedure operative.

2.3 Attività internazionale e di studio

L'Enac partecipa attivamente alle attività in ambito europeo ed internazionale, avvalendosi anche del supporto di esperti esterni provenienti dal mondo accademico o da società specializzate a seconda delle tematiche di interesse.
In particolare è stata assicurata la partecipazione alle attività del CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) dell'Icao nell'ambito del quale l'Italia continua a sostenere un ruolo di primo piano.
In ambito Europeo c'è stata la partecipazione al GESG (GIACC European Support Group), gruppo di esperti creato in partnership tra Commissione europea ed Ecac per fornire supporto ai membri europei del GIACC (Group on International Aviation and Climate Change), gruppo Icao creato ad hoc per sviluppare e raccomandare un programma di azioni per l'aviazione, volte alle problematiche di cambiamento climatico che sono state discusse nella 37a Assemblea dell'Icao.
Sono state anche seguite le attività dell' ANCAT (Group of experts on the Abatement of Nuisances Caused by Air Transport) e si è partecipato al Seminar on Future Enhancements in Aircraft Noise an Emissions Performance, organizzato dall'Ecac.
L'Enac ha fornito supporto al rappresentante permanente presso il Consiglio Europeo per le attività inerenti la discussione di documentazione di settore.
L'Enac ha inoltre intrapreso contatti con l'Autorità dell'aviazione civile spagnola per la stipula di un protocollo d'intesa finalizzato ad una collaborazione per la sperimentazione e la certificazione dell'utilizzo di carburanti alternativi di terza generazione (biocarburanti) nel settore dell'aviazione civile. Tale attività prevede una partecipazione delle principali imprese italiane di settore.
Contatti a tal proposito sono stati intrapresi anche con il Ministero dell'Ambiente e l'Unione Petrolifera.

2.4 Cooperazione

Le attività di cooperazione con altre realtà nazionali interessate alle problematiche ambientali del trasporto aereo si sono espletate, oltre che attraverso la collaborazione di esperti esterni alle attività dell'Icao, anche mediante la partecipazione a seminari organizzati dall'Ispra sulle tematiche acustiche.
È stata avviata un'attività di collaborazione tra l' Enac e il Ministero dell'Ambiente finalizzata ad uno studio

e sperimentazione per l'individuazione di criteri generali per la definizione delle quote e dei confini di sorvolo delle aree naturali protette (parchi, riserve e aree protette).

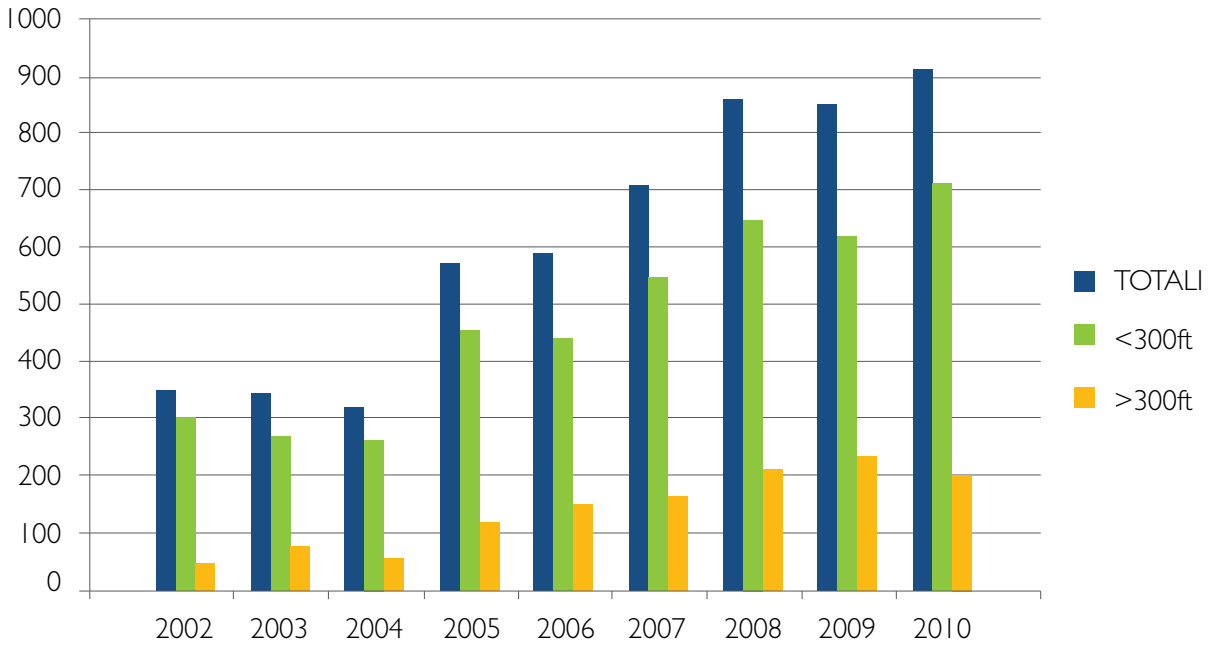
3. Bird Strike Committee

Per bird strike si intende l'impatto violento tra un aeromobile ed uno o più volatili od altre specie di fauna selvatica, con conseguenze più o meno gravi, sia in termini di sicurezza della navigazione che di costi economici correlati all'evento.

L'energia scaturita dall'impatto di una grande massa a forte velocità come quella di un aeroplano con un animale anche di piccole dimensioni, infatti, è potentissima. Dalle analisi statistiche dei dati di wildlife strike raccolti si è potuto stabilire che circa il 90% degli impatti riportati per l'aviazione civile risulta avvenire all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti, soprattutto durante le fasi di decollo e atterraggio. E questo è dovuto, tra le varie cause, anche al fatto che le aerostazioni costituiscono un habitat ideale per molte specie ornitiche, tra cui gabbiani, storni e vari uccelli rapaci: tutte specie molto pericolose per la navigazione aerea. Per studiare e contrastare il fenomeno in tutti i suoi complessi aspetti, quindi, risulta indispensabile poter disporre di un buon sistema di reporting per la raccolta, elaborazione ed analisi dei dati relativi agli impatti. In Italia è stato possibile raccogliere ed elaborare questi dati statistici in modo sistematico a partire dal 2002. Per quanto riguarda l'anno 2010, i dati relativi non possono essere considerati ancora definitivi, per cui potrebbero subire qualche piccola variazione, ma in ogni caso sono già sufficienti a definire quelle che sono le linee di tendenza a livello nazionale nei principali aeroporti.

Anno	Totali riportati	<300 piedi	>300 piedi
2002	348	302	46
2003	342	267	75
2004	317	263	54
2005	573	456	117
2006	588	438	150
2007	708	546	162
2008	857	646	211
2009	851	620	231
2010	910	712	198

Come si può notare, c'è un sensibile aumento del numero degli impatti, attribuibile ad una maggiore attenzione e sensibilizzazione degli operatori al problema. Nel caso dei gestori aeroportuali bisogna aggiungere che molti, seguendo le indicazioni dell' Enac, si sono nel frattempo dotati di BCU dedicate alla gestione del fenomeno, che tramite un potenziamento delle attività di sorveglianza ed ispezione sul campo (ritrovamento di carcasse e resti di animali in pista in seguito a wildlife strike) hanno contribuito ad incrementare l'attività di



reporting. Cosa che trova riscontro, per il 2010, in un aumento del numero degli impatti sotto i 300 piedi e cioè in ambito aeroportuale.
Questo incremento, però, si deve anche all'aumento del numero delle specie di fauna selvatica potenzialmente pericolose in prossimità degli aeroporti.
Questo fenomeno è confermato anche a livello internazionale e si tratta soprattutto di specie antropiche, in primis gabbiani, che sfruttano le attività umane, come lo smaltimento di rifiuti nelle discariche, per rifornirsi di cibo e riprodursi in gran quantità.
Per garantire la sicurezza degli aeroporti italiani e fronteggiare il problema del wildlife strike in Italia dal 1987 opera il Birdstrike Committee Italy (BSCI), formalmente riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti e ricostituito poi nel 2001 nell'ambito dell'Enac.
Allo scopo di mantenere i contatti con i diversi settori aeronautici del Paese, e di incrementare le conoscenze sulla materia, il BSCI si interfaccia periodicamente con un Comitato di esperti nominati dagli stakeholder interessati.
Le principali attività del BSCI nel 2010 sono principalmente consistite in:

- valutazione delle ricerche di tipo naturalistico ambientale predisposte dai gestori aeroportuali (ricerche valutate 11);
- valutazione ed approvazione dei piani di prevenzione e controllo predisposti dai gestori aeroportuali (procedure valutate ed approvate 9);
- valutazione dei singoli riporti di impatto con volatili ed altra fauna selvatica trasmessi dagli operatori;
- elaborazione e predisposizione dei dati del 2010 da trasmettere all'Icao in formato elettronico nell'ambito del programma IBIS;
- elaborazione ed analisi dati statistici impatti e produzione relazione annuale 2009 sul fenomeno a livello nazionale nei principali aeroporti;
- produzione sistema di monitoraggio rateo di rischio bird strike nei principali aeroporti con dati costantemente aggiornati;
- visite di controllo in alcuni aeroporti conseguenti ad analisi dati di rischio con sistema di monitoraggio;
- supporto e consulenza alle articolazioni centrali e periferiche dell'Enac per ogni questione relativa alla gestione del problema bird strike, tra cui il problema della pericolosità delle fonti attrattive in zone limitrofe agli aeroporti (nello specifico discariche), intervenendo in alcuni casi anche con visite di controllo mirate sui siti e relazionandosi con le competenti autorità locali;
- supporto e consulenza ai Team ispettivi e certificativi dell'Enac per questioni relative ai piani antivolatili dei gestori aeroportuali;
- effettuazione di seminari e corsi di specializzazione per personale Enac ;
- studio, con la collaborazione dell'Università Ca' Foscari di Venezia, di un nuovo indice di rischio di bird strike, denominato BRI, per un criterio più scientifico ed obbiettivo di valutazione del rischio di wildlife strike negli aeroporti.

Capitolo 6 - La regolazione economica

6

1. Le compagnie aeree nazionali

Gli esiti del monitoraggio relativo al 2010 dei vettori aerei nazionali di gruppo A (vettori che utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo superiore alle 10 tonnellate o un numero di passeggeri superiore a 19 posti) hanno confermato un generale stato di difficoltà in linea con i dati del contesto europeo. Il settore aereo ha affrontato nel 2010 un anno di parziale rilancio del traffico passeggeri e merci che le compagnie hanno conseguito accelerando il ritmo di consolidamento e perseguendo economie di scala, anche provvedendo ad effettuare tagli alla capacità offerta determinando di conseguenza anche ripercussioni negative per quanto riguarda i dati occupazionali.
La stima dei trend passeggeri e merci negli anni futuri appare più favorevole, soprattutto se troveranno conferma i segnali di ripresa economica previsti dagli analisti, fermo restando che il settore resta condizionato da due rilevanti rischi:

- il prezzo del carburante che, pur fra oscillazioni, ha registrato un trend di continuo aumento come peraltro confermato anche nei primi mesi del 2011;
- eventi esterni quali ad esempio la nube vulcanica e le note vicende belliche, che riducono la propensione ai viaggi in generale e non solo sui bacini di traffico direttamente interessati.

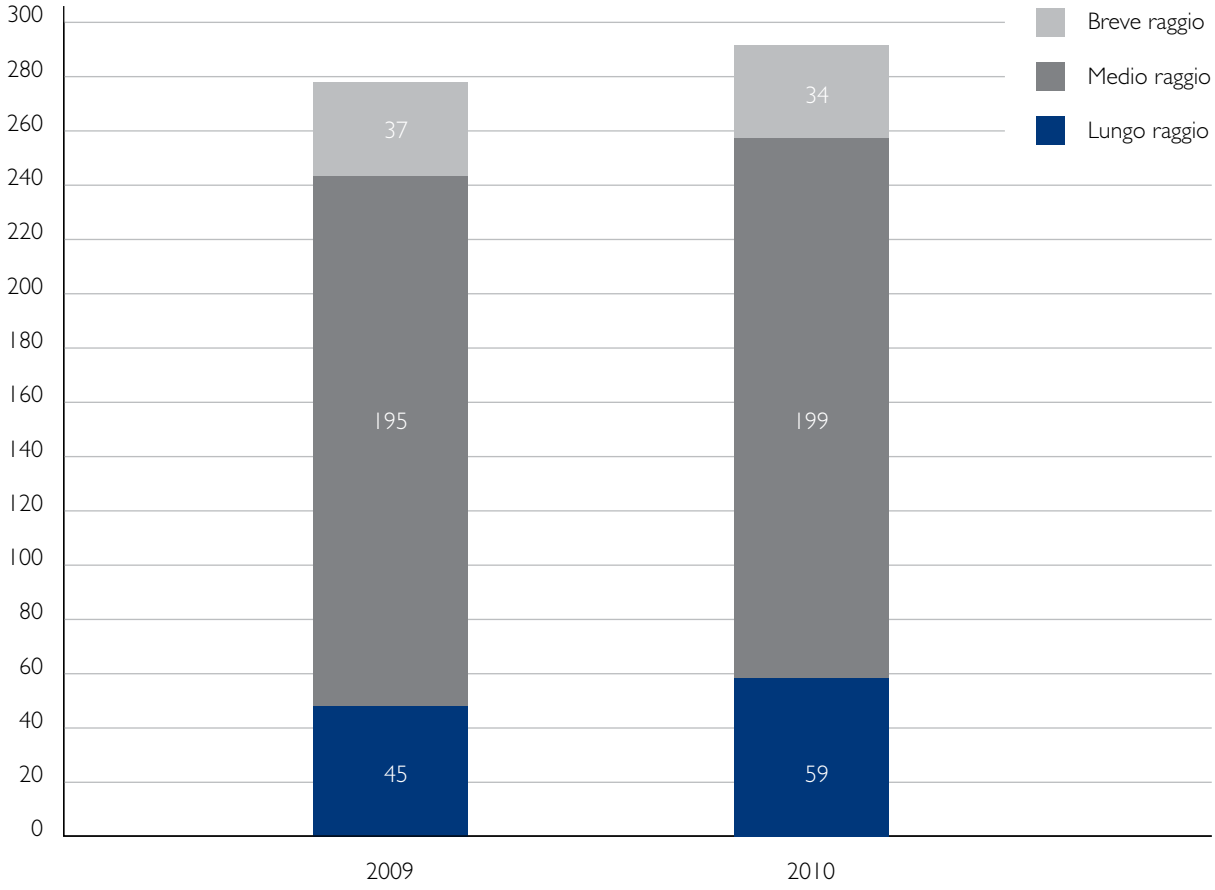
In una situazione del trasporto aereo nazionale caratterizzata dallo sforzo delle compagnie di attuare un processo e un percorso di ristrutturazione aziendale al fine di recuperare competitività, contraendo i costi e migliorando la produttività, particolare attenzione nell'azione di monitoraggio è stata incentrata sugli usuali indicatori economico-finanziari, nel rispetto delle prescrizioni comunitarie di cui al Regolamento (CE) n. 1008/2008.
Segnali della sofferenza economico-finanziaria dei vettori provengono, in particolare, da Eurocontrol per quanto riguarda il mancato pagamento di fatture per tasse di terminale e di rotta, e dai gestori aeroportuali per quanto riguarda il mancato pagamento dei diritti aeroportuali.
La crisi del settore è risultata più traumatica per alcuni vettori nazionali, crisi che ha portato in tre casi alla sospensione o revoca della licenza di esercizio di trasporto aereo. Tuttavia a conferma del fermento del settore è stato registrato, peraltro, il rilascio di licenze per nuovi vettori.
In tale contesto, nell'industria del trasporto aereo nazionale – costituita nel 2010 da 19 vettori operativi – si rilevano condizioni profondamente variegate sia per struttura, per tipologia di business che per livello di capitalizzazione.

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

	2009			2010		
	breve raggio	medio raggio	lungo raggio	breve raggio	medio raggio	lungo raggio
Air Dolomiti	16	5		16	5	
Air Italy		4	5		7	4
Air Vallée				2		
Alitalia-CAI	16	121	18	16	119	20
Belle Air Europe				1	1	
Blue Panorama		6	6	2	8	4
Eagles				2		
Itali Airlines		5		5	5	
Livingston		3	3	Licenza sospesa		
Meridiana Fly*		31	3	4	32	3
Miniliner	10			6		
Mistral Air		3		2	5	
Neos		5	2		6	3
Skybridge	1			1		
Wind Jet		12		2	11	
Subtotale	45	195	37	59	199	34
Totale	277			292		

** nel 2010 è avvenuta la cessione del Ramo Aviation di Meridiana Spa in Eurofly, pertanto i dati riportati si riferiscono, per il 2009 a Meridiana Spa e Eurofly Spa.*

Suddivisione delle flotte a seconda degli aerei utilizzati



Esaminando nello specifico la situazione della flotta dei singoli vettori, come esposto nella tabella seguente, il numero degli aeromobili della flotta italiana, a fine 2010, era costituito da 292 aeromobili (dei quali il 68% circa composto da aeromobili per tratte a medio raggio - A320, B737, MD80, ecc.), con un lieve incremento complessivo (5,4%) rispetto al 2009.
Nelle tabelle che precedono si conferma come il mercato su cui le compagnie nazionali risultano al momento attestate è quello a medio raggio.
Per quanto riguarda le compagnie di gruppo B, che utilizzano aeromobili di peso massimo al decollo inferiori a 10 tonnellate o un numero di passeggeri inferiore a 20 posti, il Regolamento (CE) n. 1008/2008, per quanto riguarda i requisiti finanziari, prevede un patrimonio netto pari ad almeno 100.000 euro. Nel corso del 2010, a seguito di controlli in cinque casi, si è resa necessaria l'adozione di provvedimenti di sospensione o revoca della licenza.
Si segnala che nel settore cargo, operano due compagnie, la Cargolux Italia con due aeromobili di cui uno a noleggio e la Cargoitalia con due aeromobili.
Per quanto riguarda gli operatori principalmente o interamente dedicati all'attività non di linea, che dispongono di un *fleet mix* suddiviso fra aeromobili *wide body* e *narrow body* e che stagionalmente dimensionano il network in base alle analisi del mercato leisure e delle richieste dei tour operator, non si sono registrate variazioni di rilievo.
Alcuni di questi operatori (Air Italy e Blue Panorama) hanno diversificato l'offerta utilizzando parte della flotta anche per servizi di linea.
Il quadro sopra delineato, nella prospettiva di un'inevitabile contrazione dei ricavi anche a causa della prevista accentuazione della competizione che indurrà le compagnie ad assumere il profilo low fares, aumenterà il rischio di liquidità.

Al riguardo sembra opportuno sottolineare che seppur l'andamento della domanda sia strettamente correlato alla stagionalità, l'obiettivo che il regolatore deve perseguire, attraverso la messa a punto di specifiche normative e l'attività di vigilanza, è quello di acquisire per ciascuna compagnia evidenza della stabilizzazione del cash-flow, tenuto conto che alla contrazione dei ricavi ovviamente non segue una pari contrazione dei costi e potrebbe quindi realizzarsi l'impossibilità per la compagnia di poter far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali con significativa discontinuità e disequilibrio del cash-flow, accompagnata da inadeguati livelli di patrimonializzazione.
Tale situazione potrebbe incidere non solo sulla solvibilità della compagnia e quindi sull'ordinato svolgimento del servizio offerto, ma anche sul rispetto degli standard di sicurezza imposti da normative specifiche.
Non sembra superfluo in merito sottolineare che il Reg. (CE) n. 1008/2008 pone in stretta relazione, la safety, l'equilibrio finanziario dei vettori e la tutela dei passeggeri.

2. I contratti di programma

I contratti di programma per la prima volta introducono, con cadenza quadriennale, regole condivise nella gestione degli aeroporti. Stipulati tra l'Enac e i singoli gestori sono uno strumento di regolazione economica per la determinazione delle tariffe aeroportuali con il quale i singoli soggetti si danno diritti e obblighi. Si tratta quindi di uno strumento normativo forte ma condiviso.
La trasparenza dell'azione amministrativa processo di definizione dei contratti di programma è garantita dall'ampio coinvolgimento dei soggetti interessati (utenti, consumatori, associazioni rappresentative dei vettori e degli altri operatori aeroportuali) attraverso la promozione di periodiche procedure di consultazione su questioni di particolare rilevanza ed interesse quali:
- piano della qualità che il gestore si impegna a realizzare nel periodo contrattuale;
- piano degli investimenti di durata quadriennale;
- previsioni sull'andamento del traffico;
- dinamica tariffaria derivante dal contratto di programma e simulazione di impatto tariffario per tipologia di utente (vettore, passeggero).

Nel 2010
2 Procedimenti istruttori preliminari alla stipula dei contratti di programma, conclusi, per la gestione degli aeroporti di Palermo e Catania
5 Istruttorie preliminari in corso per la stipula dei contratti di programma per la gestione degli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Roma Ciampino e Cagliari

La piena pubblicità degli atti è, inoltre, garantita dalla loro pubblicazione sul sito internet dell'Enac, con indicazioni della durata della procedura e delle modalità attraverso le quali proporre osservazioni o formulare richieste di chiarimenti in materia.
Con l'entrata in vigore del contratto di programma, l'Enac garantisce il monitoraggio del rispetto degli obblighi contrattualmente assunti dal gestore, in termini di:
- investimenti da realizzare nel corso di ogni anno;
- obiettivi di qualità del servizio offerto e rispetto dei parametri di tutela ambientale;
- verifica degli eventuali scostamenti tra traffico previsto e quello registrato.

Il controllo dei risultati consente di allineare le tariffe definite in via programmatica sulla base di quanto effettivamente avvenuto in ciascun anno, allo scopo di garantire:
- al gestore, l'integrale copertura dei costi sostenuti per la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, inclusa la giusta remunerazione sul capitale investito;
- all'utenza, l'effettiva congruità della tariffa pagata rispetto al servizio offerto.

Nell'ambito del monitoraggio l'Enac, in caso di inadempimenti rilevati rispetto al contratto di programma, procede a contestare la mancata osservanza alla società di gestione ed, eventualmente, ad applicare sanzioni di importo variabile in considerazione della gravità dell'inadempimento.
L'iter di approvazione dei contratti di programma prevede il coinvolgimento dei Ministeri competenti per

materia e dei soggetti istituzionalmente preposti alla vigilanza nel settore dei servizi di pubblica utilità.
Nello specifico, l'approvazione si articola in diverse fasi:
1) l'istruttoria viene approvata con delibera Enac;
2) la bozza viene trasmessa all'esame di un gruppo di lavoro interministeriale (composta dai rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Enac) per i pareri di competenza;
3) a seguito dell'esame viene sottoposta alle valutazioni ufficiali dei Ministeri competenti che richiedono il parere tecnico al Nars (Nucleo di Consulenza per l'attuazione delle Linee Guida per la regolazione dei Servizi di pubblica utilità), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri;
4) il Nars esprime un parere tecnico, con o senza raccomandazioni, e trasmette la bozza del Contratto al Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), cui spetta la delibera di approvazione;
5) il contratto di programma viene sottoscritto dal Direttore Generale dell'Enac e dal rappresentante legale della società di gestione coinvolta;
6) l'approvazione definitiva avviene con Decreto interministeriale.

3. Il settore del trasporto aereo

3.1 Diritti di traffico aereo fra Paesi

Negoziati bilaterali

In attuazione della legge 28 gennaio 2009 n. 2 è stata avviata - in coordinamento con i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e degli Esteri - una generale politica di aggiornamento nei confronti dei seguenti 39 Paesi ai quali è stata manifestata l'intenzione di dare avvio a negoziati per la modifica delle intese vigenti: Algeria, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Bangladesh, Bahrain, Bielorussia, Brasile, Capo Verde, Cuba, Egitto, Filippine, Georgia, Giamaica, Giappone, Giordania, Hong Kong, India, Israele, Kenya, Kuwait, Libia, Messico, Moldova, Nigeria, Pakistan, Qatar, Russia, Senegal, Singapore, Siria, Sri Lanka, Sud Africa, Thailandia, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Venezuela.
In aggiunta alle 12 consultazioni svolte nel 2009 che hanno riguardato Corea del Sud, Cina, Taiwan, Qatar, Singapore, Giappone, Sri Lanka, EAU, Giordania, Ucraina, Georgia e Kuwait, nel 2010 si sono avuti negoziati con i seguenti Paesi:

- Panama – protocollo firmato il 2 maggio 2010: multi-designazione, aumento delle frequenze e degli scali sul territorio italiano, code sharing e altre facoltà operative;
- Nigeria – negoziati svolti a Roma il 28 e 29 aprile 2010: aggiornamento delle intese rinviato ad un'ulteriore fase negoziale;
- Vietnam – nuovo accordo concluso per corrispondenza il 19 marzo 2010: introduzione clausole UE; multi-designazione, tre scali sui rispettivi territori e code sharing;
- Vietnam – consultazioni aeronautiche a Roma il 10 e 11 maggio 2010: sottoscrizione nuovo ASA;
- Russia – consultazioni aeronautiche a San Pietroburgo il 1° e 2 luglio 2010: rinvio consultazioni a novembre - intesa provvisoria per sorvoli cargo;
- Bahrain – consultazioni aeronautiche l'11 novembre 2010 a Roma: introduzione clausole comunitarie, multi-designazione, aumento delle frequenze passeggeri e cargo, code sharing e altre facoltà operative;
- Brasile – accordo concluso per corrispondenza il 25 novembre 2010: introduzione clausole UE, aumento frequenze e previsione frequenze all cargo, liberalizzazione destinazioni e punti intermedi e oltre, code sharing e altre facoltà operative, libera determinazione delle tariffe;
- Kosovo – intesa tecnica conclusa per via epistolare nel dicembre 2010 per applicazione provvisoria dell'ECAA - prima fase transitoria. In base a tale intesa sono liberalizzati i servizi di 3ª e 4ª libertà tra Italia e Kosovo a favore dei vettori dell'Unione europea e dei vettori kosovari;
- Serbia – intesa tecnica conclusa per via epistolare nel dicembre 2010 per applicazione amministrativa dell'ECAA - prima fase transitoria. In base a tale intesa sono liberalizzati i servizi di 3ª e 4ª libertà tra Italia

e Serbia a favore dei vettori dell'Unione europea e dei vettori serbi.
Gli accordi conclusi nel 2010 hanno dato i seguenti risultati:
- incremento dei servizi settimanali passeggeri/merci: 30 (15 per parte);
- nuovi scali aerei accordati in territorio italiano/estero: 5 su territorio italiano e 3 su territorio extra-UE;
- liberalizzazione del numero delle compagnie ammesse ad operare: 3.

Autorizzazioni concesse ai vettori extra-UE ai sensi della legge n. 2/2009

Nel corso del 2010 relativamente a ciascuna stagione di traffico Iata (Winter 2009-2010, Summer 2010 e Winter 2010-2011), sono pervenute richieste di autorizzazione in deroga agli accordi da circa 13 vettori extra-Unione europea che pertanto hanno potuto:
- effettuare oltre 45 servizi settimanali addizionali;
- operare sui seguenti aeroporti italiani non previsti nelle varie intese bilaterali, in particolare: Milano (da parte di Air Moldova, Belavia) Forlì, Rimini, Napoli, Verona, Bergamo, Catania, Bologna, Genova, Venezia.
- effettuare operazioni cargo addizionali (Airbridge cargo, Saudi, Emirates, Turkish Airlines).

Autorizzazioni diritti di traffico

L'Enac nel corso del 2010, oltre a circa 500 sorvoli, ha rilasciato i seguenti provvedimenti:

Linea	1.079
Charter	2.850
Cargo	425
Governativi	203
Taxi	850
TOTALE provvedimenti anno 2010	5.407

Affidamento diritti di traffico

Nel corso del 2010 l'Enac ha effettuato la gara per l'assegnazione dei diritti di traffico sulle rotte Italia–Russia ed attivato una procedura di richiesta di manifestazione di interesse ai vettori di parte italiana al fine di individuare in quali casi procedere all'assegnazione diretta di diritti ovvero all'attivazione di procedure di selezione pubblica.
Durante il periodo di riferimento sono state attivate le procedure per il rinnovo delle convenzioni Enac e le seguenti Compagnie aeree: Air Italy, Alitalia - Compagnia Aerea Italiana, Belle Air Europe, Blue Panorama, Cargoitalia, Cargolux, Eagles, Meridiana Fly, Neos, Wind Jet.
Nell'ambito dell'attività relativa ai rapporti convenzionali con i vettori è stato effettuato il monitoraggio con le suddette compagnie sull'esercizio delle rotte assegnate.

3.2 Assegnazione Slot

Nel corso del 2010 l'Enac ha proseguito, in collaborazione con Assoclearance e con le società di gestione aeroportuale, l'attività di sorveglianza sull'applicazione del Regolamento comunitario relativo a norme comuni di assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità europea (Regolamento (CE) n. 95/93 e successive modifiche).
In particolare l'azione dell'Ente si è concentrata su due tipologie di attività.
La prima concernente la gestione degli slot riservati a favore dei vettori esercenti la continuità territoriale Sardegna e Sicilia.
In molti casi la velocità di intervento e la costante collaborazione con il coordinatore e con i vettori ha permesso una rapida risoluzione di problematiche, evitando la creazione di fasi di stallo che avrebbero potuto arrecare disagio al normale flusso delle attività aeroportuali.
La seconda relativa a problematiche specifiche che si sono presentate in materia di gestione degli slot, in particolar modo ancora sull'interpretazione dei cosiddetti "decreti Bersani" disciplinanti la distribuzione del

traffico nel sistema aeroportuale milanese. Su questo punto si segnalano interventi riguardanti la possibilità di attivare servizi sulla rotta Oslo-Milano Linate.
In ogni caso l'Enac si è costantemente attivato ogni qualvolta ne è stato richiesto l'intervento da parte di vettori, gestori aeroportuali e dello stesso coordinatore su tutta la materia riguardante il coordinamento aeroportuale, prediligendo azioni rapide e concrete spesso avvenute in maniera informale.
L'Ente è inoltre intervenuto nel dibattito apertosi nella Comunità europea circa la necessità di provvedere ad una revisione del Regolamento (CE) 793/2004, fornendo un primo contributo concreto alla consultazione europea sul tema.
Per quanto concerne l'attività sanzionatoria in materia di slot, ai sensi del D.lgs. 172 del 4 ottobre 2007 e della Procedura Operativa (AGA-09), l'azione dell'Enac è proseguita con l'apertura di procedimenti sanzionatori per circa 31 voli.

3.3 Oneri di servizio pubblico

Provincia Autonoma di Bolzano
Rotta:
Bolzano – Roma Fiumicino
La gara per l'aggiudicazione della rotta è stata vinta dalla società Air Alps che ha attivato i voli dal 1° dicembre 2009 e che eserciterà la rotta fino al 30 novembre 2012.

Regione Calabria
Rotte:
Crotone – Milano Linate
Crotone – Roma Fiumicino
Le gare per l'aggiudicazione delle rotte sono state vinte dalla società Alitalia – Compagnia Aerea Italiana che ha attivato i voli dal 7 dicembre 2009 e che eserciterà le rotte fino al 6 dicembre 2011.

Regione Toscana
Rotte:
Elba – Firenze
Elba – Pisa
La gara non si è finalizzata a causa di anomalie riscontrate nelle offerte presentate dai concorrenti.
Con il D.M. n. 988 del 15 dicembre 2010 è stata riproposta la precedente imposizione di oneri posticipando l'entrata in vigore degli stessi al 27 marzo 2011.

Regione Autonoma della Sardegna
Rotte storiche:
Alghero – Milano Linate, Alghero – Roma Fiumicino, Cagliari – Milano Linate, Cagliari – Roma Fiumicino, Olbia – Milano Linate e Olbia – Roma Fiumicino
Continuità minore:
Alghero – Bologna, Alghero – Torino, Cagliari – Bologna, Cagliari – Firenze, Cagliari – Napoli, Cagliari – Palermo, Cagliari – Torino, Cagliari – Verona, Olbia – Bologna, Olbia – Verona
Dal 1° gennaio 2010 le funzioni relative alla continuità territoriale sono state trasferite alla Regione Sardegna.
In data 8 giugno 2010 si è conclusa la Conferenza di Servizi, per la definizione della nuova continuità territoriale della Sardegna, alla quale l'Enac ha partecipato in attuazione del Protocollo di intesa per la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna, sottoscritto in data 7 settembre 2010 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Enac e Regione Autonoma della Sardegna per la definizione delle funzioni e dei compiti in capo a ciascuna istituzione.
Le risultanze della predetta Conferenza sono state trasfuse in tre decreti di imposizione pubblicati nella G.U.R.I. n. 21 del 27 gennaio 2011.

Al fine di continuare a garantire la mobilità dei cittadini sardi si è reso necessario prorogare le convenzioni in essere con le Società Air One, Alitalia e Meridiana fino al 26 marzo 2011.

Regione Siciliana
Rotte:
Pantelleria – Trapani, Pantelleria – Palermo, Lampedusa – Palermo, Lampedusa – Catania
A causa di incertezze sui fondi da destinare alla continuità territoriale della Sicilia sulle rotte Pantelleria – Trapani, Pantelleria – Palermo, Lampedusa – Palermo e Lampedusa – Catania, non è stato possibile predisporre una nuova imposizione di oneri prima della scadenza, in data 24 agosto 2010, della continuità imposta con il D.M. n. 2 del 9 gennaio 2009.
La nuova imposizione, emanata con il D.M. n. 987 del 15 dicembre 2010, ha subito un rilevante ritardo nella pubblicazione della nota informativa nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, tanto da rendere necessario modificare la data di entrata in vigore dei nuovi oneri posticipandola dal 27 marzo 2011 al 30 ottobre 2011 (D.M. 23 marzo 2011).
Gli eventi sopra descritti hanno reso necessaria, al fine di continuare a garantire la mobilità dei cittadini di Pantelleria e Lampedusa, la proroga, dal 25 agosto 2010 fino al 29 ottobre 2011, della convenzione in essere con la Società Meridiana che eserciva i vecchi oneri.

3.4 Scioperi anno 2010

Nel corso del 2010 il comparto dell'aviazione civile è stato interessato dai seguenti scioperi del personale Enav:

controllori di volo Enav – personale CAAV Bari	9 aprile
controllori di volo Enav – personale ACC Padova	9 luglio (revocato)

Sciopero generale settore trasporto aereo:
12 marzo
25 giugno

Personale soc. gestioni aeroportuali handling ed associate Assohandlers:
16 aprile
19 aprile
25 maggio
20 luglio
17 dicembre

Gruppo Alitalia-Cai ed Air One:

Personale di terra	15 novembre
Personale navigante di cabina	3 maggio
Piloti e assistenti di volo1	4 maggio
Personale navigante	25 ottobre
Tutto il personale	20 luglio

Meridiana Fly

Personale navigante	26 novembre

3.5 Rapporti con Eurocontrol

Con riferimento all'accordo tra Eurocontrol ed Enac siglato a Strasburgo il 22 giugno 2006 – accordo bilaterale riguardante il divieto di decollo degli aeromobili dei vettori non in regola con il pagamento delle

tariffe di rotta – l'attività di monitoraggio, ed il relativo recupero crediti, si è svolta nei riguardi di:
VIM AIRLINES
MAT AIRWAYS

4. L'osservatorio delle gestioni aeroportuali

4.1 Le gestioni aeroportuali

L'Enac ha posto in essere un osservatorio delle gestioni aeroportuali tale da consentire attraverso la raccolta e la valutazione di un complesso di dati, la creazione di una banca dati costantemente aggiornata.
Presentiamo di seguito:

- le schede predisposte per ciascun aeroporto a gestione totale nelle quali è ricompresa ogni utile informazione per la definizione del profilo societario e gestionale corredato dei dati di traffico 2009 e del primo semestre 2010, del numero dei prestatori di handling certificati, della categoria assegnata nello Studio One Works, KPMG, Nomisma, dell'analisi economico-finanziaria dei bilanci 2009, degli adempimenti delle clausole convenzionali sottoposte a controllo annuale;
- le schede degli aeroporti per i quali non si è ancora definito il processo per l'affidamento della gestione totale, di contenuto analogo alle schede di cui sopra; in ragione dell'istruttoria in corso, non sono riportati i risultati dell'analisi economico-finanziaria ma unicamente la situazione di utile/perdita dell'anno 2009;

La riforma delle gestioni è stata avviata con la legge 537/93 ed attuata con il DM 521/97 e si basava su tre elementi fondanti: l'affidamento a società di capitale della gestione dei servizi e della realizzazione delle infrastrutture, la liberalizzazione dei servizi di handling e l'eliminazione del vincolo della proprietà maggioritaria pubblica.
L'obiettivo era trasformare gli scali aeroportuali da mera infrastruttura a centro di molteplici attività da gestire in un'ottica imprenditoriale per attrarre capitali privati, produrre profitti per incrementare le risorse disponibili e potenziare le infrastrutture senza oneri per lo Stato, accrescendo i livelli di sicurezza e di qualità dei servizi.
Tale trasformazione, come è noto, è stata conclamata dall'art. 704 del Codice della Navigazione revisionato che ha esaltato l'aspetto organizzativo ed imprenditoriale e delineato la concessione come l'affidamento di un servizio pubblico d'impresa: si tratta di una concessione costitutiva e quindi di una concessione contratto nella quale la disciplina del rapporto trova origine da una attività di tipo negoziale nel quale coesistono aspetti di natura privatistica e pubblicistica.
Peraltro, a distanza di ben diciassette anni dall'emanazione della legge 537/1993, il sistema aeroportuale registra ancora difformità nei regimi concessori dei vari aeroporti, con 20 società che operano in regime di gestione totale (di cui 6 per legge speciale) e 23 ancora in regime ex art. 17 legge 135/1997.
Si evidenzia che cinque delle 23 società di cui sopra (Consorzio Aeroporto Asiago spa, Aeroporto Lucca Tassignano srl, Aeroporto Padova spa, Aeroporto Reggio Emilia srl, Nicelli spa) gestiscono scali attualmente interessati da un traffico di sola aviazione generale e non sono pertanto riportati nelle schede allegate.
Relativamente alle gestioni in regime parziale/precario, a causa delle rilevanti distonie temporali tra la sottoscrizione della convenzione e la finalizzazione del procedimento concessorio, attraverso l'emanazione del decreto interministeriale di affidamento, risultano già sottoscritte 6 convenzioni per la gestione totale degli scali di Ancona, Brescia, Cuneo, Parma, Perugia e Rimini, già trasmesse al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'emanazione dei decreti di affidamento.
È stata di recente sottoscritta e pertanto trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la convenzione per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Treviso alla Società AerTre spa.
Si è inoltre conclusa positivamente l'istruttoria effettuata dall'Enac per l'affidamento della gestione totale dello scalo di Salerno ed è in corso l'interlocuzione propedeutica alla sottoscrizione della Convenzione con il Ministero vigilante; è attualmente in corso l'istruttoria per l'aeroporto di Trapani, mentre il Consiglio di Amministrazione dell'Enac ha deliberato l'affidamento, per 30 anni, della gestione totale a favore di SEAF spa dello scalo di Forlì.
È da aggiungere che, anche a causa dell'incertezza del quadro normativo di riferimento e dell'attuale stato di crisi economica, risultano ancora allo stato embrionale le privatizzazioni delle società aeroportuali auspi-

cate dal legislatore al fine di reperire le risorse necessarie per gli investimenti aeroportuali.
Gli azionisti pubblici hanno mantenuto di fatto il controllo nella maggior parte delle società aeroportuali. Le privatizzazioni finora realizzate hanno riguardato infatti quote di minoranza e sono state per lo più operazioni di finanza straordinaria: gli enti pubblici territoriali, in genere, hanno ceduto solo parte delle azioni possedute, soprattutto allo scopo di alleggerire la pressione dei vincoli presenti sui canali tradizionali di finanziamento della propria spesa o allo scopo di limitare esborsi di risorse pubbliche per le esigenze di ricapitalizzazioni derivanti da perdite.
16 delle 20 società che gestiscono aeroporti con traffico superiore a 1.000.000 di passeggeri hanno soci privati nella compagine azionaria ma, per lo più, con quote minoritarie o simboliche.
Si registrano solo pochi casi di privatizzazioni sostanziali - e cioè che non si sono limitate al mutamento della veste giuridica ma che hanno comportato una effettiva dismissione delle partecipazioni azionarie - effettuate da parte di società che gestiscono aeroporti con traffico rilevante, poste in essere a seguito dell'abrogazione delle norme che prescrivevano la partecipazione maggioritaria pubblica nelle società di gestione aeroportuale (legge 351/1995): AdR spa (sistema aeroportuale di Roma), GESAC spa (aeroporto di Napoli), GEasaR spa (aeroporto di Olbia), SAVE spa (aeroporto di Venezia), AerTre spa (aeroporto di Treviso), AdF spa (aeroporto di Firenze).
Risultano oggi a prevalente capitale privato le società che gestiscono gli scali di Parma e Lucca.
Si sono concluse con esito negativo le procedure di privatizzazione poste in essere dalla SOGAS spa (aeroporto di Reggio Calabria) e dalla Aeroporto di Reggio Emilia srl per mancata presentazione di offerte.
È in corso la privatizzazione della Aerdorica spa nonché della Aeroporti di Genova spa ed è intendimento della SEAF spa attivare la procedura all'esito della conclusione dell'iter istruttorio da parte dell'Enac sul programma presentato per l'ottenimento della gestione totale.
Nell'attuale momento congiunturale le opportunità di investimento per operatori e finanziatori privati presentano rilevanti profili di incertezza.
Come emerge dalle analisi economico–finanziarie effettuate sulla base dei bilanci 2009, nell'ultimo biennio i gestori aeroportuali hanno operato in un contesto macroeconomico particolarmente difficile.
La crisi economico-finanziaria, che a decorrere dal 2008 ha investito tutti i settori dell'economia mondiale, ha manifestato nel corso del 2009 i suoi effetti negativi anche nel settore del trasporto aereo, che ha registrato un forte calo della domanda.
Il mutato contesto di riferimento ha generato una variazione delle strategie poste in essere dai vettori: una riduzione della capacità offerta sulle rotte poco redditizie, una riduzione delle tariffe al fine di mantenere quote di mercato ed incrementare il load factor, una politica di contenimento dei costi anche per contrastare l'aumento del prezzo del carburante.
Con l'obiettivo di raggiungere maggiore efficienza anche con il ricorso a economie di scala, le compagnie cosiddette tradizionali hanno proceduto a ristrutturazioni, fusioni ed alleanze (Alitalia-Air One, British Airways–Iberia, Air Berlin-TUI fly, Meridiana-Eurofly, acquisizione di Austrian Airlines e Brussels Airlines da parte di Lufthansa): tale fenomeno ha accresciuto il potere negoziale delle compagnie nei confronti degli aeroporti.
In controtendenza sono i risultati conseguiti dai vettori low cost che hanno sfruttato la crisi quale opportunità per riempire spazi lasciati vuoti dalle compagnie tradizionali, costrette ad abbandonare le tratte meno remunerative.
Conseguentemente, la flessione del traffico ha riguardato principalmente i maggiori aeroporti utilizzati dalle compagnie tradizionali, mentre gli aeroporti di minori dimensioni, ove maggiore è la presenza delle compagnie low cost, hanno contenuto la flessione e in più casi aumentato il volume di attività, confermando che nei momenti di crisi economica questo tipo di offerta è in grado di attirare anche un utenza non-leisure.
Al riguardo sono da segnalare le performance registrate da alcuni scali sostenuti da traffico low cost, quali Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Pisa, Trapani che hanno registrato crescite anche sostanziali di traffico grazie allo sviluppo di tale settore.
L'aeroporto di Cagliari, ad esempio, nonostante il permanere di significative problematiche economico-finanziarie ha registrato una crescita del 13,8% del traffico passeggeri, attribuibile anche a una serie di accorgimenti organizzativi finalizzati alla riduzione dei costi di gestione posti in essere dalle compagnie

Meridiana e Ryanair, che hanno consentito a partire dal 2009 l'attivazione di numerose nuove rotte.
Peraltro la situazione di crisi non appare destinata a esaurire i suoi effetti nel breve termine, anche se si intravedono i primi segnali di ripresa e le previsioni dei maggiori organi in materia di trasporto aereo indicano che nel mese di ottobre si è registrato un incremento pari al 10% rispetto alla stesso mese dell'anno precedente.
Anche se tale incremento può far prevedere, in generale, un'evoluzione positiva nel prossimo anno dell'andamento economico delle gestioni, i risultati di bilancio dei gestori continueranno ad essere comunque influenzati in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree e dal loro grado di solvibilità.
Il perdurare delle difficoltà attraversate dall'industria del trasporto aereo nazionale ed internazionale mantiene alto il rischio per i gestori di un mancato incasso dei crediti maturati nei confronti dei vettori, superabile solo con l'effettuazione da parte delle società di un costante monitoraggio delle posizioni creditorie e rigoroso rispetto delle procedure interne di recupero crediti.
Per i gestori degli aeroporti interessati da un traffico prevalentemente low cost, pur se tale segmento ha registrato negli ultimi due anni consistenti incrementi, non sono state riscontrate nell'immediato positive ricadute economiche-finanziarie in considerazione delle rilevanti risorse necessarie per le azioni di marketing e per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali.
Ulteriore potenziale fattore di rischio per il settore delle gestioni è costituito dalla costante evoluzione del contesto normativo di riferimento nel quale le società si trovano ad operare.
In particolare le recenti disposizioni emanate in materia di razionalizzazione e contenimento della spesa pubblica, qualora applicabili anche alle società di gestione aeroportuale, comporteranno inevitabili ripercussioni per il sistema aeroportuale nazionale.
In considerazione dell'impatto di tale disposizione nell'assetto delle gestioni aeroportuali, l'Ente ha interessato il Ministero vigilante ai fini dell'adozione di specifiche iniziative legislative dirette a consentire gli interventi finanziari degli enti pubblici, soci delle società di gestione aeroportuali per salvaguardarne il proseguimento delle attività.

4.2 L'handling

L'attività di handling, costituisce un indicatore non marginale dell'attrattività dello specifico mercato/aeroporto.
È possibile tracciare ad un decennio dalla liberalizzazione dell'handling un bilancio sia in termini di regolazione per l'accesso dei prestatori dei servizi sia in termini di apertura del mercato.
Sotto il primo profilo si ricorda che l'Enac ha ritenuto opportuno introdurre, sul modello delle certificazioni aeronautiche, il certificato di prestatore di servizi di handling che presuppone l'accertamento e la verifica di una serie di requisiti di idoneità che devono essere posseduti sia dagli autoproduttori che dai prestatori a terzi e che sono precipuamente rivolti ad assicurare l'adeguatezza e la qualità dell'organizzazione aziendale.
Tale sistema, che ha suscitato notevole interesse da parte della Comunità europea, ha introdotto innovazioni sostanziali nel settore anche nella misura in cui richiede da parte dell'Autorità di Vigilanza un rigoroso e puntuale controllo sul mantenimento dei requisiti prevedendo anche il coinvolgimento del gestore aeroportuale per i connessi compiti di coordinamento e per le responsabilità attribuitegli dal nuovo Codice della Navigazione.
Sotto il secondo profilo l'apertura del mercato può considerarsi realizzata tenuto conto che, al netto delle disposizioni di revoca/decadenza, le certificazioni in corso di validità sono attualmente 247, comprese quelle rilasciate agli handler che operano sugli scali a gestione diretta. Tuttavia occorre rilevare che solo il 20% degli operatori certificati sono full handler (il dato comprende anche le società di gestione).
Si rammenta che di recente, anticipando sotto molti aspetti i risultati dell'indagine avviata dalla Commissione europea per una possibile revisione della direttiva comunitaria e che ha fatto emergere vari profili di problematicità è stata predisposta una nuova edizione del regolamento e della circolare APT-02A, che tiene in considerazione l'esperienza maturata nel corso di un decennio.
Si riportano di seguito le più importanti innovazioni proposte:
• viene rivista la possibilità di parcellizzazione delle categorie dei servizi di handling, al fine di evitare una

eccessiva proliferazione dei prestatori di servizi sul modello di quanto già praticato dai principali Paesi europei;
- tenuto conto che uno degli aspetti di maggiore problematicità è costituito dalla scarsità di aree nell'ambito del sedime aeroportuale, scarsità che costituisce uno dei principali motivi per cui il settore dell'handling non potrà mai essere completamente deregolamentato, viene richiesta, preventivamente all'avvio del processo di certificazione, la verifica sulla sussistenza di aree disponibili per l'allocazione delle risorse umane e materiali delle imprese di handling, secondo piani di utilizzo delle superfici redatti e aggiornati dal gestore aeroportuale e approvati e/o condivisi dall'Enac in base ai parametri lata;
- viene ammesso il ricorso al subappalto, solo per alcune categorie di servizi e per un massimo del 30% dell'attività complessiva, secondo il principio mutuato dalla normativa sugli appalti;
- vengono ammessi prestatori di servizio che applicano il CCNL adottato per il settore handling.

In merito si ricorda che l'8 luglio 2010 è stato sottoscritto dai sindacati e da Assohandlers il primo Contratto Collettivo di settore.
Il "Contratto Collettivo Nazionale del Personale di terra del trasporto aereo e delle attività aeroportuali" è costituito dalla parte generale comune e dalle parti specifiche per ciascuna categoria di servizio e rappresenta il riferimento contrattuale per l'intero settore, ai fini normativi e regolatori.

4.3. Aeroporti a gestione totale

Aeroporti a gestione totale	
Aeroporto di Alghero	ex DM 521/97
Aeroporto di Bergamo	per legge speciale
Aeroporto di Bologna	Aex DM 521/97
Aeroporto di Cagliari	ex DM 521/97
Aeroporto di Catania	ex DM 521/97
Aeroporto di Firenze	ex DM 521/97
Aeroporto di Genova	per legge speciale
Aeroporto di Lamezia Terme	ex DM 521/97
Aeroporti di Milano Linate e Malpensa	per legge speciale
Aeroporto di Napoli	ex DM 521/97
Aeroporto di Olbia	ex DM 521/97
Aeroporto di Palermo	ex DM 521/97
Aeroporto di Pescara	ex DM 521/97
Aeroporto di Pisa	ex DM 521/97
Aeroporto di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto	ex DM 521/97
Aeroporto di Roma Fiumicino e Ciampino	per legge speciale
Aeroporto di Ronchi dei Legionari	ex DM 521/97
Aeroporto di Torino	per legge speciale
Aeroporto di Venezia	per legge speciale
Aeroporto di Verona	ex DM 521/97

Aeroporto di Alghero

Dati della società		
Denominazione	SO.GE.A.AL S.p.A	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 7.754.000,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 7.746.853,49	
Patrimonio netto	(€ 4.754.306,00)	
Utile (perdita) di esercizio	(€ 12.404.126,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale ex D.M 521/97	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	28 maggio 2007, n. 30	
Decreto Interministeriale di affidamento	DI n. 125 del 3 agosto 2007	
Durata - decorrenza	anni 40 dal 3 agosto 2007	
Registrazione alla Corte dei Conti	23 novembre 2007	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile con la qualifica di privato	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	in corso	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	presentato	
Regolamento di scalo	approvato il 15 gennaio 2008	
Contratto di programma	-	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**100**
S.F.I.R.S S.p.A	41,70	
Regione Aut. Sardegna	25,68	
Camera Commercio Sassari	21,70	
Comune di Sassari	4,14	
Comune di Alghero	2,71	
Provincia di Sassari	4,07	
Compagine privata		-
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 013 del 30 novembre 2004	
Membro Enac Collegio Sindacale	-	
Verifica IGF	anno 2006	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	14.891	7,6%	1.504.142	8,7%	1.659	26,9%
1° semestre 2010 (*)	6.309	-7,1%	576.506	-8,9%	692	-19,6%

(*) dati provvisori

Handling	
Prestatori certificati totale	6
Full handler di cui uno SO.GE.A.AL. S.P.A.	2

Conto economico riclassificato

Alghero					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	10.720.519	12.746.488	15.152.878	15.690.669	12.836.184
Costi operativi	7.640.289	7.801.611	8.556.944	9.556.842	11.574.132
Valore aggiunto	3.080.230	4.944.877	6.595.934	6.133.827	1.262.052
Costo personale	4.047.799	4.756.134	5.924.775	7.193.431	7.049.238
EBITDA	-967.569	188.743	671.159	-1.059.604	-5.787.186
EBIT	-1.838.743	-621.538	-1.281.558	-3.292.507	-11.267.016
EBT	-2.078.363	-954.149	-1.785.252	-4.302.190	-12.029.843
Reddito netto	-2.064.658	-1.108.184	-1.800.755	-4.577.317	-12.404.126

Stato patrimoniale riclassificato

Alghero					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	4.254.389	23.013.952	31.523.536	22.182.725	8.660.220
Attivo fisso	12.726.588	15.867.703	16.367.816	16.831.526	16.586.073
Capitale investito	16.980.977	38.881.655	47.891.352	39.014.251	25.246.293
Passività correnti	8.025.670	29.790.479	36.143.802	32.422.211	22.760.836
Passività consolidate	3.265.964	4.510.019	5.169.950	4.591.759	7.239.763
Capitale proprio	5.689.343	4.581.157	6.577.600	2.000.281	-4.754.306
Fonti impiegate	16.980.977	38.881.655	47.891.352	39.014.251	25.246.293

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Alghero					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	1.079.513	1.075.060	1.310.581	1.396.366	1.520.732
n° dipendenti (organico)	119	146	192	202	185
CCN	-3.771.281	-6.776.527	-4.620.266	-10.239.486	-14.100.616
Costo lavoro unitario	34.015	32.576	30.858	35.611	38.104
Costi totali/WLU	11,81	12,66	12,89	14,20	16,16
Costo lavoro/WLU	3,75	4,42	4,52	5,15	4,64
Costo lavoro/Costi totali	0,32	0,35	0,35	0,36	0,29
Ricavi totali/WLU	10,01	11,87	11,70	11,25	9,65
WLU/n° dipendenti	9.072	7.363	6.826	6.913	8.220
Ricavi totali/n° dipendenti	90.838	87.383	79.867	77.775	79.347
Grado di indebitamento	2,98	8,49	7,28	19,50	-5,31
Indipendenza finanziaria	0,93	0,16	0,19	0,06	-0,22
Grado copertura cap. terzi	0,50	0,13	0,16	0,05	-0,16
Indice di liquidità	52,56%	77,12%	87,06%	68,20%	37,83%
Indice netto di struttura	0,53	0,34	0,48	0,14	-0,33
ROE	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo
ROI	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo

Aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto

Dati della società	
Denominazione	Aeroporti di Puglia S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 12.950.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 12.911.422,48
Patrimonio netto	€ 15.506.224,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 558.129,00
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
Convenzione gestione totale ex Direttiva n. 141/T del 2000	25 gennaio 2002, n. 40 - postilla 12 febbraio 2003
Decreto Interminist. di affidamento	DI 6 marzo 2003, n. 4269
Registrazione alla Corte dei Conti	la Corte dei Conti non ha registrato tale provvedimento per difetto di competenza
Provvedimento di estensione durata	D. DG 6 marzo 2003, n. 12 - fino all'11 febbraio 2043
Decreto Interministeriale di estensione	DI 6 marzo 2003, n. 4270 di approvazione del D. DG 6 marzo 2003, n. 12
Atto aggiuntivo alla convenzione	non sottoscritto
Status giuridico aeroporti	aeroporti civili aperti al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni Bari, Brindisi, Taranto	verbali di consegna 1 febbraio 2006
Consegna beni Foggia	verbale di consegna 1 giugno 2006
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica quello di Bari e Brindisi
Regolamento di scalo di Bari	approvato il 25 luglio 2007
Regolamento di scalo di Brindisi	istruttoria in corso
Contratto di programma Bari	DI 23 marzo 2010, n. 148
Decorrenza	14 giugno 2010
Contratto di programma Brindisi	DI 23 aprile 2010
Decorrenza	13 maggio 2010
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**100,00**
Regione Puglia	99,41	
Altri Soci pubblici	0,59	
Compagine privata		**0,00**

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale Bari	n. 009 del 26 novembre 2004
Certificazione aeroportuale Brindisi	n. 020 del 30 maggio 2005
Certificazione aeroportuale Foggia	n. 032 del 20 dicembre 2006
Certificazione aeroportuale Taranto	n. 029 del 15 dicembre 2006
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Verifica IGF	-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	
Bari	aeroporto strategico
Brindisi	scalo primario
Foggia	scalo complementare
Taranto	scalo complementare

Aeroporto	Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Bari	Annualità 2009	28.874	-1,7%	2.823.940	14,5%	1.891	-51,4%
Bari	1° semestre 2010 (*)	15.419	7%	1.517.081	17,9%	1.171	9,7%
Brindisi	Annualità 2009	10.630	-6,1%	1.095.620	13,2%	297	126,7%

Aeroporto	Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Brindisi	1° semestre 2010 (*)	5.777	15%	656.441	39,3%	121	450%
Foggia	Annualità 2009	4.697	61,1%	67.518	131%	2	-
Foggia	1° semestre 2010 (*)	1.887	-15,8%	32.435	-8,8%	0	-
Taranto	Annualità 2009	194	35,7%	365	-87,4%	1.125	197,6%
Taranto	1° semestre 2010 (*)	126	38,5%	222	18,1%	993	123,1%
(*) dati provvisori							

Aeroporto	Handling	
Bari	Prestatori certificati totale	14
Bari	Full handler di cui uno Società di gestione	2
Brindisi	Prestatori certificati totale	8
Brindisi	Full handler di cui uno Società di gestione	2
Foggia	Prestatori certificati totale	2
Foggia	Full handler di cui uno Società di gestione	1
Taranto	Prestatori certificati totale	0
Taranto	Full handler	0

Conto economico riclassificato

Bari - Brindisi - Foggia - Tranto					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	31.913.902	36.582.900	45.402.448	64.126.806	71.108.906
Costi operativi	16.222.051	21.352.818	22.263.477	44.469.215	36.288.668
Valore aggiunto	15.691.851	15.230.082	23.138.971	19.657.591	34.820.238
Costo personale	9.166.584	11.378.061	12.376.050	14.403.775	15.359.642
EBITDA	6.525.267	3.852.021	10.762.921	5.253.816	19.460.596
EBIT	1.287.087	-4.400.654	1.939.127	-4.864.055	2.832.130
EBT	2.794.715	2.766.108	3.320.214	-8.630.523	2.231.987
Utile/perdita d'esercizio	1.376.446	1.405.370	1.505.926	-7.634.575	558.129

Stato patrimoniale riclassificato

Cari - Brindisi - Foggia - Taranto					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	29.060.440	26.590.338	38.885.480	58.156.234	56.699.944
Attivo fisso	115.287.904	184.230.803	229.169.511	278.949.127	295.133.303
CAPITALE INVESTITO	144.348.344	210.821.141	268.054.991	337.105.361	351.833.247
Passività correnti	106.186.311	183.130.964	232.740.517	293.903.833	95.589.240
Passività consolidate	26.627.995	14.750.771	20.599.073	28.253.430	240.737.783
Capitale proprio	11.534.038	12.939.406	14.715.401	14.948.098	15.506.224
Fonti Impiegate	144.348.344	210.821.141	268.054.991	337.105.361	351.833.247

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Bari - Brindisi - Foggia - Taranto					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	2.469.813	2.812.863	3.321.720	3.509.186	4.020.593
n° dipendenti organico	225	230	235	286	294
Capitale Circolante Netto	-77.125.871	-156.540.626	-193.855.037	-235.747.599	-38.889.296
Costo lavoro unitario	40.740	49.470	52.664	50.363	52.244
Costi totali/WLU	12,69	14,87	13,4	21,12	17,48
Costo lavoro/WLU	3,71	4,05	3,73	4,1	3,82
Costo lavoro/Costi totali	0,29	0,27	0,28	0,19	0,22
Ricavi totali/WLU	13,82	15,85	14,39	18,66	18,04
WLU/n° dipendenti	10.977	12.230	14.135	12.270	13.675
Ricavi totali/n° dipendenti	151.739	193.898	203.469	228.996	246.698
Grado di indebitamento	12,51	16,29	18,22	22,55	22,69
Indipendenza finanziaria	0,2	0,1	0,08	0,06	0,13
Grado copertura capitale terzi	0,09	0,07	0,06	0,05	0,05
Indice di liquidità	0,27	0,14	0,17	0,2	0,59
Indice netto di struttura	0,1	0,07	0,06	0,05	0,05
ROE	11,93%	10,86%	10,23%	Negativo	3,60%
ROI	0,89%	Negativo	0,72%	Negativo	0,80%

Aeroporto di Bergamo

Dati della società	
Denominazione	S.A.C.B.O. S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 17.010.000
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 25.822.845
Patrimonio netto	€ 71.701.927
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 10.801.978
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
L. 746/1975 - DM 11 febbraio 1976 -	30 anni dal 9 gennaio 1976
Sottoscrizione Convenzione gestione totale + estensione	1 marzo 2002, n. 44
Durata - decorrenza	40 anni dal 1 marzo 2002
Decreto Interministeriale di affidamento	non previsto
Atto aggiuntivo alla convenzione	non sottoscritto
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile con la qualifica di privato
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	-
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica
Regolamento di scalo	approvato il 13 ottobre 2006
Contratto di programma	-
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**40,34**
Comune di Bergamo	13,83	
Provincia di Bergamo	13,28	
CCIAA di Bergamo	13,23	
Compagine privata		**59,66**
SEA S.p.A.	30,96	
Ubi Banca	17,89	
Credito Bergamasco S.p.A.	6,96	
Italcementi S.p.A.	3,26	
Altri	0,59	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 010 del 30 novembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Verifica IGF	anno 2005
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	63.188	1,9%	7.144.203	10,5%	99.573	-18,5%
1° semestre 2010 (*)	31.129	3,3%	3.534.419	7,8%	50.872	4,7%

(*) dati provvisori

Handling	
Prestatori certificati totale	22
Full handler di cui uno S.A.C.B.O. S.p.A.	4

Conto economico riclassificato

Bergamo					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	64.839.439	72.276.423	78.479.252	84.226.186	88.642.265
Costi operativi	28.102.729	32.369.507	37.878.220	42.255.101	44.781.858
Valore aggiunto	36.736.710	39.906.916	40.601.032	41.971.085	43.860.407
Costo personale	16.235.270	17.197.913	17.826.617	18.134.498	18.325.741
EBITDA	20.501.440	22.709.003	22.774.415	23.836.587	25.534.666
EBIT	11.561.462	10.974.622	13.509.097	14.659.947	16.486.158
EBT	13.822.724	13.339.327	14.476.525	15.676.861	16.818.839
Reddito netto	7.663.530	7.543.580	9.932.224	10.256.674	10.801.978

Stato patrimoniale riclassificato

Bergamo					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	32.372.686	31.406.004	35.931.771	45.040.167	50.042.780
Attivo fisso	65.419.640	67.710.206	71.207.853	69.792.051	75.740.827
Capitale investito	97.792.326	99.116.210	107.139.624	114.832.218	125.783.607
Passività correnti	28.015.607	27.277.443	31.444.433	31.715.268	30.617.347
Passività consolidate	20.591.499	25.103.341	22.075.165	22.217.001	23.464.333
Capitale proprio	49.185.220	46.735.426	53.620.026	60.899.949	71.701.927
Fonti impiegate	97.792.326	99.116.210	107.139.624	114.832.218	125.783.607

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Bergamo					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	5.642.343	6.621.520	7.059.891	7.684.721	7.912.327
n° dipendenti	361	351	357	365	358
CCN	4.357.079	4.128.561	4.487.338	13.324.899	19.425.433
Costo lavoro unitario	44.971	48.962	49.941	49.733	51.132
Costi totali/WLU	9,60	9,31	9,22	9,08	9,22
Costo lavoro/WLU	2,88	2,60	2,53	2,36	2,32
Costo lavoro/Costi totali	0,30	0,28	0,27	0,26	0,25
Ricavi totali/WLU	12,05	11,32	11,27	11,12	11,35
WLU/n° dipendenti	15.629	18.851	19.778	21.075	22.077
Ricavi totali/n° dipendenti	188.338	213.414	222.956	234.275	250.482
Grado di indebitamento	1,99	2,12	2,00	1,89	1,75
Indipendenza finanziaria	1,78	1,74	1,74	1,95	2,38
Quoziente liquidità	1,14	1,14	1,13	1,41	1,62
Indice netto di struttura	0,75	0,69	0,75	0,87	0,95
ROE	15,58%	16,14%	18,52%	16,84%	15,07%
ROI	11,82%	11,07%	12,61%	12,77%	13,11%

Aeroporto di Bologna

Dati della società	
Denominazione	SAB S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 74.000.000
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 12.911.423
Patrimonio netto	€ 108.996.101
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 4.278.287
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
Sottoscrizione convenzione gestione totale	12 luglio 2004, n. 98
Atti aggiuntivi alla convenzione	27 ottobre 2004, n. 111 - 17 febbraio 2005, n. 116
Decreto Interministeriale di affidamento	DI n. 007 del 15 marzo 2006
Durata - decorrenza	anni 40 dal 28 dicembre 2004
Registrazione alla Corte dei Conti	29 marzo 2006
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	non provveduto; sollecitato adempimento
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica
Regolamento di scalo	approvato il 01 agosto 2007
Contratto di programma	istruttoria conclusa
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**86,10**
CCIAA Bologna	50,55	
Comune Bologna	16,75	
Provincia Bologna	10,00	
Regione Emilia Romagna	8,80	
Compagine privata		**13,90**
Aeroporti Holding Srl	7,21	
Uni Credito Italiano s.p.a.	3,80	
Altri	2,89	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 004 del 30 maggio 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Damiano Ciriello
Verifica IGF	anno 2001
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	59.027	3,6%	4.765.232	15,5%	27.274	3%
1° semestre 2010 (*)	30.643	9,6%	2.431.151	13,9%	14.444	8,6%

(*) dati provvisori

Handling	
Prestatori certificati totale	22
Full handler di cui 2 partecipati dal gestore: • Marconi Handling S.r.l. 84,67% • TAG S.r.l. 51%	4

Conto economico riclassificato

Bologna					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	51.394.664	53.609.705	56.061.630	57.339.269	62.726.939
Costi operativi	22.270.851	18.963.085	21.936.135	22.372.413	28.101.688
Valore aggiunto	29.123.813	34.646.620	34.125.495	34.966.856	34.625.251
Costo personale	12.728.166	14.889.326	15.717.032	15.965.772	17.267.464
EBITDA	16.395.647	19.757.294	18.408.463	19.001.084	17.357.787
EBIT	9.541.829	11.574.089	9.463.798	9.656.465	8.447.577
EBT	4.159.711	7.082.842	4.151.026	4.452.881	7.317.053
Reddito netto	103.084	2.756.586	498.621	1.859.660	4.278.287

Stato patrimoniale riclassificato

Bologna					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	46.300.072	54.183.976	61.104.608	54.936.708	52.650.648
Attivo fisso	125.648.901	132.063.680	129.727.571	130.065.906	134.663.510
Capitale investito	171.948.973	186.247.656	190.832.179	185.002.614	187.314.158
Passività correnti	56.428.965	36.227.391	25.580.599	24.486.431	27.754.640
Passività consolidate	40.468.054	47.660.737	62.393.432	55.798.373	50.563.417
Capitale proprio	75.051.954	102.359.528	102.858.148	104.717.810	108.996.101
Fonti impiegate	171.948.973	186.247.656	190.832.179	185.002.614	187.314.158

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Bologna					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	3.851.425	4.138.327	4.440.108	4.388.968	5.037.972
n° dipendenti (organico)	288	306	335	337	348
CCN	- 10.128.893	17.956.585	35.524.009	30.450.277	24.896.008
Costo lavoro unitario	44.195	48.658	46.917	47.376	49.619
Costi totali/WLU	11,35	10,73	11,06	11,54	11,10
Costo lavoro/WLU	3,30	3,60	3,54	3,64	3,43
Costo lavoro/Costi totali	0,29	0,34	0,32	0,32	0,31
Ricavi totali/WLU	13,51	13,11	12,82	13,59	12,61
WLU/n° dipendenti	13.373	13.524	13.254	13.024	14.477
Ricavi totali/n° dipendenti	180.647	177.341	169.876	176.982	182.609
Grado di indebitamento	2,29	1,82	1,86	1,77	1,72
Indipendenza finanziaria	0,83	1,37	1,34	1,48	1,59
Quoziente liquidità	0,81	1,48	2,37	2,22	1,88
Indice netto di struttura	0,60	0,78	0,80	0,81	0,81
ROE	0,14%	2,69%	0,48%	1,78%	3,93%
ROI	5,55%	6,21%	4,96%	5,22%	4,51%

Aeroporto di Cagliari

Dati della società		
Denominazione	SO.G.A.ER S.p.A	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 13.000.000,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 12.911.422,48	
Patrimonio netto	€ 10.285.835,00	
Utile (perdita) di esercizio	(1.332.047,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	21 novembre 2006, n. 46	
Decreto Interministeriale di affidamento	DI n. 52 del 13 aprile 2007	
Durata - decorrenza	anni 40 dal 13 aprile 2007	
Registrazione alla Corte dei Conti	24 luglio 2007	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	non provveduto; sollecitato adempimento	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica	
Regolamento di scalo	istruttoria in corso	
Contratto di programma	istruttoria in corso	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**98,60**
CCIAA Cagliari	94,35	
S.F.I.R.S. s.p.a. Soc. Finanziaria Reg. Sardegna	3,43	
Altri pubblici	0,82	
Compagine privata		**1,40**
Altri privati	1,40	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 014 del 30 novembre 2004	
Membro Enac Collegio Sindacale	-	
Verifica IGF	-	
Categoria studio Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	36.064	6,6%	3.317.262	13,4%	3.978	-18,8%
1° semestre 2010 (*)	16.043	-1,8%	1.518.547	4,7%	1.813	-11,4%

(*) dati provvisori

Handling	
Prestatori certificati totale	13
Full handler di cui 1 Sogaerdyn S.p.A. partecipato 100% da società di gestione	2

Conto economico riclassificato

Cagliari					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	26.730.367	27.369.523	31.450.086	33.452.855	35.985.337
Costi operativi	14.002.380	13.577.860	16.032.636	17.422.227	19.436.299
Valore aggiunto	12.727.987	13.791.663	15.417.450	16.030.628	16.549.038
Costo personale	5.152.793	5.469.892	5.894.818	6.420.313	6.387.257
EBITDA	7.575.194	8.321.771	9.522.632	9.610.315	10.161.781
EBIT	-734.655	-700.943	384.915	1.080.159	174.955
EBT	-821.676	-2.183.408	-1.319.558	-642.456	-978.180
Utile/perdita d'esercizio	-956.049	-2.409.098	-1.916.784	-1.311.209	-1.332.048

Stato patrimoniale riclassificato

Cagliari					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	26.082.910	23.857.816	29.911.673	31.013.130	25.965.572
Attivo fisso	116.615.108	107.335.835	100.418.511	101.015.347	110.786.757
Capitale investito	142.698.018	131.193.651	130.330.184	132.028.477	136.752.329
Passività correnti	28.275.443	23.499.240	26.328.322	34.027.003	30.970.418
Passività consolidate	101.667.600	97.348.535	95.572.773	86.383.592	95.496.076
Capitale proprio	12.754.975	10.345.876	8.429.089	11.617.882	10.285.835
Fonti impiegate	142.698.018	131.193.651	130.330.184	132.028.477	136.752.329

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Cagliari					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	2.392.778	2.511.754	2.699.325	2.973.815	3.357.042
n° dipendenti (organico medio)	124	129	130	141	147
Capitale Circolante Netto	-2.192.533	358.576	3.583.351	-3.013.873	-5.004.846
Costo lavoro unitario	41.555	42.402	45.345	45.534	43.451
Costi totali/WLU	11,70	11,34	11,99	11,20	11,12
Costo lavoro/WLU	2,15	2,18	2,18	2,16	1,90
Costo lavoro/Costi totali	0,18	0,19	0,18	0,19	0,17
Ricavi totali/WLU	11,47	11,02	11,79	11,30	10,98
WLU/n° dipendenti	19.297	19.471	20.764	21.091	22.837
Ricavi totali/n° dipendenti	221.342	214.529	244.773	238.336	250.810
Grado di indebitamento	11,19	12,68	15,46	11,36	13,30
Indipendenza finanziaria	0,54	0,54	0,37	0,41	0,38
Grado copertura cap. terzi	0,10	0,09	0,07	0,10	0,08
Quoziente di liquidità	0,91	1,01	1,13	0,91	0,83
Indice netto di struttura	0,14	0,12	0,10	0,12	0,11
ROE	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo
ROI	Negativo	Negativo	0,29	0,82	0,13

Aeroporto di Catania

Dati della società	
Denominazione	SAC S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 30.400.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 25.822.844,95
Patrimonio netto	€ 37.922.923,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 2.079.250,00)
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	22 maggio 2007, n. 29
Decreto Interministeriale di affidamento	DI del 13 settembre 2007, n. 139 T
Durata - decorrenza	anni 40 dal 13 settembre 2007
Registrazione alla Corte dei Conti	23 novembre 2007
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	in corso
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica
Regolamento di scalo	approvato il 07 maggio 2007
Contratto di programma	istruttoria in corso
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**100,00**
CCIAA di Catania	37,50	
CCIAA di Siracusa	12,50	
CCIAA di Ragusa	12,50	
Provincia Regionale di Siracusa	12,50	
Provincia Regionale di Catania	12,50	
Consorzio per la Zona nord dell'Area di sviluppo industriale	12,50	
Compagine privata		**-**

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 005 del 30 maggio 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Verifica IGF	anno 2001
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	55.331	-2,4%	5.905.074	-1,9%	7.737	-11,8%
1° semestre 2010 (*)	25.653	-1,5%	2.806.325	4,4%	4.460	17,9%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	18
Full handler di cui uno SAC S.p.A	4

Conto economico riclassificato

Catania					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	51.126.948	50.416.442	58.965.808	55.158.855	54.227.936
Costi operativi	24.801.024	26.111.667	25.429.547	27.760.643	29.438.095
Valore aggiunto	26.325.924	24.304.775	33.536.261	27.398.212	24.789.841
Costo personale	17.987.112	18.208.843	19.931.503	19.876.850	15.993.635
EBITDA	8.338.812	6.095.932	13.604.758	7.521.362	8.796.206
EBIT	4.225.358	2.863.933	6.785.863	-1.950.741	1.346.010
EBT	4.470.495	3.379.033	5.346.088	-3.299.953	-854.170
Reddito netto	2.010.896	947.163	1.563.918	-4.348.266	-2.079.250

Stato patrimoniale riclassificato

Catania					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	43.093.114	36.061.273	26.621.367	24.471.105	30.992.464
Attivo fisso	32.826.676	42.498.396	75.598.335	91.713.557	88.794.633
Capitale investito	75.919.790	78.559.669	102.219.702	116.184.662	119.787.097
Passività correnti	40.198.029	42.077.244	43.565.611	56.525.773	65.261.483
Passività consolidate	7.189.949	7.003.453	20.052.509	19.596.832	16.542.807
Capitale proprio	28.531.812	29.478.972	38.601.582	40.062.057	37.982.807
Fonti impiegate	75.919.790	78.559.669	102.219.702	116.184.662	119.787.097

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Catania					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	5.265.462	5.456.261	6.134.263	6.108.376	5.982.444
n° dipendenti (organico medio)	375	418	423	423	
CCN	2.895.085	-6.015.971	-16.944.244	-32.054.668	-34.269.019
Costo lavoro unitario	47.966	43.562	47.119	45.694	63.467
Costi totali/WLU	8,95	8,78	8,75	9,59	9,12
Costo lavoro/WLU	3,42	3,34	3,25	3,25	2,67
Costo lavoro/Costi totali	0,38	0,38	0,37	0,34	0,29
Ricavi totali/WLU	9,80	9,40	9,70	9,37	9,16
WLU/n° dipendenti	14.041	13.053	14.502	14.042	23.740
Ricavi totali/n° dipendenti	137.590	122.730	140.642	131.591	217.451
Grado di indebitamento	2,66	2,66	2,65	2,90	3,15
Indipendenza finanziaria	0,91	0,99	0,86	0,79	0,66
Quoziente di liquidità	1,07	0,86	0,61	0,43	0,47
Indice netto di struttura	0,98	0,77	0,55	0,46	0,46
ROE	7,05%	3,21%	4,05%	n.s	n.s
ROI	5,57%	3,65%	6,64%	n.s	n.s

Aeroporto di Firenze

Dati della società	
Denominazione	Aeroporto di Firenze S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 9.035.000
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 7.746.853
Patrimonio netto	€ 34.587.000
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 3.131.000
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	14 dicembre 2001, n. 28 - postilla dell'11 febbraio 2003
Decreto Interministeriale di affidamento	DI dell'11 marzo 2003, n. 4592
Durata - decorrenza	anni 40 dall'11 febbraio 2003
Registrazione alla Corte dei Conti	la Corte dei Conti non ha registrato tale provvedimento per difetto di competenza
Provvedimento di estensione durata	Delibera CdA del 4 aprile 2003, n. 25
Atto aggiuntivo alla convenzione	non sottoscritto
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	in corso
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	non provveduto; sollecitato adempimento
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	-
Regolamento di scalo	approvato il 07 dicembre 2007
Istanza anticipazione tariffaria	23 febbraio 2010
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**38,17**
CCIAA di Firenze	14,43	
Ente Cassa Risparmio Firenze	17,50	
CCIAA di Prato	4,06	
Comune di Firenze	2,18	
Compagine privata		**61,80**
Aeroporti Holding s.r.l.	33,40	
SO.G.IM. S.p.a.	12,13	
Banca Toscana S.p.A	4,89	
Fondiaria SAI S.p.A.	2,05	
Mercato	9,33	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 012 del 30 novembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Verifica IGF	-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	27.340	-22,6%	1.689.130	-12,3%	239	181,2%
1° semestre 2010 (*)	11.698	-13,6%	803.220	0,1%	86	-21,1%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	13
Full handler di cui uno A.d.F S.p.A.	2

Conto economico riclassificato

Firenze					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	30.647.000	26.995.000	36.377.000	37.201.000	34.215.000
Costi operativi	8.719.000	8.770.000	11.261.000	14.189.000	12.650.000
Valore aggiunto	21.928.000	18.225.000	25.116.000	23.012.000	21.565.000
Costo personale	10.413.000	10.777.000	12.466.000	12.671.000	11.775.000
EBITDA	11.515.000	7.448.000	12.650.000	10.341.000	9.790.000
EBIT	4.584.000	2.551.000	6.823.000	5.743.000	5.670.000
EBT	4.734.000	2.657.000	6.688.000	5.479.000	5.363.000
Reddito netto	2.380.000	1.165.000	3.333.000	3.079.000	3.131.000

Stato patrimoniale riclassificato

Firenze					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	20.438.000	14.652.000	16.979.000	14.946.000	14.454.000
Attivo fisso	23.509.000	39.547.000	39.054.000	45.496.000	46.220.000
Capitale investito	43.947.000	54.199.000	56.033.000	60.442.000	60.674.000
Passività correnti	11.824.000	21.678.000	20.909.000	23.981.000	22.311.000
Passività consolidate	3.405.000	3.860.000	3.699.000	3.867.000	3.776.000
Capitale proprio	28.718.000	28.661.000	31.425.000	32.594.000	34.587.000
Fonti impiegate	43.947.000	54.199.000	56.033.000	60.442.000	60.674.000

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Firenze					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	1.700.850	1.522.280	1.910.660	1.927.687	1.691.520
n° dipendenti (organico medio)	221	240	252	265	237
CCN	8.614.000	-7.026.000	-3.990.000	-9.035.000	-7.857.000
Costo lavoro unitario	47.086	44.915	49.427	47.734	49.702
Costi totali/WLU	15,39	16,24	15,74	16,61	17,18
Costo lavoro/WLU	6,12	7,08	6,52	6,57	6,96
Costo lavoro/Costi totali	0,40	0,44	0,41	0,40	0,41
Ricavi totali/WLU	18,18	17,99	19,24	19,46	20,35
WLU/n° dipendenti	7.691	6.344	7.576	7.262	7.140
Ricavi totali/n° dipendenti	139.815	114.137	145.744	141.288	145.313
Grado di indebitamento	1,53	1,89	1,78	1,85	1,75
Indipendenza finanziaria	2,43	1,32	1,50	1,36	1,55
Quoziente di liquidità	1,13	0,36	0,81	0,60	0,63
Indice netto di struttura	1,22	0,72	0,80	0,72	0,75
ROE	8,29%	4,06%	10,61%	9,45%	9,05%
ROI	10,43%	4,71%	12,18%	9,50%	9,35%

Aeroporto di Genova

Dati della società	
Denominazione	Aeroporto di Genova S.p.A
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 7.746.900,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 7.746.853,49
Patrimonio netto	€ 5.209.997,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 1.231.751,00)
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale per legge speciale L. 156/1954 - L. 1251/1967 L. 26/87 - DD 20 luglio 1988	totale
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	30 aprile 2009, n. 22
Decreto Interministeriale di affidamento	non previsto
Durata - decorrenza	sino al 31 dicembre 2027
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	non provveduto; sollecitato adempimento
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica
Regolamento di scalo	approvato il 05 dicembre 2006
Contratto di programma	-
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**85,00**
Autorità Portuale di Genova	60,00	
CCIAA	25,00	
Compagine privata		**15,00**
AdR	15,00	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 015 del 30 novembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr.ssa Antonella Centioni
Verifica IGF	anno 2006
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	16.200	-11,6%	1.119.350	-4,3%	1.617	11,6%
1° semestre 2010 (*)	7.978	4,5%	568.822	11,4%	494	-41,2%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	11
Full handler Società di gestione	1

Conto economico riclassificato

Genova					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	20.878.117	20.546.644	21.878.175	23.444.242	21.010.200
Costi operativi	8.060.829	7.034.437	8.123.204	10.972.663	9.277.869
Valore aggiunto	12.817.288	13.512.207	13.754.971	12.471.579	11.732.331
Costo personale	9.430.889	9.651.410	10.127.532	10.725.584	10.937.570
EBITDA	3.386.399	3.860.797	3.627.439	1.745.995	794.761
EBIT	397.241	1.581.267	1.447.351	-2.100.402	-1.448.609
EBT	551.403	1.631.502	1.674.036	-1.804.993	-1.263.324
Reddito netto	36.188	245.243	307.137	-2.099.853	-1.231.751

Stato patrimoniale riclassificato

Genova					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	24.719.027	11.572.177	13.315.150	15.357.359	14.998.314
Attivo fisso	6.276.067	5.703.181	4.354.712	4.900.554	4.486.912
Capitale investito	30.995.094	17.275.358	17.669.862	20.257.913	19.485.226
Passività correnti	6.375.259	6.776.567	6.547.631	7.091.569	7.582.623
Passività consolidate	19.729.374	5.363.087	5.679.390	6.724.596	6.692.606
Capitale proprio	4.890.461	5.135.704	5.442.841	6.441.748	5.209.997
Fonti impiegate	30.995.094	17.275.358	17.669.862	20.257.913	19.485.226

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Genova					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	1.025.360	1.085.889	1.120.332	1.184.653	1.135.520
n° dipendenti (media organico)	205	207	206	211	216
Capitale Circolante Netto	18.343.768	4.795.610	6.767.519	8.265.790	7.415.691
Costo lavoro unitario	46.004	46.625	49.163	50.832	50.637
Costi totali/WLU	20,23	17,52	18,28	21,61	19,82
Costo lavoro/WLU	9,20	8,89	9,04	9,05	9,63
Costo lavoro/Costi totali	0,45	0,51	0,49	0,42	0,49
Ricavi totali/WLU	20,77	19,03	19,77	20,09	18,71
WLU/n° dipendenti	5.002	5.246	5.439	5.614	5.257
Ricavi totali/n° dipendenti	103.871	99.822	107.531	112.808	98.363
Grado di indebitamento	6,34	3,36	3,25	3,14	3,74
Indipendenza finanziaria	0,82	0,80	0,88	0,95	0,71
Grado di copertura capitale di terzi	0,19	0,42	0,45	0,47	0,36
Indice di liquidità	1,56	1,68	2,01	2,14	1,96
Indice netto di struttura	0,78	0,90	1,25	1,32	1,16
ROE	0,74	4,775	5,643	Negativo	Negativo
ROI	1,28	9,15	8,19	Negativo	Negativo

Aeroporto di Lamezia Terme

Dati della società	
Denominazione	S.A.CAL. S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 7.755.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 7.746.853,49
Patrimonio netto	€ 11.820.412,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 633.187,00
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
Convenzione gestione totale ex Direttiva n. 141/T del 2000	14 dicembre 2001, n. 29
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	11 settembre 2007, n. 45
Decreto Interministeriale di affidamento	DI del 10 luglio 2008, n. 69
Durata - decorrenza	anni 40 dal 10 luglio 2008
Registrazione alla Corte dei Conti	29 luglio 2009
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	non provveduto; sollecitato adempimento
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondendente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	presentato
Regolamento di scalo	approvato il 30 aprile 2007
Contratto di programma	-
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**67,98**
Comune di Lamezia Terme	20,55	
Provincia di Catanzaro	19,04	
Comune di Catanzaro	10,00	
Regione Calabria	10,00	
Altri Soci pubblici	8,39	
Compagine privata		**32,02**
AdR S.p.a.	16,57	
Banca Carime S.p.A.	10,46	
Altri Soci privati	4,99	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 016 del 30 novembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Marino Barzaghi
Verifica IGF	anno 2003
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	15.270	8,5%	1.631.556	9,1%	1.927	-2,6%
1° semestre 2010 (*)	7.406	12,8%	804.699	16,2%	953	0,6%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	11
Full handler Società di gestione	1

Conto economico riclassificato

Lamezia Terme					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	12.849.207	15.266.225	16.726.302	18.703.571	18.707.929
Costi operativi	4.034.264	4.397.632	5.998.024	8.015.104	7.540.013
Valore aggiunto	8.814.943	10.868.593	10.728.278	10.688.467	11.167.916
Costo personale	7.110.423	8.034.959	8.617.515	8.808.331	9.508.979
EBITDA	1.704.520	2.833.634	2.110.763	1.880.136	1.658.937
EBIT	640.478	1.652.699	485.668	342.307	95.440
EBT	640.614	1.734.119	647.109	406.572	1.543.800
Reddito netto	103.238	800.689	150.650	200	633.187

Stato patrimoniale riclassificato

Lamezia Terme					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	8.004.429	8.324.159	8.232.482	8.647.094	12.204.445
Attivo fisso	10.269.074	13.477.011	15.718.017	17.755.318	16.380.309
Capitale investito	18.273.503	21.801.170	23.950.499	26.402.412	28.584.754
Passività correnti	7.514.376	8.000.915	9.596.582	12.523.658	14.262.689
Passività consolidate	3.121.544	2.776.982	3.179.994	2.704.630	2.501.653
Capitale proprio	7.637.583	11.023.273	11.173.923	11.174.124	11.820.412
Fonti impiegate	18.273.503	21.801.170	23.950.499	26.402.412	28.584.754

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Lamezia Terme					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	1.179.430	1.364.436	1.467.391	1.515.201	1.650.826
n° dipendenti organico medio	167	166	181	190	219
CCN	490.053	323.244	- 1.364.100	- 3.876.564	- 2.058.244
Costo lavoro unitario	42.577	48.403	47.611	46.360	43.420
Costi totali/WLU	10,43	10,01	11,07	12,12	11,57
Costo lavoro/WLU	6,03	5,89	5,87	5,81	5,76
Costo lavoro/Costi totali	0,58	0,59	0,53	0,48	0,50
Ricavi totali/WLU	10,97	11,23	11,49	12,38	12,49
WLU/n° dipendenti	7.062	8.219	8.107	7.975	7.538
Ricavi totali/n° dipendenti	77.484	92.342	93.188	98.710	94.177
Grado di indebitamento	2,39	1,98	2,14	2,36	2,42
Indipendenza finanziaria	1,00	1,51	1,30	1,17	0,99
Quoziente di liquidità	1,06	1,04	0,86	0,69	0,86
Indice netto di struttura	0,97	1,03	0,89	0,86	1,01
ROE	1,35%	7,26%	1,35%	n.s	5,36%
ROI	3,50%	0,08%	0,02%	0,01%	n.s

Aeroporti di Milano Linate e Malpensa

Dati della società	
Denominazione	SEA S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 27.500.000
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 25.822.844
Patrimonio netto	€. 268.829.272
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 67.543.946
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale L. 746/1975 - DM 11 febbraio 1976	totale
Sottoscrizione Convenzione gestione totale + estensione	4 settembre 2001
Durata - decorrenza	anni 40 dal 4 settembre 2001
Decreto Interminist. di affidamento	non previsto
Atto aggiuntivo alla convenzione	non sottoscritto
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile con la qualifica di privato
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	-
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale Malpensa	approvato in linea tecnica
Piano di Sviluppo Aeroportuale Linate	presentato
Regolamento di scalo Malpensa	approvato il 6 dicembre 2007
Regolamento di scalo Linate	approvato il 26 luglio 2006
Contratto di programma	in corso il contratto di programma in deroga
Decorrenza	-
Carta dei servizi Malpensa	approvata edizione 2010
Carta dei servizi Linate	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**84,56**
Comune di Milano	84,56	
Compagine privata		**15,44**
Asam S.p.A.	14,56	
Altri soci privati	0,88	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale Malpensa	n. 002 del 27 novembre 2004
Certificazione aeroportuale Linate	n. 002B del 30 maggio 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Aldo Londei
Verifica IGF	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	
Malpensa	aeroporto strategico
Linate	aeroporto strategico

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Milano Linate						
Annualità 2009	93.764	-3,2%	8.293.839	-10,5%	17.028	-14,9%
1° semestre 2010 (*)	45.133	-6,1%	3.805.296	-6%	9.252	6%
Milano Malpensa						
Annualità 2009	183.182	-13,9%	17.349.602	-8,8%	344.045	-17,3%
1° semestre 2010 (*)	90.425	0,9%	8.636.654	5,7%	206.523	33,3%
(*) dati provvisori						

Handling	
Aeroporto Malpensa	
Prestatori certificati totale	50
Full handler di cui 1 partecipato 100% S.E.A. S.p.A.	7
Aeroporto Linate	
Prestatori certificati totale	39
Full handler di cui 1 partecipato 100% S.E.A. S.p.A.	7

Conto economico riclassificato

Milano Linate e Malpensa					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	472.260.479	479.707.483	558.915.562	480.388.522	450.658.431
Costi operativi	141.666.334	137.622.104	151.342.152	163.475.417	157.605.903
Valore aggiunto	330.594.145	342.085.379	407.573.410	316.913.105	293.052.528
Costo personale	109.486.529	111.173.279	124.603.450	119.542.300	135.266.453
EBITDA	221.107.616	230.912.100	282.969.960	197.370.805	157.786.075
EBIT	139.564.300	128.334.602	147.975.771	88.548.342	92.030.089
EBT	86.569.401	72.266.779	76.953.403	32.428.398	96.755.669
Reddito netto	40.851.653	35.444.038	30.415.780	12.152.325	67.543.946

Stato patrimoniale riclassificato

Milano Linate e Malpensa					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo Corrente	223.565.851	254.050.231	362.831.685	346.854.256	310.209.157
Attivo fisso	1.222.890.677	1.306.118.220	1.296.291.850	1.296.067.548	1.305.385.056
CAPITALE INVESTITO	1.446.456.528	1.560.168.451	1.659.123.535	1.642.921.804	1.615.594.213
Passività Correnti	308.143.772	396.488.868	472.294.251	487.226.261	401.143.719
Passività Consolidate	715.295.054	945.832.464	968.131.285	954.410.217	945.621.222
Capitale Proprio	423.017.702	217.847.119	218.697.999	201.285.326	268.829.272
FONTI IMPIEGATE	1.446.456.528	1.560.168.451	1.659.123.535	1.642.921.804	1.615.594.213

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Milano Linate e Malpensa					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	32.663.201	35780382	38743375	32.628.337	29.254.171
n° dipendenti (organico medio)	2.134	2.135	2.252	2.309	2.510
CCN	-529.286.818	-791.098.470	-835.757.034	-817.279.361	-713.609.248
Costo lavoro unitario	51.306	52.072	55.330	51.772	53.891
Costi totali/WLU	10,80	10,52	11,34	12,88	12,95
Costo lavoro/WLU	3,35	3,11	3,22	3,66	4,62
Costo lavoro/Costi totali	0,31	0,30	0,28	0,28	0,36
Ricavi totali/WLU	14,73	13,76	14,87	15,48	17,24
WLU/n° dipendenti	15.306	16.759	17.204	14.131	11.655
Ricavi totali/n° dipendenti	225.509	230.583	255.896	218.681	200.901
Valore aggiunto/n° dipendenti	154.918	160.227	180.983	137.251	116.754
Grado di indebitamento	3,42	7,16	7,59	8,16	6,01
Indipendenza finanziaria	0,81	0,28	0,27	0,25	0,39
Quoziente liquidità	0,70	0,62	0,75	0,69	0,75
Indice netto di struttura	0,35	0,17	0,17	0,16	0,21
ROE	9,66%	16,27%	13,91%	6,04%	25,13%
ROI	9,65%	8,23%	8,92%	5,39%	5,70%

Aeroporto di Napoli

Dati della società						
Denominazione	GE.S.A.C. S.p.A.					
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 26.000.000,00					
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 12.911.422,48					
Patrimonio netto	€ 61.835.225,00					
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 4.993.960,00					
Gestione aeroportuale						
Gestione attuale	totale					
Convenzione gestione totale ex Direttiva n. 141/T del 2000	9 dicembre 2002, n. 50 - postilla 12 febbraio 2003					
Decreto Interministeriale di affidamento	DI 11 marzo 2003, n. 4591					
Durata - decorrenza	40 anni dal 12 febbraio 2003					
Registrazione alla Corte dei Conti	La Corte dei Conti non ha registrato tale provvedimento per difetto di competenza					
Provvedimento di estensione durata	D. DG n. 14 del 25 marzo 2003 - ratificata con Delibera CdA del 31 marzo 2003, n. 23					
Atto aggiuntivo alla convenzione	non sottoscritto					
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale					
Adempimenti convenzionali						
Consegna beni	non provveduto; sollecitato adempimento					
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto					
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondendente ai livelli di traffico registrati					
Piano di Sviluppo Aeroportuale	presentato in data 26 maggio 2008; istruttoria in corso					
Regolamento di scalo	approvato il 26 luglio 2006					
Contratto di programma	DI 7 ottobre 2009, n. 812					
Decorrenza	26 novembre 2009					
Carta dei servizi	approvata edizione 2010					
Compagine societaria	%	%				
Compagine pubblica		**25,00**				
Comune di Napoli	12,50					
Provincia di Napoli	12,50					
Compagine privata		**75,00**				
BAA Italia S.p.A.	65,00					
Aliport S.R.L.	5,00					
SEA S.p.A.	5,00					
Altre informazioni						
Certificazione aeroportuale	n. 007 del 30 maggio 2004					
Membro Enac Collegio Sindacale	-					
Verifica IGF	-					
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico					

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	57.055	-5,6%	5.279.388	-5,6%	3.233	-10,7%
1° semestre 2010 (*)	26.426	-3,8%	2.482.038	3,8%	1.477	-6,3%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	15
Full handler	3

Conto economico riclassificato

Napoli			
	2007	2008	2009
Valore produzione	55.702.644	56.736.940	54.259.114
Costi operativi	20.626.223	21.829.586	20.071.292
Valore aggiunto	35.076.421	34.907.354	34.187.822
Costo personale	16.303.586	16.499.150	16.066.788
EBITDA	18.772.835	18.408.204	18.121.034
EBIT	10.269.364	9.730.900	8.404.201
EBT	10.171.917	9.712.733	9.069.172
Reddito netto	4.923.899	5.571.283	4.993.960

Stato patrimoniale riclassificato

Napoli			
	2007	2008	2009
Attivo corrente	24.694.359	22.339.154	23.107.332
Attivo fisso	91.146.248	92.189.064	82.045.749
CAPITALE INVESTITO	115.840.607	114.528.218	105.153.081
Passività correnti	53.698.961	49.533.915	33.457.074
Passività consolidate	10.871.664	8.153.038	9.860.782
Capitale proprio	51.269.982	56.841.265	61.835.225
FONTI IMPIEGATE	115.840.607	114.528.218	105.153.081

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Napoli			
	2007	2008	2009
WLU	5.769.070	5.630.233	5.344.135
n° dipendenti (organico medio)	339	339	342
CCN	- 29.004.602	- 27.194.761	- 10.349.742
Costo lavoro unitario	48.093	48.670	46.979
Costi totali/WLU	8,07	8,66	8,80
Costo lavoro/WLU	2,83	2,93	3,01
Costo lavoro/Costi totali	0,35	0,34	0,34
Ricavi totali/WLU	9,83	10,38	10,49
WLU/n° dipendenti	17.018	16.608	15.626
Ricavi totali/n° dipendenti	167.272	172.473	163.989
Grado di indebitamento	2,26	2,01	1,70
Indipendenza finanziaria	0,88	1,09	1,64
Quoziente di liquidità	0,46	0,45	0,69
Indice netto di struttura	0,56	0,62	0,76
ROE	9,60%	9,80%	8,08%
ROI	8,87%	8,50%	7,99%

Aeroporto di Olbia

Dati della società		
Denominazione	Geasar S.p.A	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 7.749.000	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 7.746.853,00	
Patrimonio netto	€ 24.252.196,00	
Utile (perdita) di esercizio	€ 1.115.234,00	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	27 ottobre 2004, n. 113	
Decreto Interministeriale di affidamento	DI n. 008 del 15 marzo 2006	
Durata - decorrenza	anni 40 dal 23 dicembre 2004	
Registrazione alla Corte dei Conti	29 marzo 2006	
Atto aggiuntivo alla convenzione	n. 117 del 17 febbraio 2005	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	verbale di consegna del 19 settembre 2006	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica	
Regolamento di scalo	approvato il 1 giugno 2007	
Contratto di programma	-	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**20,01**
Camera Commercio Sassari	10,00	
Camera Commercio Nuoro	8,42	
Regione Autonoma della Sardegna	1,59	
Compagine privata		**79,99**
Meridiana s.p.a.	79,79	
Consorzio Costa Smeralda	0,20	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 008 del 30 settembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr.ssa Simona Razzoli
Verifica IGF	anno 2004
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	20.442	11,6%	1.621.945	-6,8%	220	-72,6%
1° semestre 2010 (*)	8.306	12,1%	558.256	-7,5%	97	19,8%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	11
Full handler	2
Società di gestione e Eccelsa Aviation S.r.l. soc. partecipata 100% da Geasar S.p.A.	

Conto economico riclassificato

Olbia					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	28.055.455	31.120.754	30.719.255	28.011.890	27.744.945
Costi operativi	13.022.378	15.005.108	14.768.483	13.005.324	12.651.154
Valore aggiunto	15.033.077	16.115.646	15.950.772	15.006.566	15.093.791
Costo personale	9.236.291	9.825.938	9.822.047	9.972.374	10.360.199
EBITDA	5.796.786	6.289.708	6.128.725	5.034.192	4.733.592
EBIT	3.415.770	4.267.679	4.072.279	3.428.388	2.388.578
EBT	3.384.958	4.014.664	4.522.627	3.828.389	2.209.723
Utile/perdita d'esercizio	1.699.999	2.008.244	2.527.320	2.140.794	1.115.234

Stato patrimoniale riclassificato

Olbia					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	14.783.443	18.839.025	19.747.568	13.803.386	14.765.579
Attivo fisso	16.630.037	17.612.201	19.437.620	25.999.016	27.278.068
Capitale investito	31.413.480	36.451.226	39.185.188	39.802.402	42.043.647
Passività correnti	10.639.796	13.937.712	15.371.456	15.033.366	15.724.819
Passività consolidate	3.383.199	3.114.785	1.887.683	1.632.073	2.066.632
Capitale proprio	17.390.485	19.398.729	21.926.049	23.136.963	24.252.196
Fonti impiegate	31.413.480	36.451.226	39.185.188	39.802.402	42.043.647

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Olbia					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	1.617.572	1.774.248	1.756.170	1.747.639	1.624.145
n° dipendenti (organico medio)	241,5	246,6	234,8	222,6	226,2
Capitale Circolante Netto	4.143.647	4.901.313	4.376.112	- 1.229.980	- 959.240
Costo lavoro unitario	38.246	39.846	41.832	44.800	45.801
Costi totali/WLU	15,30	15,31	15,27	14,18	15,76
Costo lavoro/WLU	5,71	5,54	5,59	5,71	6,38
Costo lavoro/Costi totali	0,37	0,36	0,37	0,40	0,40
Ricavi totali/WLU	17,39	17,57	17,84	16,37	17,11
WLU/n° dipendenti	6.698	7.195	7.479	7.851	7.180
Ricavi totali/n° dipendenti	116.505	126.440	133.433	128.524	122.871
Grado di indebitamento	1,81	1,88	1,79	1,72	1,73
Indipendenza finanziaria	1,58	1,37	1,42	1,54	1,56
Grado copertura capitale di terzi	1,24	1,14	1,27	1,39	1,36
Quoziente liquidità	1,38	1,35	1,28	0,92	0,94
Indice netto di struttura	1,07	1,14	1,16	0,90	0,91
ROE	9,78%	10,35%	11,53%	9,25%	4,60%
ROI	10,87%	11,71%	10,39%	8,61%	5,68%

Aeroporto di Palermo

Dati della società		
Denominazione	GES.A.P. S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 21.579.370,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 12.911.422,48	
Patrimonio netto	€ 40.645.259,00	
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 634.727,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	17 novembre 2006, n. 47	
Decreto Interministeriale di affidamento	DI del 2 agosto 2007, n. 119	
Durata - decorrenza	anni 40 dal 2 agosto 2007	
Registrazione alla Corte dei Conti	23 novembre 2007	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	verbale di consegna del 3 ottobre 2008	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	non provveduto; sollecitato adempimento	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica	
Regolamento di scalo	approvato il 04 aprile 2007	
Contratto di programma	istruttoria conclusa	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**98,55**
Provincia di Palermo	41,11	
Comune di Palermo	31,37	
CCIAA di Palermo	22,65	
Comune di Cinisi	3,42	
Compagine privata		**1,44**
Altri soci privati	1,44	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 006 del 30 maggio 2004	
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Aldo Londei	
Verifica IGF	anno 2005	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	49.389	4,8%	4.352.778	-1,6%	3.268	-24,4%
1° semestre 2010 (*)	21.671	-10,2%	1.949.311	-3,1%	1.425	-11,3%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	19
Full handler	3

Conto economico riclassificato

Palermo					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	37.237.655	34.747.338	37.031.084	39.688.485	40.892.090
Costi operativi	22.612.345	17.735.262	19.986.887	23.160.425	20.942.132
Valore aggiunto	14.625.310	17.012.076	17.044.197	16.528.060	19.949.958
Costo personale	14.254.019	13.040.313	13.494.082	14.998.060	15.564.790
EBITDA	371.291	3.971.763	3.550.115	1.530.000	4.385.168
EBIT	- 2.902.379	531.991	420.198	- 2.120.354	- 161.313
EBT	- 2.803.015	1.585.114	101.772	- 1.183.097	20.184
Utile/perdita d'esercizio	- 3.227.698	877.971	- 870.391	- 888.668	- 634.727

Stato patrimoniale riclassificato

Palermo					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	41.301.445	41.322.888	29.492.497	25.069.279	20.083.213
Attivo fisso	22.464.380	29.393.722	40.904.822	55.490.184	61.870.549
Capitale investito	63.765.825	70.716.610	70.397.319	80.559.463	81.953.762
Passività correnti	40.883.675	46.963.688	42.969.074	49.624.742	36.242.418
Passività consolidate	6.722.520	6.715.317	6.261.118	5.651.777	5.066.085
Capitale proprio	16.159.630	17.037.605	21.167.127	25.282.944	40.645.259
Fonti impiegate	63.765.825	70.716.610	70.397.319	80.559.463	81.953.762

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Palermo					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	3.861.807	4.297.405	4.530.184	4.468.067	4.385.458
n° dipendenti (organico medio)	350,94	307,5	301,6	311,5	309
Capitale Circolante Netto	417.770	- 5.640.800	-13.476.577	-24.555.463	-16.159.205
Costo lavoro unitario	40.617	42.408	44.742	48.148	50.371
Costi totali/WLU	10,47	8,04	8,18	9,48	9,45
Costo lavoro/WLU	3,69	3,03	2,98	3,36	3,55
Costo lavoro/Costi totali	0,35	0,38	0,36	0,35	0,38
Ricavi totali/WLU	9,86	8,40	8,20	8,93	9,45
WLU/n° dipendenti	11.004	13.975	15.021	14.344	14.192
Ricavi totali/n° dipendenti	108.499	117.348	123.186	128.082	134.176
Grado di indebitamento	3,95	4,15	3,33	3,19	2,02
Indipendenza finanziaria	0,39	0,36	0,60	0,62	1,52
Grado copertura cap. terzi	0,34	0,32	0,43	0,46	0,98
Indice di liquidità	0,43	0,40	0,48	0,31	0,55
Indice netto di struttura	0,73	0,58	0,52	0,49	0,71
ROE	Negativo	5,15%	Negativo	Negativo	Negativo
ROI	Negativo	0,75%	0,60%	Negativo	Negativo

Aeroporto di Pescara

Dati della società		
Denominazione	S.A.G.A. S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 6.130.600	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 3.098.741	
Patrimonio netto	€ 1.830.098	
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 4.326.619)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	14 giugno 2007, n. 33	
Decreto Interministeriale di affidamento	DI n. 50 del 13 febbraio 2008	
Durata - decorrenza	anni 30 dal 13 febbraio 2008	
Registrazione alla Corte dei Conti	28 aprile 2008	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	verbale di consegna del 30 dicembre 2008	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	non provveduto; sollecitato adempimento	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica	
Regolamento di scalo	approvato il 29 gennaio 2007	
Contratto di programma	-	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**86,26**
Regione Abruzzo	42,97	
CCIAA Pescara	10,39	
CCIAA Chieti	10,34	
CCIAA Teramo	9,55	
Comune di Pescara	9,75	
Altri soci pubblici	3,268	
Compagine privata		**13,74**
Banca CARIPE	10,73	
Altri soci privati	3,015	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 023 del 30 maggio 2005	
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr.ssa Marina Palermo	
Verifica IGF	anno 2002	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	6.731	2,7%	408.379	3,1%	2.443	-26,8%
1° semestre 2010 (*)	2.385	-20,8%	197.338	42,9%	1.185	-5,9%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	12
Full handler Società di gestione	1

Conto economico riclassificato

Pescara					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	6.964.795	7.611.864	8.629.059	9.179.715	5.813.224
Costi operativi	3.947.476	4.467.447	5.452.274	5.837.367	7.357.867
Valore aggiunto	3.017.319	3.144.417	3.176.785	3.342.348	-1.544.643
Costo personale	1.780.141	1.969.698	2.205.643	2.431.244	2.520.339
EBITDA	1.237.178	1.174.719	971.142	911.104	-4.064.982
EBIT	546.776	499.710	495.456	526.491	-4.479.217
EBT	488.258	496.273	373.760	359.501	-4.735.576
Reddito netto	20.898	-84.958	99.927	11.148	-4.326.619

Stato patrimoniale riclassificato

Pescara					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	6.443.382	8.057.338	14.076.719	16.776.775	15.417.445
Attivo fisso	3.721.983	3.766.300	5.094.567	5.266.272	5.160.706
Capitale investito	10.165.365	11.823.638	19.171.286	22.043.047	20.578.151
Passività correnti	5.679.091	7.180.412	10.469.056	14.161.334	17.695.658
Passività consolidate	1.355.956	1.597.866	2.029.277	1.724.996	1.052.395
Capitale proprio	3.130.318	3.045.360	6.672.953	6.156.717	1.830.098
Fonti impiegate	10.165.365	11.823.638	19.171.286	22.043.047	20.578.151

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Pescara					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	368.781	361.526	396.795	429.568	432.809
n° medio dipendenti	35	41,33	46	49	49,5
CCN	764.291	876.926	3.607.663	2.615.441	-2.278.213
Costo lavoro unitario	50.861	47.658	47.949	49.617	50.916
Costi totali/WLU	18,84	19,92	21,03	20,93	24,38
Costo lavoro/WLU	5,13	5,45	5,56	5,66	5,82
Costo lavoro/Costi totali	0,27	0,27	0,26	0,27	0,24
Ricavi totali/WLU	20,25	21,29	21,98	21,77	13,50
Ricavi aeronautici/WLU	9,71	8,77	7,99	8,93	9,95
WLU/n° dipendenti	9.915	8.747	8.626	8.767	8.744
Ricavi totali/n° dipendenti	200.802	186.217	189.560	190.836	118.023
Grado di indebitamento	3,25	3,88	2,87	3,58	11,24
Indipendenza finanziaria	0,58	0,43	0,61	0,43	0,10
Quoziente liquidità	1,13	1,12	1,34	1,18	0,87
Indice netto struttura	0,88	0,89	1,46	1,26	0,37
ROE	0,67%	-2,79%	1,50%	0,18%	-236,41%
ROI	5,38%	4,23%	2,58%	2,39%	-21,77%

Aeroporto di Pisa

Dati della società	
Denominazione	SAT S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€. 16.269.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€. 12.911.422,48
Patrimonio netto	€. 55.012.284,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	€. 2.692.661,00
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	20 ottobre 2006, n. 40
Decreto Interministeriale di affidamento	DI n. 102 del 7 dicembre 2006
Durata - decorrenza	anni 40 dal 7 dicembre 2006
Registrazione alla Corte dei Conti	8 febbraio 2007
Status giuridico aeroporto	aeroporto militare aperto al traffico civile
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	istruttoria in corso
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica
Regolamento di scalo	approvato con ordinanza n. 3 del 3 maggio 2007
Contratto di programma	approvato con DI del 6 novembre 2009
Decorrenza	29 novembre 2009
Carta dei servizi 2010	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**50,11**
Patto di sindacato	50,11	
Compagine privata		**48,89**
Mercato	16,63	
Finatan S.p.A	16,14	
Cassa di Risparmio di Lucca Pisa e Livorno	6,05	
Fondazione Cassa di Rispamio di Pisa	5,11	
Altri soci privati	5,96	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 019 del 30 novembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Verifica IGF	anno 2004
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	36.060	-4,8%	3.996.323	1,4%	4.946	-49,7%
1° semestre 2010 (*)	16.801	-0,6%	1.746.555	-2,9%	2.909	22,6%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	17
Full handler di cui uno Società di gestione	2

Conto economico riclassificato

Pisa					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	35.899.880	42.998.058	51.265.664	55.097.913	56.111.136
Costi operativi	12.943.395	16.578.159	22.755.443	25.391.342	24.968.083
Valore aggiunto	22.956.485	26.419.899	28.510.221	29.706.571	31.143.053
Costo personale	14.850.623	16.955.240	18.064.068	20.007.524	20.749.119
EBITDA	8.105.862	9.464.659	10.446.153	9.699.047	10.393.934
EBIT	5.310.237	6.086.137	7.042.284	4.522.251	5.341.494
EBT	4.943.019	6.003.897	6.852.905	4.327.465	5.196.315
Reddito netto	2.472.842	3.027.945	3.699.974	2.659.947	2.692.661

Stato patrimoniale riclassificato

Pisa					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	13.091.810	13.213.393	26.939.136	20.814.245	20.963.556
Attivo fisso	31.193.415	44.388.736	58.737.706	69.361.237	72.806.357
Capitale investito	44.285.225	57.602.129	85.676.842	90.175.482	93.769.913
Passività correnti	12.650.135	22.687.436	27.040.875	31.129.425	28.284.060
Passività consolidate	7.920.368	7.924.332	6.538.763	5.358.495	10.473.569
Capitale proprio	23.714.722	26.990.361	52.097.204	53.687.562	55.012.284
Fonti impiegate	44.285.225	57.602.129	85.676.842	90.175.482	93.769.913

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Pisa					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	2.417.482	3.115.511	3.839.233	4.038.730	4.045.783,0
n° dipendenti	360	409	391	405	403,5
CCN	441.675	- 9.474.043	- 101.739	- 10.315.180	- 7.320.504
Costo lavoro unitario	41.252	41.455	46.259	49.413	51.423
Costi totali/WLU	12,82	11,90	11,63	12,67	12,62
Costo lavoro/WLU	6,14	5,44	4,71	4,95	5,13
Costo lavoro/Costi totali	0,48	0,46	0,40	0,39	0,41
Ricavi totali/WLU	14,87	13,82	13,42	13,74	13,90
WLU/n° dipendenti	6.715	7.617	9.832	9.975	10.027
Ricavi totali/n° dipendenti	99.830	105.293	131.912	137.075	139.411
Grado di indebitamento	1,87	2,13	1,64	1,68	1,70
Indipendenza finanziaria	1,87	1,19	1,93	1,72	1,61
Quoziente di liquidità	1,03	0,58	1,00	0,67	0,74
Indice netto di struttura	0,77	0,61	0,89	0,77	0,76
ROE	10,43%	11,22%	7,10%	4,95%	4,89%
ROI	11,99%	10,57%	8,22%	5,01%	5,70%

Aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino

Dati della società		
Denominazione	Aeroporti di Roma S.p.A	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 62.309.801	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 25.822.843	
Patrimonio netto	€ 764.437.511	
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 5.093.594	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	26 giugno 1974, n. 2820 (scaduta il 30 giugno 2009)	
Decreto Interministeriale	DI 1 luglio 1974	
Registrazione alla Corte dei Conti	non prevista	
Durata ex L. 8 agosto 1992, n. 359	fino al 20 giugno 2044	
Atto aggiuntivo alla convenzione	non sottoscritto	
Sottoscrizione nuova Convenzione g.t.	istruttoria in corso	
Status giuridico aeroporto Fiumicino	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Status giuridico aeroporto Ciampino	aeroporto militare aperto al traffico commerciale	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	-	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	ai sensi dell'art. 28 della convenzione è esonerata dal prestare il deposito cauzionale	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	presentato	
Regolamento di scalo Fiumicino	approvato il 17 luglio 2006	
Regolamento di scalo Ciampino	approvato il 05 marzo 2007	
Contratto di programma	in corso istruttoria contratto programma in deroga	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi Fiumicino	approvata edizione 2010	
Carta dei servizi Ciampino	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	**%**	**%**
Compagine pubblica		**4,24**
Compagine privata		**95,76**
Gemina S.p.A.	95,76	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale Fiumicino	n. 001 del 27 novembre 2003	
Certificazione aeroportuale Ciampino	n. 001B del 30 novembre 2004	
Membro Enac Collegio Sindacale	-	
Verifica IGF	-	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma		
Roma Fiumicino	aeroporto strategico	
Roma Ciampino	scalo complementare	

Aeroporto	Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Roma Fiumicino	1° semestre 2010 (*)	318.849	-6,5%	33.415.945	-4%	138.775	-9,3%
Roma Fiumicino	Annualità 2009	158.115	0,2%	16.518.655	6%	80.690	27,8%
Roma Ciampino	1° semestre 2010 (*)	34.283	-33,1%	4.757.136	-0,4%	16.978	-13,6%
Roma Ciampino	Annualità 2009	23.056	37,2%	2.144.513	-5,8%	8.582	4,6%

(*) dati provvisori

Aeroporto	Handling	
Roma Fiumicino	Full handler di cui uno Società di gestione	67
Roma Fiumicino	Prestatori certificati totale	6
Roma Ciampino	Full handler di cui uno Società di gestione	33
Roma Ciampino	Prestatori certificati totale	7

Conto economico riclassificato

Roma Fiumicino e Ciampino					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	515.486.575	515.731.240	555.257.753	573.076.177	569.111.180
Costi operativi	166.495.374	170.106.840	190.507.367	261.405.317	210.909.673
Valore aggiunto	348.991.201	345.624.400	364.750.386	311.670.860	358.201.507
Costo personale	101.807.841	103.595.907	113.084.856	108.641.864	106.709.597
EBITDA	247.183.360	242.028.493	251.665.530	203.028.996	251.491.910
EBIT	133.277.680	138.114.682	140.850.880	95.419.630	131.884.606
EBT	112.421.598	64.692.362	63.027.861	10.043.344	32.735.645
Reddito netto	85.528.397	35.975.352	18.932.493	- 7.047.940	5.093.594

Stato patrimoniale riclassificato

Roma Fiumicino e Ciampino					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	468.315.913	361.906.792	394.994.312	397.976.029	440.828.424
Attivo fisso	2.414.977.754	2.216.652.273	2.202.778.126	2.210.832.961	2.178.398.280
Capitale investito	2.883.293.667	2.578.559.065	2.597.772.438	2.608.808.990	2.619.226.704
Passività correnti	317.331.762	189.768.448	247.041.066	280.340.034	278.445.125
Passività consolidate	1.733.596.879	1.590.860.315	1.584.339.515	1.569.125.039	1.576.344.068
Capitale proprio	832.365.026	797.930.302	766.391.857	759.343.917	764.437.511
Fonti impiegate	2.883.293.667	2.578.559.065	2.597.772.438	2.608.808.990	2.619.226.704

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Roma Fiumicino e Ciampino					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	34.368.944	36.541.078	39.642.802	41.319.989	39.730.611
n° dipendenti (organico medio)	2.206	2.105	2.234	2143,9	2.051
CCN	150.984.151	172.138.344	147.953.246	117.635.995	162.383.299
Costo lavoro unitario	46.150	49.214	50.620	50.675	52.028
Costi totali/WLU	14,65	13,84	12,79	14,07	13,73
Costo lavoro/WLU	2,96	2,84	2,85	2,63	2,69
Costo lavoro/Costi totali	0,20	0,20	0,22	0,19	0,20
Ricavi totali/WLU	17,92	15,61	14,38	14,31	14,55
WLU/n° dipendenti	15.580	17.359	17.745	19.273	19.371
Ricavi totali/n° dipendenti	279.224	270.914	255.145	275.802	281.904
Grado di indebitamento	3,46	3,23	3,39	3,44	3,43
Indipendenza finanziaria	0,42	0,47	0,44	0,43	0,43
Quoziente liquidità	1,42	1,80	1,52	1,34	1,51
Indice netto di struttura	0,34	0,36	0,35	0,34	0,35
ROE	10,28%	4,51%	2,47%	-0,93%	0,67%
ROI	4,62%	5,36%	5,42%	3,66%	5,04%

Aeroporto di Ronchi dei Legionari

Dati della società	
Denominazione	Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 3.100.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 3.098.741
Patrimonio netto	€ 2.644.561,00
Utile (perdita) di esercizio	(€ 455.439,00)
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	totale
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	31 maggio 2007, n. 31
Decreto Interministeriale di affidamento	DI n. 128 del 3 agosto 2007
Durata - decorrenza	anni 40 dal 3 agosto 2007
Registrazione alla Corte dei Conti	23 novembre 2007
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	non provveduto; sollecitato adempimento
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	prentato
Regolamento di scalo	approvato il 20 ottobre 2006
Contratto di programma	-
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**100**
Regione Autonoma Friuli Ven. Giulia	100	
Compagine privata		**-**

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 18 del 30 novembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Giuseppe Selvaggi
Verifica IGF	anno 2002
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	11.588	-21,3%	693.724	-10,7%	196	4,3%
1° semestre 2010 (*)	5.025	-16%	318.572	-4,2%	60	2,2%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	8
Full handler Società di gestione	1

Conto economico riclassificato

Ronchi dei Legionari					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	10.462.236	11.629.229	12.695.244	13.452.806	12.104.056
Costi operativi	5.545.266	6.139.580	6.668.746	6.889.228	6.167.495
Valore aggiunto	4.916.970	5.489.649	6.026.498	6.563.578	5.936.561
Costo personale	4.815.699	5.102.661	5.305.041	5.285.464	5.334.877
EBITDA	101.271	386.988	721.457	1.278.114	601.684
EBIT	- 606.203	- 596.970	24.581	- 978.550	- 253.029
EBT	- 599.818	- 602.259	- 65.754	- 1.017.774	- 254.704
Reddito netto	- 773.265	- 757.452	- 589.805	- 1.247.731	- 455.439

Stato patrimoniale riclassificato

Ronchi dei Legionari					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	5.897.881	5.721.182	7.930.681	6.616.617	7.313.440
Attivo fisso	5.753.891	5.244.981	4.378.417	4.568.097	4.386.523
Capitale investito	11.651.772	10.966.163	12.309.098	11.184.714	11.699.963
Passività correnti	4.997.319	4.456.532	6.115.518	6.270.578	5.922.757
Passività consolidate	2.930.861	3.543.491	3.083.385	3.051.672	3.132.645
Capitale proprio	3.723.592	2.966.140	3.110.195	1.862.464	2.644.561
Fonti impiegate	11.651.772	10.966.163	12.309.098	11.184.714	11.699.963

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Ronchi dei Legionari					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	604.982	670.426	739.185	778.637	695.684
n° dipendenti (org. medio)	117	122	123	110	119
Capitale Circolante Netto	900.562	1.264.650	1.815.163	346.039	1.390.683
Costo lavoro unitario	41.160	41.825	43.130	48.050	44.831
Costi totali/WLU	18,33	18,27	17,36	18,67	17,87
Costo lavoro/Costi totali	0,43	0,42	0,41	0,36	0,43
Ricavi totali/WLU	17,34	17,37	17,22	17,34	17,52
Ricavi aeronautici/WLU	13,59	13,70	13,93	13,99	13,93
WLU/n° dipendenti	5.171	5.495	6.010	7.079	5.846
Ricavi totali/n° dipendenti	89.649	95.463	103.477	122.756	102.432
Grado di indebitamento	3,13	3,70	3,96	6,01	4,42
Indipendenza finanziaria	0,67	0,58	0,46	0,27	0,40
Grado copertura capitale terzi	0,47	0,37	0,34	0,20	0,29
Quoziente liquidità	1,17	1,28	1,29	1,05	1,22
Indice netto struttura	0,96	0,76	0,91	0,51	0,77
ROE	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo	Negativo
ROI	Negativo	Negativo	0,20%	Negativo	Negativo

Aeroporto di Torino

Dati della società	
Denominazione	SAGAT S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 12.911.481,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 12.911.422,48
Patrimonio netto	€ 64.635.563,00
Utile (perdita) di esercizio	€ 4.944.377,00
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale per legge speciale L. 914/1965 - DM 1 ottobre 1965 - l. 736/1986 - L. 157/1992	totale
Scadenza affidamento	3 agosto 2035
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	in corso di istruttoria
Decreto Interministeriale di affidamento	non previsto
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Adempimenti convenzionali	
Consegna beni	-
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	-
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica
Regolamento di scalo	approvato il 29 maggio 2007
Contratto di programma	-
Decorrenza	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**51,00**
Comune di Torino	38,00	
Regione Piemonte	8,00	
Provincia di Torino	5,00	
Compagine privata		**49,00**
Sintonia spa	24,39	
Equiter S.p.A	12,40	
Italconsult srl	4,70	
Apt G. Marconi Bologna spa	4,13	
Aviapartner spa	0,42	
azioni proprie	2,96	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 011 del 30 novembre 2004
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Verifica IGF	anno 2003
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	46.126	-5,5%	3.212.353	-5,6%	1.562	-46,1%
1° semestre 2010 (*)	21.746	-12%	1.739.953	7%	562	-46%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	19
Full handler di cui 1 Sagat Handling S.p.A. partecipato 100% da Sagat	3

Conto economico riclassificato

Torino					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	45.105.475	55.004.450	57.123.308	55.648.764	55.270.155
Costi operativi	17.100.424	21.611.755	23.920.486	26.069.203	23.994.502
Valore aggiunto	28.005.051	33.392.695	33.202.822	29.579.561	31.275.653
Costo personale	9.323.863	10.332.178	10.630.514	11.517.182	12.270.804
EBITDA	18.681.188	23.060.517	22.572.308	18.062.379	19.004.849
EBIT	10.055.994	11.998.993	11.128.883	5.987.513	7.175.268
EBT	11.440.208	12.002.951	9.655.066	7.014.885	7.175.513
Reddito netto	6.843.616	6.967.282	5.019.722	4.399.206	4.944.377

Stato patrimoniale riclassificato

Torino					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	43.211.572	57.157.214	40.752.115	37.013.478	37.127.570
Attivo fisso	110.429.844	124.430.064	121.574.426	122.763.598	116.416.373
CAPITALE INVESTITO	153.641.416	181.587.278	162.326.541	159.777.076	153.543.943
Passività correnti	55.664.861	72.654.372	55.968.736	33.330.416	53.416.951
Passività consolidate	40.389.079	46.545.148	42.988.825	62.716.974	35.491.429
Capitale proprio	57.587.476	62.387.758	63.368.980	63.729.686	64.635.563
FONTI IMPIEGATE	153.641.416	181.587.278	162.326.541	159.777.076	153.543.943

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Torino					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	3.163.818	3.249.103	3.515.110	3.431.027	3.227.973
n° dipendenti medio	184,17	190	198,8	209,58	215,3
Capitale Circolante Netto	-12.453.289	- 15.497.158	- 15.216.621	3.683.062	- 16.289.381
Costo lavoro unitario	50.626	54.380	53.473	54.954	56.994
Costi totali/WLU	10,65	12,67	12,50	13,93	14,57
Costo lavoro/WLU	2,95	3,18	3,02	3,36	3,80
Costo lavoro/Costi totali	0,28	0,25	0,24	0,24	0,26
Ricavi totali/WLU	15,18	17,53	16,42	17,32	17,45
WLU/n° dipendenti	17.179	17.101	17.682	16.371	14.993
Ricavi totali/n° dipendenti	260.856	299.813	290.415	283.510	261.626
Grado di indebitamento	2,67	2,91	2,56	2,51	2,38
Indipendenza finanziaria	1,02	0,88	1,20	1,21	1,28
Grado copertura capitale di terzi	0,60	0,52	0,64	0,66	0,73
Indice di liquidità	0,76	0,77	0,71	1,07	0,67
ROE	11,88%	11,17%	7,92%	6,90%	7,65%
ROI	6,55%	6,61%	6,86%	3,75%	4,67%

Aeroporto di Venezia

Dati della società		
Denominazione	SAVE S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 35.971.000,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 25.822.844,95	
Patrimonio netto	€ 236.933.000,00	
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 20.727.000,00	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale per legge speciale	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	19 luglio 2001, n. 6743	
Decreto Interministeriale di affidamento	non previsto	
Durata - decorrenza-scadenza	21 marzo 2041	
Atto aggiuntivo alla convenzione	25 marzo 2005, n. 122	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	-	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	deposito cauzionale non previsto	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	approvato in linea tecnica	
Regolamento di scalo	approvato il 02 agosto 2006	
Contratto di programma	-	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**30,76**
Comune di Venezia	14,1	
Provincia di Venezia	12,29	
Comune di Treviso	2,09	
CCIAA - VE	1,45	
Provincia di Treviso	0,83	
Compagine privata		**69,24**
Marco Polo Holding S.r.l.	38,98	
Mercato	17,26	
Aeroporto di Venezia Marco Polo	3,34	
Kairos Investment	2,93	
CSFB Prime Brok.	2,35	
Goldman Sachs Int.	2,11	
APV Investimenti S.p.A	0,1	
Fondazione di Venezia	2,17	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 003 del 30 maggio 2005	
Membro Enac Collegio Sindacale	-	
Verifica IGF	-	
Classificazione One Works, KPMG, Nomisma	aeroporto strategico	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	73.066	-0,9%	6.655.612	-2,8%	22.555	-0,5%
1° semestre 2010 (*)	32.271	-9%	3.098.881	1,4%	14.400	39,9%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	28
Full handler di cui uno è lo stesso gestore SAVE S.p.A	7

Conto economico riclassificato

Venezia					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	78.567.929	80.975.568	89.183.037	92.024.000	92.630.000
Costi operativi	31.494.524	31.966.781	40.456.175	36.006.000	34.199.000
Valore aggiunto	47.073.405	49.008.787	48.726.862	56.018.000	58.431.000
Costo personale	16.269.144	16.610.223	17.254.397	19.371.000	20.078.000
EBITDA	30.804.261	32.398.564	31.472.465	36.647.000	38.353.000
EBIT	12.832.793	19.689.062	13.368.246	24.026.000	28.291.000
EBT	15.203.004	21.590.014	44.395.008	20.639.000	29.719.000
Reddito netto	9.147.505	12.644.276	39.423.431	12.812.000	20.727.000

Stato patrimoniale riclassificato

Venezia					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	71.159.276	65.574.315	134.919.093	89.573.000	70.859.000
Attivo fisso	279.568.368	326.772.351	226.832.719	242.829.000	261.088.000
CAPITALE INVESTITO	350.727.644	392.346.666	361.751.812	332.402.000	331.947.000
Passività correnti	52.216.770	55.681.711	59.654.215	54.186.000	60.796.000
Passività consolidate	68.596.361	72.721.518	55.897.655	44.596.000	34.218.000
Capitale proprio	229.914.513	263.943.437	246.199.942	233.620.000	236.933.000
FONTI IMPIEGATE	350.727.644	392.346.666	361.751.812	332.402.000	331.947.000

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Venezia					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	5.904.196	6.437.695	7.162.469	7.074.844	6.881.162
n° dipendenti (organico medio)	333	323	332	366	367
CCN	18.942.506	9.892.604	75.264.878	35.387.000	10.063.000
Costo lavoro unitario	48.856	51.425	51.971	52.926	54.708
Costi totali/WLU	11,70	10,22	12,46	8,39	9,09
Costo lavoro/WLU	2,76	2,58	2,41	2,74	2,92
Costo lavoro/Costi totali	0,24	0,25	0,19	0,33	0,32
Ricavi totali/WLU	14,36	13,57	18,66	13,75	13,93
WLU/n° dipendenti	17.730	19.931	21.574	19.330	18.750
Ricavi totali/n° dipendenti	254.673	270.485	402.530	265.863	261.232
Grado di indebitamento	1,53	1,49	1,47	1,42	1,40
Indipendenza finanziaria	2,19	2,39	2,38	2,69	2,86
Grado di copertura capitale di terzi	1,90	2,06	2,13	2,37	2,49
Indice di liquidità	1,35	1,17	2,25	1,64	1,15
Indice netto di struttura	0,83	0,81	1,09	0,99	0,93
ROE	3,98%	4,79%	16,01%	5,48%	8,75%
ROI	3,66%	5,02%	3,70%	7,23%	8,52%

Aeroporto di Verona

Dati della società		
Denominazione	AEROPORTO VALERIO CATULLO S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 22.987.140,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 12.911.422	
Patrimonio netto	€ 35.789.163,00	
Utile (perdita) di esercizio	(€ 4.948.194,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	totale	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	30 aprile 2008, n. 9	
Decreto Interminist. di affidamento	DI n. 133 del 2 maggio 2008	
Durata - decorrenza	anni 40 dal 2 maggio 2008	
Registrazione alla Corte dei Conti	19-feb-09	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Adempimenti convenzionali		
Consegna beni	non provveduto; sollecitato adempimento	
Adeguamento deposito cauzionale al livello di traffico	adempiuto	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Piano di Sviluppo Aeroportuale	presentato	
Regolamento di scalo	-	
Contratto di programma	-	
Decorrenza	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**89,07**
CCCIA Verona	20,64	
Comune di Verona	6,83	
Comune di Villafranca	4,01	
Provincia Bolzano	6,63	
Provincia Brescia	4,65	
Provincia Trento	17,07	
Provincia Verona	17,08	
CCCIAA Brescia	4,65	
Altri Enti pubblici	7,511	
Compagine privata		**10,98**
Banca Popolare Verona	4,02	
Fondazione Cassa di Risparmio	4,00	
Altri Enti privati	2,96	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 17 del 30 novembre 2004	
Membro Enac Collegio Sindacale	-	
Verifica IGF	anno 2006/2007	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	34.472	-5,2%	3.007.615	-10,7%	1.484	-21,5%
1° semestre 2010 (*)	15.409	-7,1%	1.312.876	-4%	593	-23,2%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	20
Full handler Avio Handling S.r.l. Società partecipata 100% dalla società di gestione	1

Conto economico riclassificato

Verona					
	2005	2006	2007	2008	2009
Valore produzione	48.948.757	52.460.766	61.293.908	61.690.996	49.873.143
Costi operativi	23.926.571	24.161.210	31.059.099	33.916.523	25.230.535
Valore aggiunto	25.022.186	28.299.556	30.234.809	27.774.473	24.642.608
Costo personale	14.906.450	15.109.792	16.567.705	16.878.200	12.878.519
EBITDA	10.115.736	13.189.764	13.667.104	10.896.273	11.764.089
EBIT	4.197.697	6.193.915	4.288.662	-849.290	2.567.631
EBT	1.615.926	3.726.157	1.154.262	- 4.723.964	-4.201.218
Utile/perdita d'esercizio	-485.591	225.240	-1.745.842	-5.834.713	-4.948.194

Stato patrimoniale riclassificato

Verona					
	2005	2006	2007	2008	2009
Attivo corrente	23.632.680	24.467.685	31.768.764	40.284.806	31.089.422
Attivo fisso	51.695.609	58.248.584	64.426.531	69.326.298	91.894.077
Capitale investito	75.328.289	82.716.269	96.195.295	109.611.104	122.983.499
Passività correnti	29.504.140	35.448.966	48.022.592	65.908.539	77.510.660
Passività consolidate	4.535.785	5.753.699	8.404.941	9.769.517	9.683.676
Capitale proprio	41.288.364	41.513.604	39.767.762	33.933.048	35.789.163
Fonti impiegate	75.328.289	82.716.269	96.195.295	109.611.104	122.983.499

Principali dati di sintesi e principali indici di bilancio

Verona					
	2005	2006	2007	2008	2009
WLU	2.597.290	3.002.877	3.473.769	3.385.666	3.022.455
n° dipendenti medio	370	357	376	375	251
Capitale Circolante Netto	-5.871.460	-10.981.281	-16.253.828	-25.623.733	- 46.421.238
Costo lavoro unitario	40.288	42.324	44.063	45.009	51.309
Costi totali/WLU	17,27	15,48	16,56	18,82	16,06
Costo lavoro/WLU	5,74	5,03	4,77	4,99	4,26
Costo lavoro/Costi totali	0,33	0,33	0,29	0,26	0,27
Ricavi totali/WLU	19,13	17,88	18,14	18,75	16,98
WLU/n° dipendenti	7.020	8.411	9.239	9.028	12.042
Ricavi totali/n° dipendenti	134.294	150.386	167.617	169.302	204.420
Grado di indebitamento	1,82	1,99	2,42	3,23	3,44
Indipendenza finanziaria	1,42	1,18	0,84	0,52	0,46
Indice netto di struttura	0,55	0,50	0,41	0,31	0,29
ROE	Negativo	0,54%	Negativo	Negativo	Negativo
ROI	5,57%	7,49%	4,46%	Negativo	2,09%

4.4 Aeroporti a gestione parziale

Aeroporti a gestione parziale	
Aeroporto di Albenga	parziale precaria
Aeroporto di Ancona	parziale precaria
Aeroporto di Bolzano	parziale precaria
Aeroporto di Brescia	parziale
Aeroporto di Crotone	parziale precaria
Aeroporto di Cuneo	parziale precaria
Aeroporto di Forlì	parziale
Aeroporto di Grosseto	parziale precaria
Aeroporto di Oristano	parziale precaria
Aeroporto di Parma	parziale
Aeroporto di Perugia	parziale precaria
Aeroporto di Reggio Calabria	parziale precaria
Aeroporto di Rimini	parziale
Aeroporto di Salerno Pontecagnano	parziale precaria
Aeroporto di Siena	parziale precaria
Aeroporto di Trapani	parziale precaria
Aeroporto di Treviso	parziale
Aeroporto di Vicenza	parziale precaria

Aeroporto di Albenga

Dati della società		
Denominazione	Aeroporto Villanova d'Albenga S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 856.596,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 120.000,00	
Patrimonio netto	€ 200.508,00	
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 656.086,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento dell'08 febbraio 1972, n. 103119	
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG n. 2 del 03 febbraio 2000	
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	18 gennaio 1999	
Delibera del CdA - durata concessione	-	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-	
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-	
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-	
Decreto Interministeriale di affidamento	-	
Registrazione alla Corte dei Conti	-	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**88,31**
CCIAA di Savona	26,12	
Provincia di Savona	20,78	
Provincia di Imperia	15,71	
Comune di Alassio	8,32	
Comune di Imperia	6,28	
Altri enti locali	11,1	
Compagine privata		**11,69**
Acquedotto S. Lazzaro S.p.A.	7,63	
Casinò S.p.A.	1,00	
Finser S.p.A.	0,19	
Altri soci privati	2,87	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 036 del 28 dicembre 2007
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr.ssa Laura Mastroluca
Carta dei servizi	non soggetto alla redazione
Verifica IGF	-
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	454	-11,7%	1.377	-25,2%	0	-
1° semestre 2010 (*)	523	211,3%	1.102	118,7%	0	-
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	3
Full handler Società di gestione	1

Aeroporto di Ancona

Dati della società	
Denominazione	Aerdorica .p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 6.365.483,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 3.098.741,00
Patrimonio netto	€ 6.437.721,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 65.898,00
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 12 febbraio 1982, n. 104939
Legge n. 135/97 art. 17	DM 28/T dell'11 marzo 1998 - decorrenza 30 maggio 1998
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	13 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione	10 giugno 2008, n. 37 - anni 35
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	12 novembre 2009, n. 65
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	
Invio convenzione Gt Ministero Economia	11 agosto 2010
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**50,220**
Regione Marche	35,619	
Provincia di Ancona	6,003	
CCIAA di Ancona	4,515	
Altri soci pubblci	4,08	
Compagine privata		**49,783**
Fiduciaria Marche	47,734	
Frapi S.p.A.	3,030	
Altri soci privati	0,019	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 002 del 5 maggio 2005
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Ilario Sezzi
Carta dei servizi	approvata edizione 2010
Verifica IGF	-
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	11.397	-9,0%	424.022	0,04	5.590	-13,1%
1° semestre 2010 (*)	5.862	8,4%	212.323	15,30	3.076	13,2%
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale						13
Full handler Società di gestione						1

Aeroporto di Bolzano

Dati della società	
Denominazione	ABD S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 5.000.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 120.000,00
Patrimonio netto	€ 2.864.478,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 2.364.692,00)

Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 25 marzo 1999, n. 132369
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG del 25 maggio 2000, n. 08 - decorrenza 01 giugno 2000
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 del DM 521/97	20 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione	-
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**100**
ABD S.p.A. è società in house della Provincia autonoma di Bolzano	100	
Compagine privata		

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 026 del 30 giugno 2006
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Alberto Marchesi
Carta dei servizi	approvata edizione 2010
Verifica IGF	-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	2.510	-19,7%	51.222	-20,7%	0	-
1° semestre 2010 (*)	1.301	0,8%	27.122	5,5%	0	-
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale						2
Full handler Società di gestione						1

Aeroporto di Brescia

Dati della società	
Denominazione	Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	Cfr Aeroporto di Verona
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	Cfr Aeroporto di Verona
Patrimonio netto	Cfr Aeroporto di Verona
Utile (perdita) di esercizio 2009	Cfr Aeroporto di Verona
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale*	parziale - provvedimento del 5 giugno 1998, n. 134982
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG 17/2000 del 2 agosto 2000
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	22 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione	08 settembre 2005, n. 70 - anni 40
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	23 giugno 2010, n. 10
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	5 luglio 2010
Invio convenzione Gt Ministero Economia	in corso valutazioni di competenza
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale
* l'affidamento della gestione non è stato contestuale a quello dello scalo di Verona a causa dell'instaurazione di un contenzioso	

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**-**
	Cfr Aeroporto di Verona	
Compagine privata		**-**

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 021 del 30 maggio 2005
Canone aeroportuale 2009	Cfr Aeroporto di Verona
Membro Enac Collegio Sindacale	Cfr Aeroporto di Verona
Carta dei servizi	Cfr Aeroporto di Verona
Verifica IGF	-
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	2.510	-19,7%	51.222	-20,7%	0	-
1° semestre 2010 (*)	1.301	0,8%	27.122	5,5%	0	-
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	17
Full handler di cui uno partecipato 100 dal gestore	2

Aeroporto di Crotone

Dati della società	
Denominazione	Aeroporto S. Anna S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 120.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 120.000,00
Patrimonio netto	(€ 1.014.441,00)
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 1.146.877,00)
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 10 maggio 1996, n. 135192
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG n. 43 del 17 aprile 2001 - decorrenza 15 maggio 2001
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	1 dicembre 1998
Delibera del CdA - durata concessione	-

Sottoscrizione Convenzione gestione totale		-
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.		-
Invio convenzione Gt Ministero Economia		-
Decreto Interministeriale di affidamento		-
Registrazione alla Corte dei Conti		-
Status giuridico aeroporto		aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Compagine societaria	**%**	**%**
Compagine pubblica		**100**
Camera Commercio Crotone	53,92	
Provincia di Crotone	26,76	
Regione Calabria	14,11	
Comune di Crotone	5,21	
Compagine privata		**-**
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale		n. 041 del 30 giugno 2009
Canone aeroportuale 2009		regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale		-
Carta dei servizi		approvata edizione 2010
Verifica IGF		-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma		scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	1.064	-19,8%	51.686	-42,1%	0	-
1° semestre 2010 (*)	1.190	287,6%	48.265	300,6%	0	-
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	3
Full handler Società di gestione	1

Aeroporto di Cuneo

Dati della società		
Denominazione		GEAC S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009		€ 1.161.996,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97		€ 516.456,90
Patrimonio netto		€. 4.173.217,00
Utile (perdita) di esercizio 2009		(€ 1.356.213,00)
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale		parziale precaria - provvedimento del 07 luglio 1980, n. 102204
Legge n. 135/97 art. 17		D. DG n. 1 del 9 gennaio 2003 - decorrenza 1 febbraio 2003
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97		6 novembre 1998
Delibera del CdA - durata concessione		15 ottobre 2009, n. 48 - anni 20
Sottoscrizione Convenzione gestione totale		14 aprile 2010, n. 003
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.		21 aprile 2010
Invio convenzione Gt Ministero Economia		4 ottobre 2010
Decreto Interministeriale di affidamento		-
Registrazione alla Corte dei Conti		-
Status giuridico aeroporto		aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Compagine societaria	**%**	**%**
Compagine pubblica		**88,20**
Provincia di Cuneo	30,99	
CCIAA di Cuneo	19,83	
Regione Piemonte	19,83	
Comune di Cuneo	7,23	

Altri enti locali	10,32	
Compagine privata		**11,8**
Sitraci S.p.A.	9,23	
Fingranda S.p.A.	2,31	
Altri soci privati	0,25	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 035 del 27 dicembre 2007
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Ilario Sezzi
Carta dei servizi	non soggetto alla redazione
Verifica IGF	-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	1.418	-16,3%	126.175	59%	0	-
1° semestre 2010 (*)	750	10%	73.948	30,9%	1	-
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	5
Full handler Società di gestione	1

Aeroporto di Forlì

Dati della società	
Denominazione	SEAF S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 4.077.700,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 3.098.741,00
Patrimonio netto	€ 1.832.046,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 6.859.550,00)

Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale - convenzione del 30 gennaio 1980, n. 3503 - anni 20
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG n. 16 del 20 luglio 2000 - decorrenza 1 febbraio 2003
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	18 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione	15 settembre 2010, n. 34 - anni 30
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	in attesa dell'aumento di capitale
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale

Compagine societaria	%	%
dall'9 aprile 2010		
Compagine pubblica		**99,140**
Comune di Forlì	48,834	
Regione Emilia Romagna	25,411	
Provincia di Forlì Cesena	14,673	
CCIAA di Forlì Cesena	9,725	
Altri soci pubblici	0,494	
Compagine privata		**0,864**
Altri soci privati	0,864	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 031 del 20 dicembre 2006
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Stefano Tarantini

Carta dei servizi					approvata edizione 2010	
Verifica IGF					-	
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma					scalo complementare	
Dati di Traffico	**Movimenti**	**Var. anno prec.**	**Passeggeri**	**Var. anno prec.**	**Cargo (tonn.)**	**Var. anno prec.**
Annualità 2009	5.963	-5,0%	528.288	-31,6%	0	-100,0%
1° semestre 2010 (*)	2.988	17,3%	269.394	23,6%	0	-
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale					6	
Full Handler Società di gestione					1	

Aeroporto di Grosseto

Dati della società		
Denominazione	SEAM S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 2.213.860,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 120.000,00	
Patrimonio netto	€ 2.540.915,00	
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 98.191,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 18 settembre 1991, n. 137479	
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG . 46 dell'11 dicembre 2000 - decorrenza 01 gennaio 2001	
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	31 dicembre 1998	
Delibera del CdA - durata concessione	-	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-	
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-	
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-	
Decreto Interministeriale di affidamento	-	
Registrazione alla Corte dei Conti	-	
Status giuridico aeroporto	aeroporto militare aperto al traffico civile	
Compagine societaria	**%**	**%**
Compagine pubblica		**63,01**
Amministrazione Provinciale di Grosseto	25,250	
Comune di Grosseto	25,250	
Regione Toscana	7,079	
CCIAA di Grosseto	5,429	
Compagine privata		**36,990**
Cassa di Risparmio di Firenze	10,000	
Cassa di Risparmio di Prato	10,000	
ILCA srl	9,937	
Marlia Sas	2,090	
MPS Investments	1,355	
Altri soci pubblici e/o privati	3,604	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 042 del 3 settembre 2009	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Membro Enac Collegio Sindacale	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Verifica IGF	-	
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	816	-10,1%	4.936	-12,3%	0	-
1° semestre 2010 (*)	n.d.	-	n.d.	-	n.d.	-
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale						5
Full Handler Società di gestione						1

Aeroporto di Oristano

Dati della società	
Denominazione	SO.GE.A.OR S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 2.862.892,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	(€ 120.000,00)
Patrimonio netto	€ 2.894.610,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 1.021.466,00)
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 18 marzo 1992, n. 132719
Legge n. 135/97 art. 17	provvedimento del 31 ottobre 2007, n. 0068394/AIN/DIRGEN
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	30 dicembre 2002
Delibera del CdA - durata concessione	-
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**99,75**
Amministrazione Provinciale di Oristano	74,10	
Comune di Oristano	11,72	
CCIAA di Oristano	8,16	
Regione Autonoma della Sardegna	3,29	
Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione per la Sardegna	2,48	
Compagine privata		**0,25**
SFIRS S.p.A.	0,25	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 043 del 30 aprile 2010
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Carta dei servizi	-
Verifica IGF	-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	n.c.

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	0	-	0	-	0	-
1° semestre 2010 (*)	44	-	429	-	0	-
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale						1
Full handler Società di gestione						1

Aeroporto di Parma

Dati della società		
Denominazione	SOGEAP S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 28.609.600,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 516.457,00	
Patrimonio netto	€ 18.903.420,00	
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 4.525.171,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	parziale - convenzione del 2 aprile 1999, n. 4529 - anni 20	
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG . 21/14 del 16 ottobre 1998 - decorrenza 21 febbraio 1999	
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	23 gennaio 1999	
Delibera del CdA - durata concessione	26 giugno 2008, n. 39 - anni 20	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	25 novembre 2009, n. 73	
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-	
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-	
Decreto Interministeriale di affidamento	-	
Registrazione alla Corte dei Conti	-	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**21,05**
CCIAA di Parma	7,73	
Comune di Parma	7,73	
Amministrazione Provinciale di Parma	5,55	
Altri soci pubblici	0,04	
Compagine privata		**78,95**
Meinl Airports International	67,95	
Autocamionale della Cisa	1,99	
Unione Parmense degli Industriale	6,34	
Altri soci privati	2,67	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 033 del 30 marzo 2007	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Ilario Sezzi	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Verifica IGF	-	
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	5.337	-6,5%	255.278	-10,6%	0	-
1° semestre 2010 (*)	2.453	-0,1%	120.657	5,2%	0	-
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	6
Full Handler di cui uno Società di gestione	2

Aeroporto di Perugia

Dati della società	
Denominazione	SASE S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 3.493.495,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 516.457,00
Patrimonio netto	€ 2.125.463,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 928.571,00)

Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 14 maggio 1979, n. 114017	
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG . 22 del 16 ottobre 1998 - decorrenza 15 marzo 1999	
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	17 dicembre 1998	
Delibera del CdA - durata concessione	14 ottobre 2008 - anni 20	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	22 ottobre 2009, n. 64	
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	28 ottobre 2009	
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-	
Decreto Interministeriale di affidamento	-	
Registrazione alla Corte dei Conti	-	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Compagine societaria	**%**	**%**
Compagine pubblica		**79,60**
CCIAA di Perugia	32,59	
Sviluppumbria S.p.A.	31,14	
Comune di Perugia	10,96	
Provincia di Perugia	4,27	
Altri soci pubblici	0,64	
Compagine privata		**20,40**
Unicredit S.p.A.	11,38	
Confindustria Perugia	4,80	
Banca Popolare Spoleto	1,88	
Ance Perugia	1,79	
Altri soci privati	0,55	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 030 del 20 dicembre 2006	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr.ssa Simona Razzoli	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Verifica IGF	-	
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	3.329	-3%	121.658	9,7%	0	-
1° semestre 2010 (*)	1.170	-30%	47.520	-9,3%	1	-
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	3
Full Handler Società di gestione	1

Aeroporto di Reggio Calabria

Dati della società	
Denominazione	SO.G.A.S. S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 1.073.405,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 3.098.741,39
Patrimonio netto	(€ 1.291.582,00)
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 2.364.988,00)
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	precaria - provvedimento del 25 giugno 1986, n. 136481
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG del 13 dicembre 1999, n. 22 - decorrenza 01 gennaio 2000
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	22 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione	-
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-

Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**100**
Provincia di Reggio Calabria	69,0258	
Comune di Reggio Calabria	23,777	
Regione Calabria	6,7472	
Provincia Regionale di Messina	0,4181	
CCIAA di Reggio Calabria	0,0317	
Compagine privata		**-**

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 024 del 30 novembre 2005
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	-
Carta dei servizi	approvata edizione 2010
Verifica IGF	-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	6.042	-15,6%	447.748	-8,9%	123	-31,7%
1° semestre 2010 (*)	2.716	-4,1%	193.549	-12%	103	171,1%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	8
Full handler Società di gestione	1

Aeroporto di Rimini

Dati della società	
Denominazione	AERADRIA S.p.A.
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 7.120.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 3.098.741,39
Patrimonio netto	€ 9.746.591,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 2.491.428,00)
Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale - convenzione del 01 settembre 1968, n. 1332
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG n. 2/14 del 18 marzo 1999 - decorrenza 31 marzo 1999
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	11 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione	8 maggio 2008, n. 26 - anni 30
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	27 novembre 2009, n. 76
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	30 novembre 2009
Invio convenzione Gt Ministero Economia	25 gennaio 2010
Invio convenzione Gt Ministero Difesa	non previsto a seguito di cambio di status in aeroporto civile ex Dl 5 agosto 2009
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**81,27**
Compagine privata		**18,73**

Altre informazioni						
Certificazione aeroportuale					n. 028 del 31 ottobre 2006	
Canone aeroportuale 2009					regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Membro Enac Collegio Sindacale					Dr. Giuseppe Selvaggi (dal 2010)	
Carta dei servizi					approvata edizione 2010	
Verifica IGF					anno 2001	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma					scalo complementare	
Dati di Traffico	**Movimenti**	**Var. anno prec.**	**Passeggeri**	**Var. anno prec.**	**Cargo (tonn.)**	**Var. anno prec.**
Annualità 2009	6.343	17,9%	374.315	-10,4%	614	-67,4%
1° semestre 2010 (*)	3.300	28,6%	188.683	50,1%	162	-66,9%
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale					8	
Full handler Società di gestione					1	

Aeroporto di Salerno Pontecagnano

Dati della società		
Denominazione	Aeroporto di Salerno S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 1.032.914,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 120.000,00	
Patrimonio netto	€ 343.672,00	
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 2.407.583,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 20 maggio 1997, n. 13901	
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG del 17 apile 2001 - decorrenza 01 giugno 2001	
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	17 febbraio 2000	
Delibera del CdA - durata concessione	8 maggio 2008, n. 27 - anni 20	
Trasmissione Delibera al Ministero Infr.	21 maggio 2008 - il Ministero non ha potuto rilasciare nulla osta perché ancora irrisolta la problematica inerente un bene militare	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-	
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-	
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-	
Decreto Interministeriale di affidamento	-	
Registrazione alla Corte dei Conti	-	
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale	
Compagine societaria	**%**	**%**
Compagine pubblica		**91,00**
Consorzio Aeroporto Salerno - Pontecagnano	91,00	
Compagine privata		**9.00**
Salerno Interporto S.p.A.	9,00	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 034 del 20 dicembre 2007	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondendente ai livelli di traffico registrati	
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Alberto Marchesi	
Carta dei servizi	-	
Verifica IGF	-	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo complementare	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	469	-20,2%	3.968	-78%	0	-
1° semestre 2010 (*)	576	540%	3.201	2062,8%	0	-
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale						4
Full handler Società di gestione						1

Aeroporto di Siena

Dati della società		
Denominazione		Aeroporto di Siena S.p.A
Capitale sociale al 31 dicembre 2009		€ 21.282.744,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97		€ 120.000,00
Patrimonio netto		€ 17.847.657,00
Utile (perdita) di esercizio 2009		(€ 2.170.375,00)
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale		parziale precaria - provedimento del 20 maggio 1997, 134901
Legge n. 135/97 art. 17		D. DG 19/14 del 16 ottobre 1998 - decorrenza 27 febbraio 1999
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97		15 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione		-
Sottoscrizione Convenzione gestione totale		-
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.		-
Invio convenzione Gt Ministero Economia		-
Decreto Interministeriale di affidamento		-
Registrazione alla Corte dei Conti		-
Status giuridico aeroporto		aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**22,13**
CCIAA di Siena	19,66	
Amministrazione Provinciale di Siena	1,03	
Comune di Siena	1,03	
Comune di Sovicille	0,41	
Compagine privata		**77.87**
Fondo Galaxy	56,38	
Aeroporto di Firenze S.p.A.	0,11	
Monte dei Paschi S.p.A.	21,38	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale		n. 040 del 30 dicembre 2008
Canone aeroportuale 2009		regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale		Dr.ssa Vincenza Monteleone
Carta dei servizi		approvata edizione 2010
Verifica IGF		-
Categoria studio One Works, KPMG, Nomisma		scalo complementare

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	490	6,1%	1.055	32,2%	0	-
1° semestre 2010 (*)	202	-2,9%	546	43,3%	0	-
(*) dati provvisori						
Handling						
Prestatori certificati totale						0
Full Handler						0

Aeroporto di Trapani

Dati della società		
Denominazione	AIRGEST S.p.A.	
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 4.179.157,00	
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 3.098.741,39	
Patrimonio netto	€ 2.094.958,00	
Utile (perdita) di esercizio	(€ 1.006.638,00)	
Gestione aeroportuale		
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 28 marzo 1997, n. 133168	
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG del 19 aprile 1999, n. 05 - decorrenza 6 maggio 1999	
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 D.M. 521/97	11 gennaio 1999	
Delibera del CdA - durata concessione	-	
Trasmissione Delibera al Ministero Infr.	-	
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-	
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	-	
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-	
Invio convenzione Gt Ministero Difesa	-	
Decreto Interministeriale di affidamento	-	
Registrazione alla Corte dei Conti	-	
Status giuridico aeroporto	aeroporto militare aperto al traffico civile	
Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**51,3559**
Provincia Regionale di Trapani	49,2653	
CCIAA	2,0906	
Compagine privata		**46,9672**
Società Infrastrutture Sicilia s.r.l.	38,6875	
Quercioli Dessena Cesare	8,2797	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	n. 039 del 30 dicembre 2008	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondendente ai livelli di traffico registrati	
Membro Enac Collegio Sindacale	-	
Carta dei servizi	approvata edizione 2010	
Verifica IGF	anno 2005	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	9.865	40,1%	1.069.019	101,4%	8	-70,4%
1° semestre 2010 (*)	6.330	60,2%	703.203	69,1%	7	100%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	6
Full handler Società di gestione	1

Aeroporto di Treviso

Dati della società	
Denominazione	AER.TRE S.p.A
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 13.119.840,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 7.746.853,49
Patrimonio netto	€ 14.807.819,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	(€ 367.803,00)

Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale - convenzione del 21 ottobre 1991, n. 4344
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG n. 19 del 17 novembre 1999 - decorrenza 20 novembre 1999
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	22 gennaio 1999
Delibera del CdA - durata concessione	15 dicembre 2009 n. 62 - per anni 40
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	14 ottobre 2010, n. 13
Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.	13 dicembre 2010
Invio convenzione Gt Ministero Economia	-
Invio convenzione Gt Ministero Difesa	non previsto a seguito di cambio di status in aeroporto civile ex DI 11 settembre 2008
Decreto Interministeriale di affidamento	-
Registrazione alla Corte dei Conti	-
Status giuridico aeroporto	aeroporto civile aperto al traffico commerciale

Compagine societaria	%	%
Compagine pubblica		**8,26**
CCIAA di Treviso	4,88	
Comune di Treviso	2,63	
Provincia di Treviso	0,76	
Compagine privata		**91,74**
Save S.p.A.	80,00	
Veneto Sviluppo S.p.A.	10,00	
Fondazione Cassamarca	1,74	

Altre informazioni	
Certificazione aeroportuale	n. 027 del 31 ottobre 2006 rinnovato il 31 ottobre 2009
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Giampaolo Parisini
Carta dei servizi	approvata edizione 2010
Verifica IGF	-
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	scalo primario

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	15.100	10,6%	1.758.267	3,6%	2.522	-70,8%
1° semestre 2010 (*)	7.176	4,3%	926.908	19,9%	1.328	-5,4%
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	6
Full handler Società di gestione	1

Aeroporto di Vicenza

Dati della società	
Denominazione	Aeroporti Vicentini S.p.A. in liquidazione (interruzione attività dal settembre 2008)
Capitale sociale al 31 dicembre 2009	€ 120.000,00
Capitale sociale previsto dal DM 521/97	€ 120.000,00
Patrimonio netto	€ 36.092,00
Utile (perdita) di esercizio 2009	€ 493.785,00

Gestione aeroportuale	
Gestione attuale	parziale precaria - provvedimento del 27 marzo 1991, n. 132714
Legge n. 135/97 art. 17	D. DG n. 23/14 del 16 ottobre 1998 - decorrenza 27 febbraio 1999
Istanza affidamento gestione totale ex art. 7 DM 521/97	30 giugno 1999
Delibera del CdA - durata concessione	-
Sottoscrizione Convenzione gestione totale	-

Invio convenzione Gt Ministero Infr. e Trasp.		-
Invio convenzione Gt Ministero Economia		-
Invio convenzione Gt Ministero Difesa		-
Decreto Interministeriale di affidamento		-
Registrazione alla Corte dei Conti		-
Status giuridico aeroporto		n.c.
Compagine societaria	**%**	**%**
Compagine pubblica		**75,710**
CCIAA di Vicenza	68,600	
Comune di Vicenza	4,080	
Altri soci pubblci	3,035	
Compagine privata		**24,290**
AIM Vicenza S.p.A.	21,330	
Altri soci privati	2,961	
Altre informazioni		
Certificazione aeroportuale	fuori campo applicabilità regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti	
Canone aeroportuale 2009	regolare e corrispondente ai livelli di traffico registrati	
Membro Enac Collegio Sindacale	Dr. Giuseppe Selvaggi	
Carta dei servizi	non soggetto alla redazione	
Verifica IGF	-	
Categoria Studio One Works, KPMG, Nomisma	n.c.	

Dati di Traffico	Movimenti	Var. anno prec.	Passeggeri	Var. anno prec.	Cargo (tonn.)	Var. anno prec.
Annualità 2009	nessun traffico registrato per interruzione attività dal settembre 2008					
1° semestre 2010 (*)						
(*) dati provvisori						

Handling	
Prestatori certificati totale	0
Full handler Società di gestione	0

Realizzazione grafica e stampa a cura di EMS S.r.l.

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
www.enac.gov.it