Consiglio regionale della Calabria

DOSSIER

Le società di gestione degli aeroporti calabresi.

ultimo aggiornamento: 06/11/2013

Normativa nazionale

Costituzione italiana (Art. 117) pag. 4

D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 (Artt. 104 - 105) pag. 6

Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 15 marzo 1997, n. 59

Normativa regionale

Deliberazione C.R. 3 marzo 1997, n. 191 (stralcio) pag. 12

Piano regionale dei trasporti

Deliberazione G.R. n. 286 del 5 agosto 2013 (stralcio) pag. 36

Linee guida del Piano regionale dei trasporti.

Documentazione correlata

Piano Nazionale degli Aeroporti pag. 50

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", redatto nel 2009-2010 da One Works, KPMG, Nomisma per conto di ENAC

Aeroporto S. Anna S.p.a. - SCHEDA INFORMATIVA pag. 93

(Dati del Dipartimento Controlli della Giunta regionale della Calabria)

Aeroporto S. Anna S.p.a. - STATUTO pag. 94

Aeroporto S. Anna S.p.a. - BILANCIO 2012 pag. 112

Sacal S.p.a. - SCHEDA INFORMATIVA pag. 159

(Dati del Dipartimento Controlli della Giunta regionale della Calabria)

Sacal S.p.a. - STATUTO pag. 160

Sacal S.p.a. - BILANCIO 2012 pag. 178

Sogas S.p.a. - SCHEDA INFORMATIVA pag. 266

(Dati del Dipartimento Controlli della Giunta regionale della Calabria)

Sogas S.p.a. - STATUTO pag. 267

Sogas S.p.a. - BILANCIO 2012 pag. 284

Relazione sul Rendiconto generale dell Regione Calabria - Esercizio finanziario 2011 e relativi riferimenti all'esercizio 2010 pag. 312

Le partecipazioni societarie della Regione Calabria

Art. 117 della Costituzione italiana

[...]

Art. 117

La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:

a) politica estera e rapporti internazionali dello Stato; rapporti dello Stato con l'Unione europea; diritto di asilo e condizione giuridica dei cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea;

b) immigrazione;

c) rapporti tra la Repubblica e le confessioni religiose;

d) difesa e Forze armate; sicurezza dello Stato; armi, munizioni ed esplosivi;

e) moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato; perequazione delle risorse finanziarie;

f) organi dello Stato e relative leggi elettorali; referendum statali; elezione del Parlamento europeo;

g) ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali;

h) ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale;

i) cittadinanza, stato civile e anagrafi;

l) giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa;

m) determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;

n) norme generali sull'istruzione;

o) previdenza sociale;

p) legislazione elettorale, organi di governo e funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane;

q) dogane, protezione dei confini nazionali e profilassi internazionale;

r) pesi, misure e determinazione del tempo; coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale; opere dell'ingegno;

s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali.

Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: rapporti internazionali e con l'Unione europea delle Regioni; commercio con l'estero; tutela e sicurezza del lavoro; istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale; professioni; ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i settori produttivi; tutela della salute; alimentazione; ordinamento sportivo; protezione civile; governo del territorio; **porti e aeroporti civili;** grandi reti di trasporto e di navigazione; ordinamento della comunicazione; produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia; previdenza complementare e integrativa; armonizzazione dei bilanci pubblici e coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario; valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali; casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito a carattere regionale; enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato.

Spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato.

Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, partecipano alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvedono all'attuazione e all'esecuzione degli accordi internazionali e degli atti dell'Unione europea, nel rispetto delle norme di procedura stabilite da legge dello Stato, che disciplina le modalità di esercizio del potere sostitutivo in caso di inadempienza.

La potestà regolamentare spetta allo Stato nelle materie di legislazione esclusiva, salva delega alle Regioni. La potestà regolamentare spetta alle Regioni in ogni altra materia. I Comuni, le Province e le Città metropolitane hanno potestà regolamentare in ordine alla disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni loro attribuite.

Le leggi regionali rimuovono ogni ostacolo che impedisce la piena parità degli uomini e delle donne nella vita sociale, culturale ed economica e promuovono la parità di accesso tra donne e uomini alle cariche elettive.

La legge regionale ratifica le intese della Regione con altre Regioni per il migliore esercizio delle proprie funzioni, anche con individuazione di organi comuni.

Nelle materie di sua competenza la Regione può concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato.

D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 [(1)].

Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della *L. 15 marzo 1997, n. 59* [(2)].

---

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 21 aprile 1998, n. 92, S.O.

(2) Nel presente decreto sono state riportate le correzioni indicate nell'avviso pubblicato nella Gazz. Uff. 21 maggio 1998, n. 116.

---

104. *Funzioni mantenute allo Stato.*

1. Sono mantenute allo Stato le funzioni relative:

a) alla predisposizione del piano generale dei trasporti;

b) a tutte le funzioni inerenti ai servizi di trasporto pubblico di interesse nazionale, come individuati dall'*articolo 3 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*;

c) alle competenze di cui all'*articolo 4 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*;

d) alla definizione di standard e prescrizioni tecniche in materia di sicurezza dei trasporti aerei, marittimi, di cabotaggio, automobilistici, ferroviari, e dei trasporti ad impianti fissi, del trasporto di merci pericolose, nocive e inquinanti;

e) alla vigilanza ai fini della sicurezza dei trasporti ad impianto fisso, fatto salvo quanto stabilito dall'articolo 4 comma 1, lettera *b*), del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*;

f) alla vigilanza sulle imprese di trasporto pubblico di interesse nazionale e sulla sicurezza e regolarità di esercizio della rete ferroviaria di interesse nazionale;

g) al rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse nazionale;

h) alle funzioni attinenti alla programmazione realizzata previa intesa con le regioni degli interporti e delle intermodalità di rilievo nazionale e internazionale;

i) agli interventi statali a favore delle imprese di autotrasporto di cui alla *legge 23 dicembre 1997, n. 454*;

l) al rilascio di autorizzazioni agli autotrasportatori di merci per conto terzi sino alla data del 1° gennaio 2001;

m) all'albo nazionale degli autotrasportatori con funzioni di indirizzo, coordinamento e vigilanza di cui all'articolo 1, comma 4, e *articolo 7, comma 7 della legge 23 dicembre 1997, n. 454*;

n) alla concessione di autolinee ordinarie e di gran turismo non comprese fra quelle previste dal *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*;

o) alla omologazione e approvazione dei veicoli a motore e loro rimorchi, loro componenti e unità tecniche indipendenti;

p) al riconoscimento delle omologazioni del Registro italiano navale (RINA) e alla vigilanza sul RINA, l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) e la Lega navale italiana;

q) ai compiti di polizia stradale di cui agli *articoli 11 e 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*;

r) ai rapporti internazionali riguardanti la navigazione sui laghi Maggiore e Lugano;

s) alla classificazione dei porti; alla pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la gestione, la bonifica e la manutenzione dei porti e delle vie di navigazione, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali, nei porti di rilievo nazionale e internazionale;

t) alla disciplina e alla sicurezza della navigazione da diporto; alla sicurezza della navigazione interna;

u) alle caratteristiche tecniche e al regime giuridico delle navi e delle unità da diporto;

v) alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima;

z) alla bonifica delle vie di navigazione;

aa) alla costituzione e gestione del sistema del traffico marittimo denominato VTS;

bb) alla programmazione, costruzione, ampliamento e gestione degli aeroporti di interesse nazionale;

cc) alla disciplina delle scuole di volo e del rilascio dei titoli aeronautici (brevetti e abilitazioni), nonché alla disciplina delle scuole di formazione marittima e del rilascio dei titoli professionali marittimi; alla individuazione dei requisiti psico-fisici della gente di mare;

dd) alla disciplina della sicurezza del volo;

ee) alle funzioni dell'Ente nazionale per l'aviazione civile e del dipartimento dell'aviazione civile previste dall'*articolo 2 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250*;

ff) alla programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto;

gg) alla pianificazione degli interventi per sostenere la trasformazione delle compagnie portuali, anche in relazione agli organici e all'assegnazione della cassa integrazione guadagni;

hh) alla tenuta dell'archivio nazionale dei veicoli e dei veicoli d'epoca e dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida;

ii) agli esami per conducenti di veicoli a motore e loro rimorchi nonché per unità da diporto nautico [(60)];

ll) al rilascio di patenti, di certificati di abilitazione professionale, di patenti nautiche e di loro duplicati e aggiornamenti [(61)];

mm) alla immatricolazione e registrazione della proprietà dei veicoli e delle successive variazioni nell'archivio nazionale dei veicoli;

nn) alle revisioni generali e parziali sui veicoli a motore e i loro rimorchi, anche tramite officine autorizzate ai sensi della lettera *d*) del comma 3 dell'articolo 105, del presente decreto legislativo, nonché alle visite e prove di veicoli in circolazione per trasporti nazionali e internazionali, anche con riferimento ai veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose e deperibili; al controllo tecnico sulle imprese autorizzate;

oo) al rilascio di certificati e contrassegni di circolazione per ciclomotori;

pp) all'utilizzazione del pubblico demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità di approvvigionamento di fonti di energia;

qq) al sistema informativo del demanio marittimo, la cui gestione è regolata mediante protocolli d'intesa ai sensi dell'*articolo 6 del decreto legislativo n. 281/1997* [(62)].

(60) Lettera così modificata dall'*art. 11, D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 443*.

(61) Lettera così sostituita dall'*art. 11, D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 443*.

(62) Lettera aggiunta dall'*art. 11, D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 443*.

---

105. *Funzioni conferite alle regioni e agli enti locali.*

1. Sono conferite alle regioni e agli enti locali tutte le funzioni non espressamente indicate negli articoli del presente capo e non attribuite alle autorità portuali dalla *legge 28 gennaio 1994, n. 84*, e successive modificazioni e integrazioni.

2. Tra le funzioni di cui al comma 1 sono, in particolare, conferite alle regioni le funzioni relative:

a) al rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle autolinee di propria competenza;

b) al rifornimento idrico delle isole;

c) all'estimo navale;

d) alla disciplina della navigazione interna;

e) alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale;

f) al conferimento di concessioni per l'installazione e l'esercizio di impianti lungo le autostrade ed i raccordi autostradali;

g) alla gestione del sistema idroviario padano-veneto;

h) al rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale;

i) alla programmazione degli interporti e delle intermodalità con esclusione di quelli indicati alla lettera *g*) del comma 1 dell'articolo 104 del presente decreto legislativo;

l) al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia; tale conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il *decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 1995*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 136 del 12 giugno 1996, e successive modificazioni. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale il conferimento decorre dal 1° gennaio 2002 (63) (64).

3. Sono attribuite alle province, ai sensi del comma 2 dell'*articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59*, le funzioni relative:

a) alla autorizzazione e vigilanza tecnica sull'attività svolta dalle autoscuole e dalle scuole nautiche;

b) al riconoscimento dei consorzi di scuole per conducenti di veicoli a motore;

c) agli esami per il riconoscimento dell'idoneità degli insegnanti e istruttori di autoscuola;

d) al rilascio di autorizzazione alle imprese di autoriparazione per l'esecuzione delle revisioni e al controllo amministrativo sulle imprese autorizzate;

e) al controllo sull'osservanza delle tariffe obbligatorie a forcella nel settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi;

f) al rilascio di licenze per l'autotrasporto di merci per conto proprio;

g) agli esami per il conseguimento dei titoli professionali di autotrasportatore di merci per conto terzi e di autotrasporto di persone su strada e dell'idoneità ad attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto su strada;

h) alla tenuta degli albi provinciali, quali articolazioni dell'albo nazionale degli autotrasportatori.

4. Sono, inoltre, delegate alle regioni ai sensi del comma 2 dell'*articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59*, le funzioni relative alle deroghe alle distanze legali per costruire manufatti entro la fascia di rispetto delle linee e infrastrutture di trasporto, escluse le strade e le autostrade.

5. In materia di trasporto pubblico locale, le regioni e gli enti locali conservano le funzioni ad essi conferite o delegate dagli *articoli 5, 6 e 7 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*.

6. Per lo svolgimento di compiti conferiti in materia di diporto nautico e pesca marittima le regioni e gli enti locali si avvalgono degli uffici delle

capitanerie di porto.

7. L'attività di escavazione dei fondali dei porti è svolta dalle autorità portuali o, in mancanza, è conferita alle regioni. Alla predetta attività si provvede mediante affidamento a soggetti privati scelti attraverso procedura di gara pubblica.

---

(63) La Corte costituzionale, con sentenza 11-21 luglio 2000, n. 322 (Gazz. Uff. 26 luglio 2000, n. 31, serie speciale), ha dichiarato inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 105, comma 2, lettera *l)*, sollevata in riferimento agli articoli 5, 117 e 118 della Costituzione, anche in relazione agli articoli 76, 134, 136 della stessa Costituzione, all'*art. 38 della legge 11 marzo 1953, n. 87*, all'*art. 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616*, all'*art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*, agli *articoli 1, 3 e 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59*.

(64) Lettera così modificata dall'*art. 9, L. 16 marzo 2001, n. 88*.

Calabria

Delib.C.R. 3-3-1997 n. 191
Piano regionale dei trasporti.
Pubblicata nel B.U. 11 aprile 1997, n. 40.

Delib.C.R. 3 marzo 1997, n. 191 [(1)].

Piano regionale dei trasporti.

---

(1) Pubblicata nel B.U. 11 aprile 1997, n. 40.

---

1. *LA DEFINIZIONE, LE FUNZIONI E L'ARTICOLAZIONE DEL PIANO.*

1.1. le funzioni e i contenuti fondamentali del piano.

1.2. Gli obiettivi e le strategie generali d'intervento.

1.3. I vincoli del piano

1.4. Il sistema regionale dei trasporti e le sue funzioni

1.5. Osservatorio regionale dei trasporti

1.1. *Le funzioni e i contenuti fondamentali del piano.*

Con l'approvazione del piano dei trasporti, ai sensi della *L.R. 14 aprile 1986, n. 15* «Disciplina dei servizi pubblici di trasporto collettivo d'interesse regionale», la Regione assolve in primo luogo ad uno degli adempimenti più importanti previsti sin dalla *legge n. 151 del 1981*, sui trasporti locali, sviluppata e integrata da successive leggi (*L. n. 160 del 1989* - *L. n. 385 del 1990* - *L. n. 181 del 1991* - *L. n. 549 del 1995* e *L. n. 662 del 1996*) riguardanti sia le prerogative regionali in materia di pianificazione integrata del sistema dei trasporti, sia il ruolo del piano regionale nei confronti della

programmazione nazionale, da un lato, e subregionale dall'altro.

Da quest'insieme di norme conseguono anche funzioni e contenuti fondamentali del piano regionale.

In questo ambito, essenziale importanza assume la presenza di un piano dei trasporti, formalmente approvato, non solo ai fini del necessario coordinamento e monitoraggio dei programmi di spesa nazionali e comunitari già attivati nel settore, (razionalizzazione del traghettamento sullo Stretto, Porto Gioia T. ed altri) ma soprattutto ai fini della possibilità di attivare, anche per la Calabria, nuovi importanti accordi di programma previsti già in settori strategici delle comunicazioni nazionali, quali ad esempio quello relativo agli investimenti per intermodalità F.S. e Regione (art. 4, legge finanziaria n. 549 del 1995) e quello relativo alla grande viabilità tra A.N.A.S. e Regione, ed altri ancora.

In secondo luogo, con questo piano la Regione si dota di un quadro di riferimento certo per le politiche di riforma del trasporto pubblico collettivo, in cui particolare importanza assumono:

- le politiche di decentramento delle funzioni amministrative e dei relativi strumenti di governo verso le Province (*L. n. 142 del 1990*);

- le politiche di razionalizzazione del sistema delle concessioni dei servizi svolti dalle imprese (D.Lgs. n. 77 del 1989 - *L. n. 160 del 1989* - *L. n. 549 del 1995* - *L. n. 662 del 1996*);

- la stipula dei contratti di servizio con i soggetti gestori del trasporto pubblico, nazionali e locali (F.S., F.C., Aziende);

- le politiche localizzative delle strutture e degli impianti per l'integrazione modale (parcheggi, centri merci, ecc.) nei confronti dei Comuni titolari di funzioni urbanistiche e di gestione amministrativa di interventi e di servizi. (*L. n. 151 del 1981* - *L. n. 122 del 1989* - L. n. 151 del 1977 - L. n. 1042 del 1939).

Inoltre, trattandosi del primo piano regionale dei trasporti, strategie e proposte d'intervento vengono opportunamente articolate secondo settori modali (strade, ferrovie, porti, ecc.) e per infrastrutture per l'intermodalità, senza rinunciare a definire, già a partire da questa fase iniziale del procedimento di pianificazione, una configurazione complessiva del sistema dei trasporti, volta a raggiungere la sua progressiva integrazione su scala regionale. Opera quest'ultima affatto secondaria, se si tiene presente, tra l'altro, il quadro generale degli orientamenti espressi anche dalle Regioni in tema di revisione dell'assetto istituzionale del Paese e delle nuove attribuzioni delle funzioni di governo tra Stato, regioni e Enti Locali, anche in materia di trasporti e comunicazioni.

Si è già detto che l'approvazione di questo piano avviene a seguito della definizione di importanti strumenti di pianificazione nazionale e comunitaria, e nel corso dell'attuazione, come prima accennato, di alcuni accordi di

programma inerenti elementi del sistema dei trasporti della Calabria. Pertanto la configurazione di sistema regionale, così come proposta, da un lato assume come vincoli le politiche d'intervento in quelle sedi già definite, (rete transeuropea, corridoi plurimodali ecc.) avanzando però indicazioni integrative per il territorio calabrese, come ad esempio l'estensione dell'Alta Velocità sino a Reggio Calabria, e dall'altro sviluppa le politiche di intervento per il livello regionale. in conformità con il modello d'assetto territoriale contenuto nella proposta di piano di coordinamento regionale.

Non si può fare a meno di aggiungere che l'approvazione di questo piano avviene successivamente all'apertura al traffico delle merci del porto di Gioia Tauro, le cui potenzialità d'uso attengono certamente allo sviluppo delle relazioni commerciali, nel bacino mediterraneo tra l'Italia, il resto d'Europa e gli altri continenti, ma sono strettamente legate alle politiche d'integrazione modale (interporto, raccordi), e all'adeguamento ai livelli di servizio europei delle reti stradali e ferrovie, in particolare del Mezzogiorno.

Sempre nell'ambito della configurazione regionale del sistema, strategie e interventi previsti per singolo settore e per gl'impianti intermodali vengono scanditi secondo una sequenza temporale che da un lato tiene conto del cadenzamento dei programmi di spesa nazionali e comunitari (1997 - 2000), e dall'altro guarda alla funzionalità complessiva della rete e alla utilizzazione ottimale degli investimenti, sia di quelli già disponibili, sia di quelli da programmare, assumendo come obiettivo, e vincolo al tempo stesso, la salvaguardia e valorizzazione, anche per questa via, dell'ambiente naturale e delle risorse turistico - culturali della regione.

Il piano contiene infine le previsioni di spesa relative allo proposte d'intervento; previsioni che, per interventi da programmare, non disponendo di elaborati progettuali esecutivi non possono che essere orientative del fabbisogno finanziario necessario alla loro realizzazione.

1.2. *Gli obiettivi e le strategie generali d'intervento.*

Il piano regionale dei trasporti concorre, unitamente ad altri strumenti di programmazione economica e territoriale, al raggiungimento di un insieme di obiettivi generali dello sviluppo e al tempo stesso, persegue un insieme di obiettivi interni di natura settoriale.

Gli obiettivi generali sono i seguenti:

a) il superamento dell'attuale posizione di «perifericità» della regione rispetto al resto del Paese e dell'Europa mediante lo sviluppo delle

connessioni, tramite la Calabria, tra il bacino mediterraneo, i corridoi plurimodali e i traffici internazionali;

b) la crescita delle attività produttive, a partire dal recupero e dalla valorizzazione delle sue risorse, quelle umane e tecnologiche (politiche per l'occupazione) e quelle antropiche (città, ambiente, patrimonio storico - culturale);

c) il sostegno alla politica degli investimenti pubblici e alla mobilitazione di investitori privati per l'ammodernamento delle reti e dei servizi;

d) la qualificazione delle condizioni di vita della popolazione, con l'adeguamento degli standard di cittadinanza al resto del Paese e con il pieno rispetto del quadro ambientale della regione;

e) il concorso all'azione di riforma del sistema istituzionale, alla riorganizzazione dei poteri secondo i principi delle sussidiarietà e del federalismo solidale e al necessario processo di ammodernamento della pubblica amministrazione regionale e locale.

Gli obiettivi settoriali del piano possono essere ricondotti alle seguenti formulazioni.

Rispondere alla domanda di trasporto, ovvero all'insieme delle domande di trasporto quali oggi si riconoscono, con un insieme di politiche d'intervento per ciascun settore, che puntano in primo luogo all'adeguamento degli standard di efficienza della rete e dei servizi attuali, ma che siano piegabili (e per questo fondamentalmente non rigide, ma flessibili) all'evoluzione della domanda di trasporto quale si produrrà in relazione all'evoluzione del sistema socio - economico e territoriale.

Si deve subito aggiungere che nella situazione in cui siamo, quanto sopra detto è possibile, in maniera accettabile, solo se l'utilizzazione degli investimenti sarà perseguita, ponendo la massima attenzione all'uso e al riuso degli investimenti operati nel passato e/o già programmati; in altri termini se si punta all'uso efficiente dell'insieme degli investimenti, sia di quelli già programmati, sia di quelli che saranno possibili negli anni futuri. Ciò si traduce in particolare per la Calabria, nel perseguimento di tutte quelle misure di competenza nazionale regionale e locale, volte all'integrazione per i diversi modi di trasporto (intermodalità).

In secondo luogo, occorre puntare all'incremento del livello di servizio e delle capacità del trasporto pubblico collettivo, perseguendo fra l'altro uno spedito processo di ottimizzazione delle gestioni, nel quadro delle recenti normative nazionali e direttive comunitarie.

Infine vanno preliminarmente affrontati e risolti i problemi generati dall'inserimento di nuove infrastrutture nel territorio e nell'ambiente naturale.

1.3. *I vincoli del piano*

1.3.1. - L'aggiornamento alla legislazione nazionale e le norme comunitarie

1.3.1.1. - Gli orientamenti comunitari per le reti transeuropee di trasporto

1.3.1.2. - La politica comunitaria di pianificazione delle reti

1.3.1.3. - I piani direttori modali

1.3.1.4 - Il finanziamento dei progetti di interesse comunitario sulle reti T.E.N.

1.3.2. - Il Piano Generale dei Trasporti ed il suo aggiornamento

1.3.2.1. - I piani di settore

1.3.3. - Il piano territoriale regionale

1.3.1. *- L'aggiornamento alla legislazione nazionale e le norme comunitarie*

Negli ultimi anni si è avuto un processo innovativo nel settore dei trasporti, sia dal punto di vista della gestione dei servizi e delle infrastrutture, sia da quello dei finanziamenti.

Nel settore delle ferrovie statali è di rilevante importanza la trasformazione dell'Ente F.S. in Società per azioni, che si è concretizzata con le *delibera C.I.P.E. del 12 giugno 1992* e del 12 agosto 1992.

Il mutato assetto giuridico ha modificato le fonti normative e gli strumenti che regolano il rapporto tra lo Stato (azionista di maggioranza) e la Società F.S. In particolare, il nuovo rapporto è regolato da: atto di concessione, contratto di servizio pubblico, contratto di programma, direttiva - C.E.E. 440/91, regolamenti C.E.E. 1107/70 e 1893/91.

La *legge n. 549 del 1995* prevede nuovamente la delega di funzioni alle

regioni in materia di trasporti di interesse regionale e locale, compresi i servizi locali svolti dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. (art 2, comma 46 b), come già indicato nella precedente legislazione (*D.P.R. n. 616 del 1977* e *L. n. 385 del 1990*).

Vanno attuati, altresì, il *decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157* e il *D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158*, rispettivamente aventi per oggetto «Attuazione della direttiva 92/50/C.E.E. in materia di appalti pubblici di servizi» e «attuazione delle direttive 90/53 - 1/C.E.E. e 93/38/C.E.E. relative alle procedure di appalti nei settori esclusi».

Nel settore stradale il *decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143* istituisce l'Ente nazionale per le strade (successivamente riportato all'originaria denominazione A.N.A.S. con il *decreto-legge 26 gennaio 1995, n. 24*), dotato di autonomia organizzativa, amministrativa e contabile, il cui statuto è stato successivamente approvato con *D.P.R. 21 aprile 1995, n. 242*; tale trasformazione è stata definitivamente sancita con il *D.P.C.M. 26 luglio 1995* «Trasformazione dell'Azienda nazionale autonoma delle strade in Ente nazionale per le strade, ente pubblico economico».

Nel settore aeroportuale rivestono rilevante importanza la *legge n. 537 del 1993* e la *legge n. 351 del 1995*, che modificano sostanzialmente il sistema di gestione dei servizi e di finanziamento degli interventi.

Esse dispongono la costituzione, entro il 30, giugno 1996, di apposite società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle opere infrastrutturali, cui viene intestata una concessione (per un massimo di 40 anni) con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sulla base di un programma di intervento presentato dalle società stesse e corredato dal relativo piano economico - finanziario.

Le suddette leggi prevedono inoltre aumenti dei diritti di imbarco, i cui maggiori introiti sono destinati al finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali, proposti dalle società di gestione ed approvati dal C.I.P.E. Con delibera del 20 novembre 1995, il C.I.P.E. ha approvato il programma di interventi formulato dal Ministro dei trasporti sulla base delle indicazioni pervenute dagli enti gestori degli aeroporti.

Per quanto riguarda il settore dell'assistenza al volo, una serie di Decreti legge, di cui l'ultimo è il *D.L. 25 maggio 1996, n. 284*, stabilisce la «Trasformazione in ente di diritto pubblico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale» a suo tempo istituita con *L. 23 maggio 1980, n. 242*.

Nel settore portuale la L. 25 gennaio 1994, n. 84 «Riordino della legislazione in materia portuale», disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del P.G.T., prevedendo contestualmente alcuni principi direttivi in ordine all'aggiornamento ed alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.

La legge contiene disposizioni riguardanti tra l'altro le organizzazioni portuali, la vigilanza sull'autorità di porto e le risorse finanziane della stessa.

In particolare gli artt. 6 e 7 individuano 18 porti nei quali viene istituita l'autorità portuale, ne delineano le competenze e le risorse finanziarie.

La stessa legge, all'art. 5, precisa che spetta allo Stato l'onere per la realizzazione di opere nei porti di categoria I e di opere di grande infrastrutturazione nei porti di categoria II, classi I e II; le regioni possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

Alle regioni spetta in ogni caso l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III.

Nel settore del trasporto pubblico locale, la citata *legge n. 549 del 1995* trasferisce alle regioni la piena responsabilità gestionale, organizzativa e finanziaria, sopprimendo i relativi capitoli di spesa del bilancio statale. Contestualmente, istituisce presso il Ministero del tesoro un fondo perequativo per la corresponsione alle regioni della differenza fra i trasferimenti previsti fino al 1996 ed il gettito effettivamente realizzato nello stesso anno con l'imposta regionale sulla benzina per autotrazione, (art. 3, commi 8, 12, 13, 14). Inoltre, la *legge n. 662 del 1996* prevede l'assunzione da parte delle Ferrovie dello Stato della gestione delle aziende in concessione governativa (FF.CC.) per un triennio e successivo passaggio delle stesse alla Regione.

1.3.1.1. - *Gli orientamenti comunitari per le reti transeuropee di trasporto*

Al fine di rendere coerenti gli indirizzi del Piano regionale dei trasporti con le politiche comunitarie di sviluppo delle reti transeuropee, è opportuno fare riferimento alla seguente normativa comunitaria di sostegno finanziario ai progetti di trasporto:

- la Decisione comunitaria per lo sviluppo delle reti transeuropee del 18 settembre 1995, che definisce gli schemi direttori delle reti ferroviarie, stradali portuali e aeroportuali all'orizzonte 2010; tale Decisione Comunitaria conclude due anni di dibattito tra Parlamento e Consiglio Europeo, sulla definizione dei Piani direttori delle reti modali: l'Alta Velocità, il Combinato ferroviario, le autostrade, i porti e gli aeroporti; con tale decisione è stata individuata la rete transeuropea T.E.N. ed i relativi progetti di interesse comunitario per i quali l'intervento di sostegno finanziario per l'U.E. sarà

prioritario.

- il Regolamento U.E. 2236/95 per gli aiuti finanziari alle reti transeuropee, che prevede un finanziamento di 2345 MECU, secondo le priorità del Piano multimodale 1994-99; questo Regolamento costituisce la base giuridica per consentire il finanziamento di progetti sulla Rete T.E.N., mediante fondi di bilancio della Comunità (linea 5b - 700) per il periodo 1995-99, come previsto dal Trattato di Maastricht.

- il Quadro Comunitario di Sostegno per i fondi strutturali dell'Unione europea (Regolamento U.E. 2083/93), articolato nel periodo 1994-99, con un primo orizzonte intermedio del 1997 fissato per la riprogrammazione dei finanziamenti non ancora utilizzati.

1.3.1.2. - *La politica comunitaria di pianificazione delle reti*

Nel Libro bianco per la politica comune dei trasporti in Europa (P.C.T.) la Commissione ha posto l'accento sull'obiettivo di realizzare la crescita sostenibile mediante il miglioramento della qualità e dell'efficienza delle reti transeuropee di trasporto.

A tal fine il Consiglio, su proposta della Commissione, ha adottato una decisione comune per lo sviluppo delle reti transeuropee. In essa viene definita nel lungo periodo (orizzonte temporale 2010) la rete di trasporto multimodale basata sull'integrazione dei diversi modi (ferrovie, strade, porti, aeroporti).

La rete multimodale e stata definita mediante schemi di piano direttore approvati dalla Commissione su proposta dei Paesi interessati.

I piani direttori delle reti modali, individuano la rete di supporto per i flussi di traffico nazionali ed europei che deve essere integrata ai sistemi regionali di trasporto.

In questa prospettiva, gli indirizzi comunitari sulla grande rete europea dovranno essere recepiti nel Piano regionale dei trasporti ed integrati con le reti modali di interesse nazionale e regionale.

Sotto il profilo dell'intervento finanziario della Commissione, le reti T.E.N. individuano le priorità di intervento per i finanziamenti comunitari, sia con fondi del *Regolamento 2236/95*, sia con fondi del F.E.S.R.

Il Piano regionale dei trasporti deve recepire inoltre gli obiettivi indicati nella

Decisione comunitaria sulle reti transeuropee, che sono finalizzati a:

- migliorare la qualità dei servizi attraverso lo sviluppo dei sistemi di trasporto integrati e competitivi, basati su tecnologie avanzate e compatibili con l'ambiente e la sicurezza;

- controllare il funzionamento del mercato interno promuovendone l'efficienza, le opportunità di scelta e lo sviluppo dei servizi per il cliente, salvaguardando insieme i livelli di tutela sociale;

- ampliare le posizioni esterne del Mercato Unico, sviluppando i collegamenti tra Unione Europea ed i Paesi terzi dell'Est europeo e del Mediterraneo.

1.3.1.3. - *I piani direttori modali*

Sotto il profilo della politica comunitaria dei trasporti le reti dovranno rispondere alle esigenze di migliorare la qualità dei servizi, permettere una utilizzazione ottimale delle capacità esistenti, consentire l'interoperabilità modale e favorire l'accessibilità per le regioni periferiche ed insulari e per i paesi terzi.

Perciò gli interventi comunitari sulle reti dovranno riguardare sia il sistema delle infrastrutture, sia i sistemi telematici per la gestione del traffico terrestre, aereo e marittimo.

Il processo di pianificazione adottato dalla Commissione, articolato secondo piani unimodali tende a realizzare un sistema di trasporto multimodale integrato nelle infrastrutture ed ottimizzato nei metodi di gestione.

La prima fase di tale processo ha portato, nel 1992, alla definizione dei seguenti Piani direttori:

- Piano della rete ferroviaria ad alta velocità, approvato dalla Commissione nel 1990, aggiornato ed operativo a partire dal 1995; la Commissione europea prevede per la regione Calabria l'estensione dell'alta velocità da Battipaglia a Reggio Calabria e il suo collegamento con la linea ferroviaria ionica tramite la trasversale Sibari Paola:

- Piano della rete di trasporto combinato, che individua gli itinerari dei servizi merci e gli interventi prioritari sulle linee ferroviarie, sugli impianti intermodali, sul materiale rotabile, da attuarsi in due fasi temporali (6 - 12 anni); la regione Calabria e interessata dall'itinerario tirrenico;

- Piano della rete delle strade e autostradale, che individua 58.000 km di collegamenti transeuropei, di cui 12.000 di nuove autostrade da realizzare all'orizzonte 2010; lo schema di rete stradale transeuropea prevede per la regione Calabria l'itinerario tirrenico, costituito dall'esistente autostrada Napoli - Reggio Calabria, e l'itinerario adriatico - ionico per il tratto Bari - Taranto - Catanzaro, collegati tramite due trasversali in corrispondenza di Sibari e Catanzaro.

Nella seconda fase, sviluppata nel 1994, il Consiglio ha definito i Piani direttori riguardanti:

- le linee ferroviarie tradizionali; tale piano consiste nell'integrazione in un'unica rete di base delle linee ad alta velocità, del combinato e delle altre principali linee;

- la rete aeroportuale, costituita da circa 250 aeroporti di interesse comunitario, serve a collegare sia le regioni periferiche con quelle ad alto sviluppo, sia il territorio comunitario con la rete intercontinentale degli aeroporti; per la regione Calabria il Piano individua nella rete aeroportuale gli scali di Lamezia Terme e di Reggio C. come punti di collegamento regionale e di accessibilità regionale;

- la rete portuale, che individua le localizzazioni marittime in base a criteri di integrazione della rete portuale con quella terrestre; la non indicazione dei porti comunitari risponde al fine di non alterare le condizioni di concorrenza tra la portualità esistente.

Le scelte delle grandi infrastrutture europee si dovranno inquadrare nel nuovo approccio multimodale per la rete comunitaria e quindi dovranno contribuire a realizzare gli obiettivi di integrazione modale ed interoperabilità già definiti in sede comunitaria.

Le prime conclusioni della Commissione riguardanti le linee guida del Piano multimodale europeo consistono nel realizzare la rete multimodale delle infrastrutture in funzione dei servizi che si svolgono su due fasi:

la prima destinata all'attuazione della rete di trasporto combinato merci, che si basa su una catena logistica intermodale;

la seconda orientata all'attuazione della «rete del cittadino», così come presentata nel Libro bianco sulla mobilità sostenibile, che consiste nel fornire servizi passeggeri ad alta qualità con sistemi di trasporto collettivi mediante il Potenziamento del trasporto pubblico e l'integrazione dei servizi aerei con il trasporto terrestre ed i servizi ad alta velocità ferroviaria e con il trasporto urbano metropolitano.

In sede di formazione del piano multimodale della rete la Commissione ha avanzato alcune raccomandazioni:

- individuare gli strumenti e gli istituti finanziari della Comunità per realizzare gli investimenti sulle infrastrutture europee secondo criteri che

non alterino le condizioni di concorrenza;

- considerare le particolarità territoriali dei Paesi membri, tra queste le aree ad alta concentrazione industriale e demografica che richiedono un miglioramento dell'intermodalità;

- adottare per la gestione della rete le tecniche informatiche e telematiche in modo da ottimizzare la logistica merci e la qualità dei servizi viaggiatori;

- realizzare lo sviluppo dei «terminal» multimodali (porti, aeroporti, interporti) seguendo le regole del mercato e della libera concorrenza.

Il Consiglio europeo ha emanato il 18 settembre 1995 il nuovo Regolamento finanziario n. 2236/95, previsto dal Trattato, che definisce gli obiettivi, le priorità, i criteri di selezione, nonché le risorse finanziarie necessarie per attuare un programma pluriennale di interventi sulle reti transeuropee nell'arco temporale 1995/1999.

1.3.1.4 - *Il finanziamento dei progetti di interesse comunitario sulle reti T.E.N.*

Il Comitato di assistenza finanziaria per le reti T.E.N. (*art. 17 del Regolamento 2236/95*) ha esaminato nella riunione del 12 ottobre 1995 il bilancio di previsione della spesa riguardante il periodo 1995-99, presentato dalla Commissione, che prevede una dotazione di risorse pari a 1800 MECU.

Nella suddetta riunione, la Commissione ha accolto proposte di finanziamento riguardanti progetti italiani per un importo di 27,506 MECU, pari all'11,46% del finanziamento disponibile per il 1995 (240 MECU).

In sintesi, il sostegno comunitario per il nostro Paese riguarda: 7 progetti per infrastrutture, 3 progetti per tecnologie telematiche di gestione di traffico sulle reti ferroviarie, stradali e marittime.

La regione Calabria può essere interessata dai seguenti progetti telematici:

- tecnologia di gestione del traffico rete autostradale R.D.S.-T.M.C. (costo 6,8 MECU'95 - sostegno U.E. 0,93 MECU),

- rete portuale VTMIS (costo 10,89 MECU'95 - sostegno U.E. 1,001 MECU).

Tali finanziamenti comunitari si vanno a sommare a quelli già disponibili per le regioni meridionali, ai fondi F.E.S.R. e alla ricerca applicata del IV Programma quadro U.E.

1.3.2. - *Il Piano Generale dei Trasporti ed il suo aggiornamento*

Il processo di individuazione delle linee di intervento sul sistema nazionale dei trasporti ha avuto inizio con la *legge n. 245 del 1984* e si è concluso con l'approvazione del P.G.T. (*D.P.C.M. del 10 aprile 1986*) e del successivo aggiornamento (D.P.R. 29 agosto 1991, n. 123).

Corridoi plurimodali

I corridoi plurimodali sono le direttrici attraverso le quali si svolgono le principali relazioni internazionali e nazionali di lunga distanza; su di essi va assicurata la massima fluidità e la massima concentrazione fra lo Stato, gli altri livelli istituzionali e gli enti gestori, nel quadro di specifici "progetti di corridoio".

Il corridoio plurimodale si configura come un elemento strategico programmatico - infrastrutturale - gestionale finalizzato sia al collegamento fra punti terminali, sia sull'innervatura dell'intero tessuto trasportistico del territorio interessato; esso concerne dunque sia le relazioni interne all'area del corridoio, sia quelle con le aree esterne.

La Regione Calabria è direttamente interessata dal corridoio "tirrenico" (Ventimiglia - Genova - Roma - Napoli - Reggio Calabria - Palermo - Trapani), inserito nell'itinerario "euro - medio - orientale", così integrato:

- un collegamento trasversale con il corridoio "adriatico" fra Cosenza e Taranto, mediante il potenziamento della linea ferroviaria Cosenza - Sibari - Taranto ed il rafforzamento stradale e ferroviario dell'asse ionico Reggio Calabria - Crotone - Sibari - Taranto;

- un eventuale collegamento marittimo Gioia Tauro - Milazzo (la cui praticabilità deve essere verificata) per decongestionare l'area Villa San Giovanni - Messina nelle more della costruzione di un collegamento stabile.

Il corridoio plurimodale rappresenta il canale di comunicazione plurimodale privilegiato sulle lunghe distanze (strade - ferrovie - cabotaggio) e su di esso si deve innestare attraverso i "nodi di interscambio" l'articolazione dei servizi locali sia stradali che ferroviari.

In quest'ottica, il nodo d'interscambio diventa assimilabile alle grandi infrastrutture puntuali (aeroporti, porti, interporti).

L'interesse strategico di una rete sostanziata dai corridoi plurimodali non può non essere compreso qualora si consideri che il sistema rappresenta l'ossatura dei collegamenti di livello europeo.

Un completamento necessario per tale sistema è costituito dall'attrezzatura del territorio "urbano" in termini di distribuzione dei flussi, per cui acquista particolare rilievo la definizione dei "bacini tributari" e la loro organizzazione trasportistica.

Con riferimento alle singole reti di trasporto, per quanto di interesse della Regione Calabria, il P.G.T. prevede tra l'altro:

- ammodernamento strutturale e funzionale della rete F.S. meridionale ed insulare;

- raggiungimento dei livelli di servizio funzionali, propri di reti viarie di grande comunicazione, sugli assi stradali Taranto - Cosenza e Taranto - Crotone - Reggio Calabria;

- ristrutturazione dell'attuale collegamento autostradale Salerno - Reggio Calabria.

Sistemi strutturali

La logica di intervento del P.G.T. in questo settore è mirata ad una riorganizzazione delle infrastrutture puntuali per eliminare le criticità e massimizzare l'efficienza.

Per quanto concerne i porti, il P.G.T. prevede l'istituzione dei "sistemi portuali", intesi come complessi economico - territoriali che, imperniati sul porto in quanto terminale fondamentale, realizzano un modello organico di offerta di trasporto con integrazione mare - strada - ferrovia - aereo in termini di strategia produttiva globale.

I porti della regione Calabria sono inseriti nei sistemi portuali "Basso Tirreno" e "Ionio e Basso Adriatico".

Per quanto concerne gli aeroporti il P.G.T. propone la classificazione degli stessi in cinque categorie, tenendo conto del tipo di traffico e della dinamica del bacino.

Con riferimento agli interporti il Piano prevede una rete di I° livello impostata su cinque aree ed una rete di II° livello indicativamente articolata su 10/15 nodi.

L'aggiornamento del P.G.T. ha provveduto all'individuazione degli interporti di II° livello, prevedendo un'infrastruttura nella Regione Calabria senza indicarne la localizzazione.

La suddivisione della rete interportuale fra I° e II° livello è stata successivamente abolita.

Presso il Ministero dei trasporti e della navigazione è in corso l'istruttoria per i finanziamenti degli interporti di interesse regionale; occorre avviare la relativa procedura anche per l'interporto di Gioia Tauro.

Sistemi organizzativi

Il P.G.T. interviene nel settore prevedendo nuovi assetti normativo - gestionali per l'intero comparto del trasporto.

L'urbano

Il P.G.T. prevede progetti integrati relativi alle aree urbane, aventi come obiettivo la soluzione degli specifici problemi presenti nell'area di intervento.

Per la Regione Calabria viene indicata l'area urbana monocentrica di Reggio Calabria

Progetto Trasporti Mezzogiorno

In virtù della logica di rete complessiva ad alta integrazione per l'intero Paese adottata dal P.G.T., il Mezzogiorno cessa di essere considerato una periferia da recuperare, per diventare parte integrante e determinante della funzionalità di un insieme complesso, il cui livello di efficienza dipende dall'allineamento di tutte le sue componenti ad uno standard funzionale operativo comune.

A tale scopo, l'aggiornamento del P.G.T. introduce un "Progetto Trasporti Mezzogiorno", da costruirsi mediante il concorso dell'Amministrazione centrale, nonché delle Regioni, così da determinare un quadro di interventi infrastrutturali e gestionali in base al fabbisogno ed alle priorità dal punto di vista economico - finanziario, coerente con il P.G.T. e con le sue scadenze temporali.

Tale progetto dovrà attuarsi sulla base di accordi di programma, fermo restando che le risorse finanziarie occorrenti sono a carico dell'intervento ordinario. All'interno di questo progetto dovranno comunque essere inseriti quattro punti di interesse determinante: ferrovia, cabotaggio, turismo, nodi.

Nella terza area il P.G.T. individua i provvedimenti di carattere legislativo e normativo capaci di dare funzionalità ed incisività allo schema di piano, con riferimento agli apparati centrali dello Stato ed ai singoli settori modali.

Per quanto riguarda il rapporto fra P.G.T. e Piani regionali dei trasporti, nell'aggiornamento si indica come quadro di riferimento la normativa contenuta nella *legge n. 186 del 1991* e nelle sue modificazioni. La stessa definisce una serie di procedure per l'aggiornamento dei piani regionali di trasporto al fine di coordinarli con il P.G.T., indicando orizzonti temporali di riferimento, risultati attesi e criteri di attuazione degli interventi

programmati.

Nella quarta area vengono affrontate congiuntamente alcune problematiche che maggiormente presentano esigenze, se non di vero e proprio aggiornamento, quanto meno di sottolineatura o di integrazione.

Essi sono: l'ambiente, l'energia, la sicurezza, la ricerca, l'informatizzazione, il mondo del lavoro, l'accesso alla mobilità per gli individui con ridotte capacita motorie.

1.3.2.1. - *I piani di settore*

Ferrovie statali

Con l'approvazione della *legge n. 210 del 1985*, istitutiva dell'ente F.S., si è passati da una politica di intervento basata su piani pluriennali di spesa ad una programmazione contrattata tra i diversi livelli istituzionali.

In questo ambito vanno citati:

- il Piano di Ristrutturazione per il Risanamento e lo Sviluppo, in allegato al quale è stato stipulato un contratto di Programma fra Ministero dei Trasporti ed Ente F.S., con validità biennale (1991-1992) e rinnovato a partire dal gennaio 1993; quest'ultimo strumento è stato predisposto per dotare di operatività le F.S. nella prospettiva di riequilibrio del sistema dei trasporti, ed è stato adeguato alle nuove linee strategiche dell'Ente ferroviario, conseguenti alla sua trasformazione in S.p.a.;

- il "Piano d'impresa" F.S. S.p.a. 1993-2000 ed il relativo "Piano Triennale di Dettaglio 1993-1995", approvati nel mese di dicembre 1992, in esecuzione di una direttiva dei Ministri del Bilancio, del Tesoro e dei Trasporti, emanata il 17 novembre 1992, riguardante il dimensionamento degli impegni finanziari relativi agli investimenti della Società F.S. fino all'anno 1998.

Con delibera del 9 dicembre 1992, i Ministri del Bilancio, del Tesoro e dei Trasporti, dopo aver preso atto del sopracitato Piano d'impresa, hanno tra l'altro previsto la stipulazione di un "Contratto di Programma" fra il Ministro dei Trasporti e la Società F.S. S.p.a. In base a tale contratto, che è stato firmato il 29 dicembre 1992, la Società si impegna a realizzare nel periodo 1993-1998 un piano di investimenti nel cui ambito è stato elaborato un Piano Triennale di dettaglio 1993-1995. Tale Contratto è stato il primo di una serie, l'ultimo di essa è il Contratto di programma 1994 - 2000 stipulato il 25

marzo 1996.

Gli investimenti previsti nelle regioni meridionali ammontano ad oltre 15.700 miliardi di lire e rappresentano il 36% degli interventi localizzati.

Nei suddetti documenti di programmazione la regione Calabria è interessata con riguardo al potenziamento delle linee Napoli - Battipaglia - Reggio Calabria e Bari - Taranto - Crotone - Reggio Calabria, alla riqualificazione del nodo di Villa San Giovarmi - Reggio Calabria ed all'ammodernamento tecnologico delle linee di bacino, per un importo complessivo di 590 miliardi di lire.

Viabilità

Il Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione è stato reso esecutivo con D.M. n. 257 del 1986, che ne stabilisce il periodo di applicazione al decennio 1987-1996 e prevede l'elaborazione di quattro piani - stralcio, di cui uno annuale e tre triennali.

Il Piano prevede inoltre per le autostrade alcuni interventi, alla cui esecuzione si provvede con finanziamenti a carico dello Stato, o direttamente, o mediante contrazione di mutui, o con autofinanziamento delle società concessionarie, (in particolare, nella regione si prevedono interventi sulla A3 Salerno - Reggio Calabria)

Aeroporti

Nell'aprile 1991 è stato presentato il Piano Quinquennale di Investimenti sugli Aeroporti Italiani successivamente approvato dal C.I.P.E.T. (delibera C.I.P.E.T. del 30 maggio 1991), con il quale si intendono affrontare le inadeguatezze infrastrutturali degli impianti, che sostanzialmente consistono in una insufficiente capacità operativa ed in una deficitaria connessione dei terminal con il territorio ed il bacino di gravitazione.

Per la Calabria il piano prevede interventi finalizzati all'innalzamento degli standard operativi negli scali di Lamezia Terme e Reggio Calabria.

Con la *legge n. 351 del 1995*, che modifica sostanzialmente il sistema di gestione dei servizi e di finanziamento degli interventi negli aeroporti e che prevede la possibilità di concedere contributi statali sulla base dei programmi di sviluppo predisposti dalle società di gestione aeroportuale, viene conseguentemente aggiornato il suddetto piano quinquennale.

Interporti

Con delibera del 31 marzo 1992 il C.I.P.E.T. ha approvato il Piano Quinquennale degli Interporti, in attuazione dell'*art. 2 della legge n. 240 del 1990*; tale documento è stato elaborato su proposta dei Ministri dei Trasporti e dei Lavori Pubblici, previa consultazione delle regioni interessate.

Il Piano individua una rete centri merci imperniata su nove nodi

fondamentali definiti di I° livello e su trenta interporti di II° livello di cui uno in Calabria, localizzato nell'area industriale di Gioia Tauro.

Piani urbani del traffico

In data 12 aprile 1995 il Ministero dei Lavori Pubblici ha emanato il provvedimento n. 77 "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", redatto in conformità alla Delibera C.I.P.E.T. del 7 aprile 1993.

1.3.3. *Il piano territoriale regionale*

Le scelte di fondo poste a base del piano territoriale regionale si articolano nelle seguenti:

- favorire i rapporti con l'esterno della regione, non solo lungo la direttrice tirrenica ma in direzione delle aree pugliesi, affidando un ruolo centrale al sistema Valle Crati - Piana di Sibari e puntando al rafforzamento del versante ionico, sia in relazione alle infrastrutture di collegamento, che in termini di consolidamento delle strutture insediative;

- affidare un ruolo strutturante, di portata sovraregionale, al versante reggino dell'area dello Stretto, assumendo come centrale il tema della integrazione territoriale e della riorganizzazione dei collegamenti tra la sponda calabrese e quella siciliana;

- puntare alla costruzione del sistema calabrese centrale (Lamezia Terme, Catanzaro) favorendo la massima integrazione tra il sistema insediativo e quello infrastrutturale;

- puntare al consolidamento dei sistemi intermedi (area del Poro - Serre, della Locride, della costa medio - alta tirrenica) ed alla costruzione di una armatura urbana a diffusione regionale;

- tutelare e valorizzare al massimo le risorse del patrimonio ambientale e storico della regione, puntando a creare sistemi interconnessi;

- avviare un insieme sistematico di azioni dirette alla salvaguardia della integrità fisica del territorio

- avviare e sostenere la formazione di agglomerazioni produttive basate sulla compresenza di attività agricole, industriali e di servizio;

- incentivare al massimo lo sviluppo delle attività turistiche, all'interno di un quadro di piena compatibilità con la tutela dell'ambiente.

Con tale approccio, il Piano pone in risalto il tema dell'accessibilità in una regione che, in parte per le sue caratteristiche geomorfologiche, in parte per una particolare storia degli interventi infrastrutturali negli ultimi decenni, risulta tuttora emarginata dai principali circuiti nazionali ed internazionali e scarsamente interconnessa al suo interno.

Com'è noto, le grandi direttrici viarie e ferroviarie, soffrono di evidenti segni di deterioramento, obsolescenza che si sommano alla inadeguatezza strutturale di base; il loro tessuto è incompleto e squilibrato, tale da favorire, alla attualità, un'unica direttrice strutturante longitudinale.

La strategia di intervento punta pertanto a creare più solide connessioni esterne (individuando in Calabria un nodo che metta in rapporto i due "corridoi", tirrenico ed adriatico, in corrispondenza della piana di Sibari) e ad innervare quelle parti del territorio (versante Ionico, aree interne) che necessitano di un più solido supporto infrastrutturale ai collegamenti.

1.4. *Il sistema regionale dei trasporti e le sue funzioni*

Il sistema regionale dei trasporti è chiamato a soddisfare la domanda di spostamento di persone e di merci, che interessa la Regione perché ivi originata o diretta, oppure in transito; il sistema, utilizzando in forma integrata le differenti, modalità di trasporto (stradale, ferroviario, aereo, marittimo, per condotta), nel rispettivo campo di convenienza tecnico - economica, deve assicurare, con livelli elevati di efficienza tre ordini di collegamenti:

- collegamenti di valenza nazionale ed internazionale;

- collegamenti di valenza regionale (interbacino);

- collegamenti di valenza locale (collegamenti intrabacino, in particolare collegamenti urbani).

Il Piano regionale dei trasporti definisce compiutamente gli assetti infrastrutturali necessari per assicurare i collegamenti dei primi due livelli, demandando ai piani di livello inferiore (piani provinciali dei trasporti, piani di traffico) la individuazione compiuta dei servizi di trasporto pubblico e della viabilità locale, della gestione del traffico urbano, in coerenza con gli indirizzi generali che lo stesso piano regionale individua.

Limitatamente ai primi due livelli funzionali, ed alla sequenza temporale di attuazione del Piano, è ragionevole prevedere due configurazioni del sistema dei trasporti, di cui la seconda rappresenta il coerente sviluppo della prima.

La prima configurazione è riferita al breve periodo (1999), ed è orientata a servire, pur con limitazioni, la domanda di trasporto già in atto, e le sue prevedibili, immediate evoluzioni.

Il sistema regionale dei trasporti, nel breve periodo, è costituito essenzialmente, sul piano infrastrutturale, dalle reti già esistenti (strade, ferrovie, aeroporti, porti), mentre prevede una prima ristrutturazione dei sistemi organizzativi, specie per quanto concerne il trasporto pubblico collettivo locale ed il trasporto delle merci.

La configurazione di breve periodo comprende l'insieme degli interventi già in atto per l'adeguamento del sistema infrastrutturale, o previsti da programmi di spesa, nonché alcuni ulteriori interventi, individuati dal Piano; per questi ultimi la cantierabilità all'orizzonte temporale del 1999 è ragionevolmente prevedibile.

Gli interventi di breve periodo perseguono tre finalità principali:

- la razionalizzazione e la integrazione delle infrastrutture esistenti;

- il superamento di talune significative criticità;

- l'avvio delle politiche per la intermodalità nel trasporto delle persone e delle merci.

A quest'ultimo riguardo, il Piano evidenzia che la intermodalità nel trasporto deve costituire un riferimento costante per l'azione dei soggetti interessati (regione, province, comuni, Ferrovie dello Stato, Ferrovie della Calabria, imprese esercenti il trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano), ed essere rivolta alla realizzazione delle necessarie infrastrutture, ed alla integrazione vettoriale tariffaria

La configurazione di lungo periodo è riferita all'orizzonte temporale del 2015, in coerenza con l'orizzonte temporale relativo alla realizzazione delle reti di trasporto transeuropee. Questa configurazione risponde a due sostanziali finalità:

- servire l'incremento quantitativo della domanda di trasporto di passeggeri e di merci, soprattutto in relazione, per quest'ultima, allo sviluppo dei traffici indotti dal porto di Gioia Tauro e dall'interporto connesso;

- sviluppare gli standard di prestazione del sistema dei trasporti, per poter vincere l'attuale marginalità geografica ed economica della regione rispetto al Paese ed all'Europa.

Il raggiungimento della configurazione di lungo periodo richiede la

realizzazione di un articolato complesso di interventi, di cui le misure chiave, sul piano infrastrutturale ed organizzativo, possono essere così riassunte:

- la realizzazione dell'alta velocità ferroviaria fino a Reggio Calabria, con i connessi raccordi, per l'inserimento della regione e del Mezzogiorno d'Italia nel circuito nazionale ed europeo;

- il completamento della maglia viaria di primo e secondo livello, attraverso l'adeguamento agli standard II C.N.R. dell'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, l'adeguamento allo standard III C.N.R. della S.S. 106 Jonica, e il completamento delle Trasversali;

- la realizzazione dell'autostrada Sibari - Taranto, necessaria per il congiungimento, nel territorio regionale, dei corridoi plurimodali tirrenico ed adriatico;

- il completamento e la piena operatività del sistema degli impianti per il trasporto delle merci (interporto, centri merci di livello inferiore, sistemi organizzativi).

Tutti gli interventi previsti per le singole modalità di trasporto verranno compiutamente descritti nei capitoli successivi.

1.5. *Osservatorio regionale dei trasporti*

Per il monitoraggio dell'evoluzione del sistema regionale dei trasporti, anche ai fini delle necessarie verifiche e conseguenti aggiornamenti del Piano, sarà istituito l'Osservatorio regionale dei trasporti, al quale sarà demandato anche il compito di individuare un sistema di indicatori di qualità secondo quanto previsto dalla normativa sulle Carte dei servizi (*legge n. 273 del 1995*).

[....]

---

4. *IL SISTEMA AEROPORTUALE*

4.1. Obiettivi e strategie di intervento

4.2. Classifica funzionale degli scali

4.3. Interventi proposti

4.1. *Obiettivi e strategie di intervento*

Il Piano assegna al trasporto aereo un ruolo essenziale per vincere la condizione "d'insularità" della Calabria, favorendone lo sviluppo economico, con particolare riferimento al settore turistico.

Il Piano individua pertanto i seguenti obiettivi generali:

- assicurare una adeguata offerta di voli nazionali ed internazionali sugli scali regionali:

- assicurare una adeguata accessibilità degli scali da tutto il territorio regionale.

Le strategie di intervento sono le seguenti:

- potenziamento, specializzazione ed integrazione funzionale degli scali;

- miglioramento dei collegamenti terrestri con gli aeroporti;

- incentivazione della domanda mediante opportune politiche tariffarie.

4.2. *Classifica funzionale degli scali*

Il Piano regionale, seguendo le indicazioni del Piano quinquennale di investimenti sugli aeroporti italiani, approvato dal C.I.P.E.T. con delibera del 30 maggio 1991, classifica come intercontinentale l'aeroporto di Lamezia, e internazionali gli aeroporti di Reggio e Crotone.

4.3. *Interventi proposti*

Per l'aeroporto di Lametia, il Piano richiede l'inserimento nel circuito intercontinentale, attraverso una adeguata assegnazione di voli sulle relazioni transoceaniche, accanto ai voli sulle relazioni nazionali; è inoltre prevista la effettuazione di voli charter turistici, anche intercontinentale. In questo aeroporto, verranno inoltre potenziati i servizi di trasporto delle merci da favorire.

Si prevede l'adeguamento funzionale delle infrastrutture aeroportuali, quali prolungamento della pista, di atterraggio, ampliamento piazzale di sosta, in armonia con la *delibera C.I.P.E. 12 luglio 1996 D.L. n. 450 del 1996*. È inoltre richiesto il potenziamento della aerostazione per adeguarne la capacità ai nuovi livelli del traffico passeggeri (specie sulle relazioni intercontinentali) e del traffico merci, ed il suo collegamento con la ferrovia regionale Lametia - Catanzaro.

Allo scalo di Reggio il Piano assegna il ruolo del servizio di tutta la Provincia di Reggio Calabria e di tutta l'area dello Stretto, il che comporta, pur nella valenza locale, livelli sostenuti di domanda. È pertanto richiesto il potenziamento dei collegamenti nazionali e si prevede l'effettuazione di voli charter, l'attivazione di voli internazionali, nonché il servizio merci.

Sul piano infrastrutturale, si procederà al prolungamento della pista 15/33, con eliminazione di dislivelli altimetrici fra le due testate, alla realizzazione presso la foce del fiume Menga, dell'approdo polivalente per vettori marittimi e del relativo collegamento con l'aeroporto (già appaltato), nonché la costruzione del molo di protezione, previsto con progetto esecutivo finanziato dalla Regione, al fine di agevolare l'utenza siciliana. L'aeroporto sarà collegato con le linee ferroviarie e di autobus, ioniche e tirreniche, realizzando una fermata presso lo stesso, migliorando anche il sistema di collegamento autostradale. In conseguenza del consistente incremento del traffico passeggeri, già registrato, nonché degli ulteriori margini di miglioramento, è previsto l'adeguamento delle infrastrutture esistenti, quali l'aerostazione, da trasferire eventualmente in altro sito, parcheggi esterni, interventi strutturali per consentire il miglioramento dell'operatività strumentale per la pista 15/33, la realizzazione del progetto per il prolungamento della pista 15, piazzale aeromobili, raccordi di rullaggio, così come da progetto approvato da CIVILAVIA ed in corso di finanziamento.

All'aeroporto di Crotone, il Piano assegna una notevole funzione di promozione socioeconomica. È previsto il potenziamento dei voli nazionali, di cui è recentemente ripresa l'effettuazione, in relazione alla evoluzione della domanda, nonché l'attivazione di quelli internazionali, charter ed il trasporto merci. È previsto inoltre il potenziamento dell'aerostazione, per adeguarla alle funzioni assegnate, realizzando anche il progetto Pitagora che prevede il potenziamento delle infrastrutture alle esigenze operative dello scalo, che dovrà essere funzionalmente collegato con il sistema ferroviario, autostradale nonché con adeguati servizi di autolinea.

Si procederà, infine, alla riqualificazione delle gestioni degli scali, in coerenza con il Piano quinquennale di investimenti sugli aeroporti italiani, nonché in linea con l'evoluzione legislativa che prevede la gestione integrale da parte della società dell'intero impianto aeroportuale, comprese le infrastrutture, Pertanto, considerato quanto sopra, e le peculiarità dei tre aeroporti, occorrerà procedere attraverso gestioni autonome.

Considerando inoltre che gran parte della Provincia di Cosenza, per le notevoli distanze intercorrenti con gli aeroporti di Crotone, Lametia e Reggio Calabria, è decisamente esclusa dai circuiti aerei commerciali, avuto riguardo anche al potenziale bacino di utenza che l'area della Sibaritide prospetta, che comprende anche quella proveniente dalla Provincia di Matera e dalle aree del tarantino, si appalesa quanto mai opportuna la realizzazione di un aeroporto nell'area di Sibari, utilizzando l'area all'uopo destinata dal Comune di Cassano con il Piano regolatore generale, sia per collegamenti nazionali, anche con frequenza non giornaliera, che per voli regionali utilizzando aeromobili di classe B), turboelica A.T.R., metrolinee e similari. Analogamente è prevista la realizzazione di un aeroporto di interesse locale nell'area dell'Alto Tirreno Cosentino, in prossimità del Comune di Scalea.

Il Piano prevede inoltre il concorso della Regione, nelle forme indicate dal citato Piano quinquennale, per la realizzazione degli interventi.

Si prevede, infine la realizzazione di una rete di eliporti, a servizio della Protezione Civile, aventi la seguente ubicazione:

- area del Pollino, presso la stazione forestale di Castrovillari;

- area della Sila Grande, presso la stazione forestale di Camigliatello - Cupone;

- area della Sila Piccola, presso la stazione forestale di Taverna - Villaggio Mancuso;

- area delle Serre, presso la stazione forestale di Mongiana;

- area dell'Aspromonte, presso la stazione forestale di Gambarie.

Nelle aree dell'alto tirreno cosentino, preferibilmente nel Comune di Scalea attesa l'espressa previsione nel piano regolatore generale, nonché l'esistenza del relativo progetto, nella zona del basso jonio catanzarese tra S. Caterina e Guardavalle nonché in quella del reggino anche nell'area della Sila Piccola - località Trepidò di Cotronei (KR), e prevista la realizzazione di altrettante aviosuperfici, non in pendenza e con segnaletica, intese quali aree idonee alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartengano al demanio aeronautico, ex art. 692 C.N. e su cui non insista un aeroporto privato ex art. 704 C.N., in armonia con il *D.M. 10 marzo 1988*.

In questo contesto va recuperata la struttura aeroportuale di Vibo Valentia, in atto fruita dall'Arma dei carabinieri per attività elicotteristica. La restituzione al traffico civile di piccolo cabotaggio, non di linea, di tale

aeroporto, attesa l'ubicazione logistica in un'area a forte vocazione turistica, sicuramente contribuirà all'ulteriore rilancio dell'intero comprensorio, soprattutto nel periodo estivo.

[....]

PARERE

N.ro 63 /9^

ORIGINALE

REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

Dipartimento/i Proponente/i:
LL. PP.

Deliberazione n. 286 **della seduta del** 05.08.2013 .

Oggetto: Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti.
Approvazione della versione finale.

Presidente o Assessore/i Proponente/i:
Relatore (se diverso dal proponente):
Dirigente/i Generale/i: Ing. Giovanni LAGANÀ

4^ COMM. CONSILIARE

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Giunta	Presente	Assente
1	Giuseppe SCOPELLITI	Presidente		X
2	Antonella STASI	Vice Presidente	X	
3	Demetrio ARENA	Componente	X	
4.	Mario CALIGIURI	Componente	X	
5.	Alfonso DATTOLO	Componente	X	
6.	Luigi FEDELE	Componente	X	
7.	Giuseppe GENTILE	Componente	X	
8.	Giacomo MANCINI	Componente	X	
9.	Francesco PUGLIANO	Componente		X
10.	Nazzareno SALERNO	Componente		X
11.	Domenico TALLINI	Componente	X	
12.	Michele TREMATERRA	Componente	X	

Assiste il Dirigente Generale del Dipartimento Presidenza.

La delibera si compone di n. 3 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegati.

Casella riservata alla prenotazione dell'impegno di spesa da parte del Direttore di Ragioneria.

Consiglio Regionale della Calabria
PROTOCOLLO GENERALE
Prot. n. 37310 del 20-09-13
Classificazione 1.15.1

Il dirigente di Servizio
Marsico Ing. Rodolfo

Il dirigente di Settore

Il Dirigente del Settore
Ing. Giuseppe PAVONE

LA GIUNTA REGIONALE

Premesso:

- **che** il vigente *Piano Regionale dei Trasporti* è stato approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione del 03/03/1997 n. 191;
- **che** un *Aggiornamento ed adeguamento del Piano Regionale dei Trasporti*, adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione del 30/06/2003 n. 483, non è stato mai approvato dal Consiglio Regionale;
- **che** un *Documento di riferimento per la pianificazione dei trasporti a scala regionale - Indirizzi tecnici*, con *Appendice: dati di riferimento per la specificazione degli obiettivi nella situazione attuale*, è stato approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione del 14/12/2009 n. 834, il quale costituiva gli indirizzi tecnici per la pianificazione dei trasporti a scala regionale;
- **che** l'Assessore ai Trasporti, dott. Luigi Fedele, ha dato mandato al Dipartimento Infrastrutture e LL.PP. di aggiornare ed integrare il sopra citato documento in conformità a specifici indirizzi dallo stesso forniti;
- **che** conseguentemente, dopo un processo partecipativo che ha visto coinvolti vari stakeholder, sono state redatte dal Dipartimento competente e approvate dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 30 del 28/01/2013, le *Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti*;
- **che** con la stessa Deliberazione è stato dato mandato all'Assessore ai Trasporti di condividere il documento con gli Enti Locali ed altri stakeholder, e di sottoporre a questo Organo una ulteriore versione delle *Linee Guida* che tenga conto delle risultanze di questo ulteriore processo partecipativo;
- **che** conseguentemente tutti i soggetti già ascoltati in fase di redazione delle *Linee Guida* (ANAS, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Direzione Marittima della Calabria e della Lucania del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti CGIL, CISL, UIL, UGL, Trenitalia s.p.a., Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. e Ferrovie della Calabria s.r.l., SACAL s.p.a., SOGAS s.p.a. e Aeroporto S. Anna s.p.a., ASSTRA, ANAV, ANCI, UPI), ed inoltre tutte le Province ed i Comuni ed ulteriori stakeholder, sono stati invitati ad un incontro in data 2 febbraio 2013, finalizzato alla presentazione delle *Linee Guida* e ad accogliere eventuali ulteriori osservazioni;
- **che** sono state prese in considerazione le osservazioni pervenute fino alla data del 2 maggio 2013, oltre i termini indicati sia nell'incontro del 2 febbraio 2013, sia nelle ulteriori comunicazioni formali ai Comuni, sia nei messaggi di pubblicità istituzionale sui principali media locali e sul sito web www.calabriatrasporti.it;
- **che** in particolare sono pervenute osservazioni da parte di Province, Comuni, Comunità Montane, Consorzi ASI, Organizzazioni sindacali, Associazioni, Partiti politici e singoli cittadini.

Considerato:

- **che** sulla base di tali osservazioni e di ulteriori approfondimenti è stata prodotta l'attuale versione di questo documento;
- **che** sono stati recepiti gli aggiornati riferimenti a scala comunitaria, che sono costituiti dai documenti *Guidance on ex-ante Conditionalities PART I for the european Structural and Investment Funds (ESI)* - testo provvisorio (1 marzo 2013) e *Guidance on ex-ante Conditionalities PART II* - testo provvisorio (12 aprile 2013), che individuano specifici criteri per il rispetto della condizionalità ex-ante in tema di fondi strutturali;
- **che** il Piano Direttore è in fase di redazione dal mese di febbraio, coerentemente con le *Linee Guida* aggiornate.

Ritenuto di approvare quale versione finale, il documento *Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti*, allegato al presente provvedimento.

Su proposta dell'Assessore, on.le Luigi Fedele, formulata sulla base dell'istruttoria compiuta della relativa struttura che si è espressa sulla regolarità amministrativa dell'atto,

DELIBERA

1. **Di approvare** le allegate *Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti* nella versione finale, rivista rispetto alla versione approvata con D.G.R. n. 30 del 28/01/2013, dopo la prevista condivisione con tutti gli stakeholder.
2. **Di prendere atto** che, conformemente alle *Linee Guida* approvate, è in corso di redazione il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti.
3. **Di provvedere** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC a cura del Dipartimento proponente ai sensi della legge regionale 04.09.2001, n. 19, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento Proponente.

IL DIRIGENTE GENERALE
DEL DIPARTIMENTO PRESIDENZA

IL PRESIDENTE

Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue.

Il Verbalizzante Il Presidente

Allegato alla Deliberazione
n. 286 del 06 AGO. 2013

REGIONE CALABRIA
ASSESSORATO AI TRASPORTI

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

LINEE GUIDA

ALLEGATO A8
QUADRO CONOSCITIVO: TRASPORTO AEREO

Luglio 2013

SOMMARIO

A8. QUADRO CONOSCITIVO: TRASPORTO AEREO 3

A8.1. ANALISI GENERALE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO 3

A8.2. ANALISI GENERALE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO 5

A8.3. INTERVENTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE ED INTERVENTI FINANZIATI 9

A8.4. ANALISI DI BENCHMARKING E CRITICITÀ 9

A8. QUADRO CONOSCITIVO: TRASPORTO AEREO

La Calabria è dotata di 3 aeroporti civili aperti al traffico nazionale e internazionale: l'aeroporto di Lamezia Terme, l'aeroporto dello Stretto a Reggio Calabria e l'aeroporto S. Anna a Crotone. Il bacino di utenza di riferimento è rappresentato principalmente dall'intero territorio regionale calabrese e dalla provincia di Messina ma, per alcuni specifici collegamenti, in special modo presso l'aeroporto di Lamezia Terme, il bacino di utenza si estende alle province di Salerno, Potenza, Matera, Catania ed alla regione Puglia. I 3 aeroporti si differenziano rispetto ai servizi offerti, alla classe di appartenenza ed alle caratteristiche strutturali.

A8.1. ANALISI GENERALE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

Tra gli aeroporti calabresi, gli aeroporti di Lamezia Terme e dello Stretto sono destinati al transito principalmente di persone, l'aeroporto di S. Anna è ad uso esclusivo di queste.

Riguardo la mobilità delle persone, i dati più recenti, relativi al periodo gennaio-ottobre 2012, registrano che l'aeroporto di Lamezia Terme è quello in cui si è avuto il massimo numero di passeggeri in transito corrispondenti al 75,6% della mobilità regionale con il modo aereo. Rispetto alla destinazione dello spostamento, l'aeroporto di Lamezia Terme ha registrato l'81% di passeggeri in transito verso destinazioni nazionali ed il 19% verso destinazioni internazionali. L'aeroporto di S. Anna, cui corrisponde il 5,4% della mobilità di persone calabrese, ha registrato il 97% di passeggeri in transito verso destinazioni nazionali ed il 3% verso destinazioni internazionali. L'aeroporto dello Stretto, cui corrisponde il 19% della mobilità di persone calabrese, ha registrato solo passeggeri in transito su servizi nazionali (tab. A8.1).

Tab. A8.1 - Passeggeri per servizi aerei nazionali ed internazionali per aeroporto. Gennaio-ottobre 2012

Aeroporto	Nazionali	Internazionali	Totale
Crotone	132.754	4.287	137.041
Lamezia Terme	1.564.212	358.098	1.922.310
Reggio Calabria	482.244	-	482.244

Fonte: Assaeroporti, www.assaeroporti.it (ultimo accesso dicembre 2012)

I passeggeri totali per servizi aerei nazionali ed internazionali e di aviazione generale, negli anni tra il 2005 ed il 2011, sono aumentati di circa il 44% nell'aeroporto S. Anna (tab. A8.2), di circa il 98% nell'aeroporto di Lamezia Terme (tab. A8.3) e di circa il 41% nell'aeroporto dello Stretto (tab. A8.4). Se si considerano solo i servizi nazionali, che sono stati in massimo numero nei 3 aeroporti calabresi, si è registrato, nel periodo 2005-2011, un aumento dei passeggeri del 49% all'aeroporto S. Anna, di quasi il 100% all'aeroporto di Lamezia Terme e di circa il 30% all'aeroporto dello Stretto. Nello stesso periodo, i passeggeri su servizi internazionali sono diminuiti di circa il 78% all'aeroporto di S. Anna, mentre sono aumentati di circa il 94% all'aeroporto di Lamezia Terme e di circa il 37% all'aeroporto dello Stretto.

Tab. A8.2 - Aeroporto di Crotone, passeggeri per servizio. Anni 2005-2011

Servizio	2005		2011	
	valore	%	valore	%
Nazionale	81.380	95,49	121.259	98,7
Internazionale	1.835	2,15	392	0,32
Transito	-		-	-
Aviazione generale	2.006	2,35	1.200	0,98
Totale	85.221	100,00	122.851	100,00

Fonte: Assaeroporti, www.assaeroporti.it (ultimo accesso dicembre 2012)

Tab. A8.3 - Aeroporto di Lamezia Terme, passeggeri per servizio. Anni 2005-2011

Servizio	2005		2011	
	valore	%	valore	%
Nazionale	925.952	79,61	1.848.077	80,30
Internazionale	229.342	19,72	445.565	19,36
Transito	6.943	0,60	6.818	0,30
Aviazione generale	884	0,08	948	0,04
Totale	1.163.121	100,00	2.301.408	100,00

Fonte: Assaeroporti, www.assaeroporti.it (ultimo accesso dicembre 2012)

Tab. A8.4 - Aeroporto di Reggio Calabria, passeggeri per servizio. Anni 2005-2011

Servizio	2005		2011	
	valore	%	valore	%
Nazionale	392.301	98,55	511.511	91,16
Internazionale	5.788	1,45	7.943	1,42
Transito	-	-	38.986	6,95
Aviazione generale	-	-	2.667	0,48
Totale	398.089	100,00	561.107	100,00

Fonte: Assaeroporti, www.assaeroporti.it (ultimo accesso dicembre 2012)

Riguardo la mobilità delle merci, solo gli aeroporti di Lamezia Terme e dello Stretto hanno erogato ed erogano servizi per il trasporto di merce. I dati più recenti, relativi al periodo gennaio-ottobre 2012, registrano che sono state movimentate rispettivamente 1.410 e 86 tonnellate di merce all'aeroporto di Lamezia Terme ed all'aeroporto dello Stretto (tab. A8.5).

Tab. A8.5 - Movimentazione merci (ton) per aeroporto. Gennaio-Ottobre 2012

Aeroporto	Totale merce	Posta	Totale
Crotone	-	-	-
Lamezia Terme	87	1.323	1.410
Reggio Calabria	86	-	86

Fonte: Assaeroporti, www.assaeroporti.it (ultimo accesso dicembre 2012)

Negli anni tra il 2005 ed il 2011, la quantità totale in tonnellate del traffico merci e posta in arrivo/partenza è diminuita del 31% all'aeroporto di Lamezia Terme e del 32% all'aeroporto dello Stretto. In particolare, all'aeroporto di Lamezia Terme la quantità di posta trasportata ha rappresentato l'81% ed il 94% sul totale rispettivamente nel 2005 e nel 2011 (tab. A8.6).

Tab. A8.6 - Movimentazione merci (ton) per aeroporto. Anni 2005-2011

Aeroporto	2005			2011		
	Totale merce	Posta	Totale	Totale merce	Posta	Totale
Crotone	-			-	-	-
Lamezia Terme	481	2.084	2.565	103	1.671	1.774
Reggio Calabria	194	-	194	131	-	131

Fonte: Assaeroporti, www.assaeroporti.it (ultimo accesso dicembre 2012)

Riguardo la destinazione della merce, nel 2010 i servizi erogati per il trasporto di merce sono stati di linea con destinazione nazionale ed internazionale, sebbene sia all'aeroporto di Lamezia Terme che all'aeroporto di Reggio Calabria la merce ha avuto destinazione quasi esclusiva l'Italia (tabb. A8.7, A8.8).

Tab. A8.7 - Aeroporto di Lamezia Terme, movimentazione merci (ton). Anno 2010

Servizio	Di linea	Charter	Totale
Nazionale	1.936	-	1.936
Internazionale	4	-	4
Totale	1.940	-	1.940

Fonte: Istat (www.istat.it, ultimo accesso dicembre 2012)

Tab. A8.8 - Aeroporto di Reggio Calabria, movimentazione merci (ton). Anno 2010

Servizio	Di linea	Charter	Totale
Nazionale	158	-	158
Internazionale	33	-	33
Totale	191	-	191

Fonte: Istat (www.istat.it, ultimo accesso dicembre 2012)

A8.2. ANALISI GENERALE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

La Calabria è dotata di 3 aeroporti civili aperti al traffico commerciale nazionale e internazionale (aeroporto di Lamezia Terme, aeroporto di Reggio Calabria e aeroporto di Crotone) che si differenziano tra loro per classe di appartenenza, caratteristiche strutturali e servizi offerti. Secondo la classificazione riportata nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" predisposto dall'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (edizione 2 del 21/10/2003), l'aeroporto di Lamezia Terme risulta di classe 4D, mentre gli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone sono di classe 4C. Il codice alfanumerico di classificazione dipende dalle caratteristiche di pista dell'aeroporto; nel codice, il simbolo numerico tiene conto delle necessità dell'aereo critico durante le fasi di decollo, mentre quello alfabetico delle esigenze di manovra nelle fasi di rullaggio al suolo e parcheggio.

Gli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria fanno parte dello SNIT[1] (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) definito nel 2001 dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (fig. A8.1).

[1] Secondo il PGTL, la valenza di un aeroporto, nell'ambito dello SNIT, dipende dall'entità del traffico complessivo di passeggeri e merci, dalla presenza di collegamenti diretti (point to point), dalla dimensione intercontinentale, europea, nazionale (effetto hub) e dalla capacità di autonomia finanziaria (per gli investimenti e l'esercizio). Seguendo, in prima approssimazione, questi criteri, sono stati inclusi nell'insieme minimo dello SNIT attuale i 23 scali che nel 1998 hanno presentato un traffico passeggeri annuo (arrivi/partenze/transiti) superiore alle 500.000 unità; questa soglia è stata adottata in quanto individua un netto stacco nell'ordinamento dei volumi di traffico dei singoli scali.

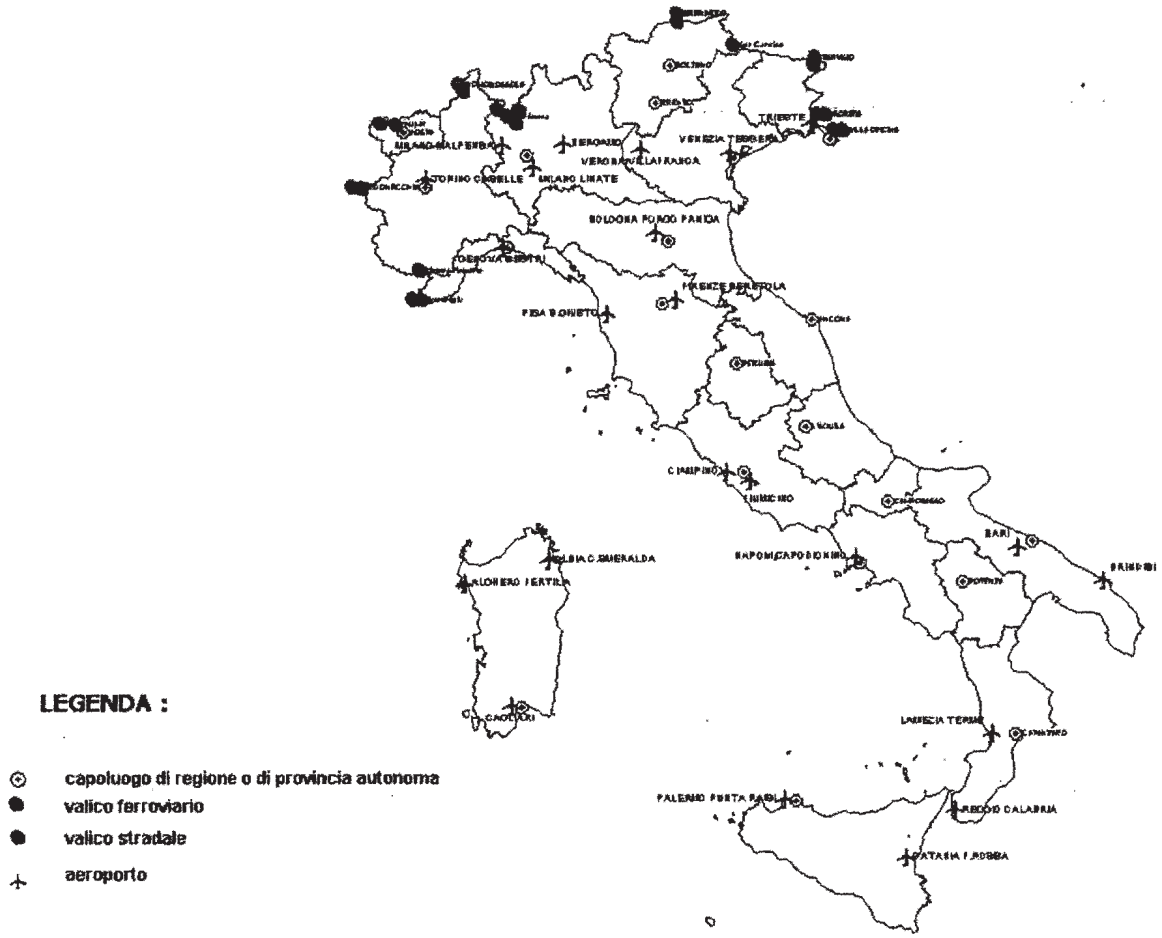


Fig. A8.1 - Insieme minimo degli aeroporti inseriti nello SNIT attuale (Fonte: PGTL, 2001)

L'**aeroporto di Lamezia Terme** si colloca nella vasta pianura lametina (provincia di Catanzaro), in località S. Eufemia. Esso occupa una posizione strategica nel territorio regionale, ricadendo all'interno di un'area posta al centro della Calabria, caratterizzata da ampi spazi pianeggianti a disposizione ed attraversata da importanti infrastrutture stradali e ferroviarie (A3 Salerno-Reggio Calabria, S.S. 18 e S.S. 280, direttrice ferroviaria tirrenica, linea ferroviaria Lamezia Terme-Catanzaro). Il suo bacino di riferimento è molto vasto ed interessa l'intero territorio regionale; inoltre, grazie ai vettori low cost ed ai relativi collegamenti internazionali, il suo bacino di utenza si estende anche alle province di Salerno, Potenza, Matera, Messina, Catania ed alla regione Puglia.

Lo scalo è gestito dalla S.A.CAL. S.p.A., Società Aeroportuale Calabrese, a capitale misto, con circa il 68% delle azioni detenuto da Enti Pubblici e il rimanente 32% in mano ad investitori privati. Attivo dal 1976, l'aeroporto si sviluppa su un'area di sedime (superficie racchiusa dalla recinzione aeroportuale esterna) di 261 ha, ad una quota di 12 m sul livello del mare. Dal punto di vista infrastrutturale, lo scalo di Lamezia Terme si caratterizza per la presenza:

- sul lato aria (air-side), di un'unica pista di volo, di una via di rullaggio e di un piazzale di stazionamento degli aeromobili;
- sul lato terra (land-side), di un'aerostazione passeggeri, di un'aerostazione merci, di un'area di ricovero degli aeromobili e di aree di parcheggio per autovetture e mezzi pubblici.

La pista di volo (runway RWY 10/28), lunga 2.414 m e larga 45 m, consente l'atterraggio e il decollo dei principali aeromobili nazionali e internazionali. Essa è collegata al piazzale di sosta degli aeromobili

mediante una via di rullaggio (taxiway) larga 30 m; quest'ultima è parallela alla runway, alla quale si collega mediante 9 raccordi. È previsto l'allungamento della pista di volo a 3.000 m, in modo da consentire agli aeromobili wide body (aerei per voli intercontinentali e che trasportano più di 300 persone) di operare sullo scalo lametino senza limitazioni di carico. I lavori di prolungamento della pista sono in corso di esecuzione. Il piazzale di sosta degli aeromobili (apron) è stato recentemente ampliato; esso comprende 21 piazzole (stands), con 2 aeree ad uso esclusivo di elicotteri e aerei da turismo (per un totale di 6 piazzole). L'aerostazione passeggeri, interessata di recente da interventi di miglioramento e ristrutturazione, è realizzata su 3 livelli, di cui due fuori terra, con una superficie coperta di circa 7.200 m^2 (escluso il terminal provvisorio); le operazioni di imbarco e sbarco passeggeri sono effettuate nel livello intermedio. L'aeroporto lametino è inoltre dotato di una vasta aerostazione merci, sempre attiva, in grado di poter effettuare una rilevante movimentazione di merci. L'area dell'aerostazione merci è composta da piazzali lato aria e lato terra e da un fabbricato di superficie coperta di 4.200 m^2. È attivo, inoltre, un ampio magazzino di temporanea custodia doganale, con doppio accesso air-side e land-side, al fine di agevolare le operazioni di ingresso e uscita delle merci soggette alle procedure di temporanea custodia. Sono inoltre disponibili i locali del P.I.F. (Posto Ispezione Frontaliero) per lo sdoganamento diretto sullo scalo di Lamezia di prodotti di origine animale, destinati o meno all'alimentazione umana, soggetti a visita ispettiva sanitaria. Per quanto concerne l'area di ricovero degli aeromobili, nello scalo lametino sono presenti 4 aviorimesse (hangars) di 1.428 m^2 ciascuno, destinate ad attività aeronautiche e corredate, altresì, di aree per uffici. L'aeroporto dispone di aree di parcheggio della capacità complessiva di circa 1.800 posti auto (1.250 posti a pagamento, 100 posti gratuiti, 350 posti riservati alle auto a noleggio, 70 posti per sosta breve con parchimetro, 37 posti riservati ai passeggeri a ridotta mobilità), al servizio dei molti passeggeri che utilizzano l'autovettura per raggiungere l'aeroporto. Per i mezzi pubblici sono disponibili parcheggi dedicati proprio sul fronte dell'aerostazione passeggeri, con 25 stalli per gli autobus e 10 per i taxi. L'aeroporto di Lamezia Terme risulta ben collegato, tramite un adeguato sistema di strade secondarie, sia allo svincolo dell'autostrada A3 (svincolo di Lamezia Terme, da cui dista circa 1 km) sia alle strade statali S.S. 18 e S.S. 280. L'autostrada A3 consente un rapido collegamento con le aree a nord e sud della regione, mentre la S.S. 280 con l'area catanzarese e la costa ionica. Un tratto di pochi chilometri della S.S. 18 consente il collegamento tra l'aeroporto e l'importante nodo ferroviario di S.Eufemia Lamezia; dalla stazione ferroviaria si arriva in aeroporto tramite bus navetta o taxi. Il collegamento dell'aeroporto con le città di Cosenza, Catanzaro, Crotone e Vibo Valentia è garantito da servizi di trasporto collettivo su gomma; i collegamenti sono prevalentemente dedicati, ma insufficienti a coprire tutti gli orari dei servizi, e presentano livelli di utilizzo medio-bassi.

L'**aeroporto di Reggio Calabria** (Aeroporto dello Stretto) è situato nella zona sud della città reggina, in località Ravagnese. Il suo bacino potenziale di utenza è costituito dalle due città di Reggio Calabria e Messina e dai relativi territori provinciali, ricoprendo un'area di circa un milione di abitanti. Nato come base militare all'inizio degli anni '30, l'aeroporto è stato riqualificato dopo la seconda guerra mondiale; nel corso degli anni le sue strutture di volo sono state potenziate, nonostante i vincoli posti dall'urbanizzazione incontrollata delle aree circostanti. La società di gestione dell'aeroporto è la SoGAS S.p.A., partecipata da Provincia di Reggio Calabria, Provincia di Messina, Comune di Reggio Calabria, Regione Calabria e Camera di Commercio di Reggio Calabria. Lo scalo aeroportuale si sviluppa su una superficie di circa 144 ha, ad una quota media di 29 m sul livello del mare, delimitata da un lato dall'abitato di Ravagnese, dall'altro dal Mar Ionio. Dal punto di vista infrastrutturale, esso presenta:

- nella zona air-side, due piste di volo e due piazzali per lo stazionamento degli aeromobili e l'aviazione generale;
- sul lato terra (land-side), un'aerostazione passeggeri e 3 aree di parcheggio per autovetture e mezzi pubblici.

L'aeroporto dello Stretto è caratterizzato dalla presenza di un sistema di 2 piste di volo incidenti:

- la principale (runway RWY 15/33), di lunghezza pari a 1.998 m e larghezza 45 .m, di recente qualificata con l'inserimento di uno start point sulla realizzata piazzola di inversione che consente un aumento della distanza utile al decollo per testata 33 di 63 m;
- la secondaria (runway RWY 11/29), avente una lunghezza 1.699 m e una larghezza di 45 m, funzionale solo per il decollo.

Le dimensioni delle piste consentono l'utilizzo dell'aeroporto da quasi tutti gli aerei narrow body in esercizio presso le diverse compagnie (aerei utilizzati per percorsi medio-brevi in grado di trasportare 100-200 passeggeri). L'aeroporto è dotato di un piazzale di sosta degli aeromobili (apron) che occupa una superficie complessiva di circa 31.100 m^2 e consente lo stazionamento contemporaneo di 5 velivoli commerciali in condizioni operative "self manouvering". Esiste inoltre un piazzale di aviazione generale (gen av) destinato allo stazionamento temporaneo di velivoli da turismo o a servizio della protezione civile, comprendente 7 stalli per velivoli da turismo e 3 per velivoli tipo canadair. I 2 piazzali sono collegati alla pista 15/33 mediante 3 raccordi. L'aerostazione passeggeri occupa una superficie di circa 7.200 m^2 ed è disposta su due livelli. L'aeroporto non è dotato allo stato attuale di area di ricovero degli aeromobili. Lo scalo dispone di 3 aree di parcheggio di cui una a pagamento, della capacità complessiva di 184 posti auto a pagamento e 210 riservati agli operatori aeroportuali; nel piazzale antistante l'aerostazione sono inoltre presenti stalli di sosta riservati a taxi ed autobus. L'aeroporto dello Stretto è raggiungibile sia da nord (area tirrenica) che da sud (area ionica) mediante la tangenziale di raccordo tra l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la S.S. 106 Ionica. Esso è inoltre servito da autolinee urbane dirette alla stazione ferroviaria centrale ed al porto di Reggio Calabria, nonché da autolinee extraurbane di collegamento con la Sicilia (Messina) e la fascia ionica calabrese (fino a Caulonia Marina).

L'**aeroporto S.Anna di Crotone** è collocato sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto, a sud di Crotone. Esso ricade in un'area ad elevata valenza ambientale e turistica, compresa tra la zona archeologica di Capo Colonna ed il promontorio di Capo Rizzuto, che delimita l'area marina protetta, uno dei principali parchi marini del Mediterraneo. Per la sua posizione geografica, l'aeroporto ha un bacino potenziale di utenza che comprende l'intera provincia di Crotone, la fascia ionica cosentina, parte dell'altopiano della Sila ed i comuni della provincia di Catanzaro che ricadono a nord del capoluogo calabrese; in tale area si conta una popolazione residente di circa 450.000 abitanti, che rappresenta circa il 25% dell'intera popolazione Calabrese. Realizzato a fini bellici negli anni '40, l'aeroporto subì pesanti bombardamenti da parte della Royal Air Force britannica; la sua riapertura al traffico commerciale risale al 1996. Esso è gestito dalla società Aeroporto S. Anna S.p.A. a capitale pubblico (Camera di Commercio di Crotone, Provincia di Crotone, Comune di Crotone e Regione Calabria). L'aeroporto si estende su un'area di circa 150 ha, avente un'altitudine media di 157 m sul livello del mare. Esso presenta:

- nella zona air-side, una pista di volo ed un piazzale di sosta degli aeromobili
- nella zona land-side un terminal passeggeri ed un'area di parcheggio per autoveicoli.

La pista di volo (runway RWY 17/35) ha una lunghezza di 2.000 m ed una larghezza di 45 m; è previsto il suo prolungamento a 2.500 m. Il piazzale di sosta degli aeromobili (apron) si estende complessivamente per circa 52.000 m^2; esso comprende 7 piazzole di sosta ed è direttamente collegato alla pista di volo. Lo scalo aeroportuale dispone di una nuova aerostazione passeggeri Pitagora, inaugurata nel 2004, strutturata per un traffico di 250.000 passeggeri/anno; la sua superficie utile netta è di circa 4.000 m^2 distribuita su due piani. Nel piazzale antistante il terminal è presente un'area di parcheggio a pagamento, avente una capacità di 100 posti auto; sono inoltre presenti stalli di sosta per taxi ed autobus. L'accessibilità all'aeroporto è garantita, sia da nord che da sud, dalla strada statale S.S. 106 Ionica. L'aeroporto è anche adiacente alla linea ferroviaria ionica, ma è privo di un raccordo diretto con quest'ultima; d'altro canto la linea ionica offre attualmente servizi molto limitati, per cui non svolge

di fatto alcun ruolo per l'accessibilità dello scalo. Il collegamento tra la città e l'aeroporto è garantito da un bus navetta, coordinato con gli orari dei voli di linea principali.

A8.3. INTERVENTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE ED INTERVENTI FINANZIATI

Per quanto riguarda l'aeroporto di Lamezia Terme:

- sono in corso di realizzazione i lavori prolungamento della pista di volo da 2.400 m a 3.000 m (fondi CIPE);
- il POR Calabria FESR 2007-2013 prevede la realizzazione del primo lotto della nuova aerostazione passeggeri; il progetto preliminare della nuova aerostazione passeggeri è stato approvato dall'ENAC nell'aprile 2012;
- il PON Reti e Mobilità 2007-2013 prevede 5 interventi sulle infrastrutture di volo: bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28, completamento impianti pista di volo testata 28, ampliamento piazzale aeromobili, center line e AVL, adeguamento strip di sicurezza della pista di volo.

Nell'aeroporto di Crotone sono in corso di realizzazione i lavori di *Adeguamento normativo, riassetto funzionale e distributivo dell'Aerostazione Passeggeri - Fase Transitoria – e opere complementari inerenti la safety e la security aeroportuale*, previsti nell'ambito del Protocollo d'Intesa del 16.03.2011 e finalizzati in particolare all'ottimizzazione ed integrazione di tutti i diversi componenti e sub-sistemi collocati nell'aerostazione, al fine di migliorare l'attuale livello qualitativo di servizio (operativo e funzionale) e di superare le attuali criticità, creando così un più valido sistema attrattivo del traffico. Il Protocollo d'Intesa del 16.03.2011 prevede tra l'altro la messa in sicurezza del sedime aeroportuale, la ristrutturazione e l'ampliamento di aerostazione e opere esterne e la riqualificazione e il prolungamento della pista di volo 17/35.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Reggio Calabria, sono in corso di realizzazione i lavori di ampliamento e rifacimento parziale dell'aerostazione, finalizzati in particolare all'ampliamento della zona commerciale, alla creazione di nuovi gate, alla sopraelevazione dell'edificio esistente ed alla costruzione di una nuova palazzina adibita ad uffici per gli operatori aeroportuali.

A8.4. ANALISI DI BENCHMARKING E CRITICITÀ

Al fine di poter analizzare la dotazione di infrastrutture aeroportuali in Calabria e ricostruire un quadro comparativo rispetto al livello di infrastrutturazione delle altre regioni italiane, si è fatto riferimento a specifici indicatori proposti in molteplici studi di settore, ed in particolare a:

- *indicatore sintetico di dotazione di infrastrutture aeroportuali*, elaborato dall'Istituto G. Tagliacarne;
- *indici di densità di infrastrutture aeroportuali rispetto alla superficie territoriale*, che misurano la superficie delle piste, le aree di sedime e le aree di parcheggio degli aerei in rapporto all'estensione territoriale.

Con riferimento al primo indicatore (tab. A8.9) è possibile notare come la Calabria presenti un indice di dotazione inferiore alla media nazionale; posto, infatti, uguale a 100 l'indice medio di infrastrutturazione a scala nazionale, la Calabria presenta un indice pari a 76,4 che, comunque, supera il valore relativo al Mezzogiorno (62,4). Appare utile segnalare che per la determinazione del suddetto indicatore sono stati considerati dati specifici relativi a: dimensioni dell'area di sedime, superficie dell'area di parcheggio degli aerei, dimensioni delle piste, attività commerciali non aeronautiche in zona air-side e land-side, spesa di gestione finanziaria, distanza dalla città.

Tab. A8.9 - Indicatore sintetico di dotazione di aeroporti. Anno 2011 (indice Italia =100)

Area territoriale	Indicatore di dotazione di aeroporti
Prov. Cosenza	0,0
Prov. Crotone	111,9
Prov. Catanzaro	199,1
Prov. Vibo Valentia	0,0
Prov. Reggio di Calabria	131,1
CALABRIA	76,4
Nord-ovest	122,8
Nord-est	81,5
Centro	159,6
Sud e isole	62,4
ITALIA	100,0

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

L'analisi degli indici di densità di infrastrutture aeroportuali rispetto alla superficie territoriale consente di evidenziare, in maniera più esplicita, come la Calabria non disponga di un elevato livello di infrastrutturazione in termini di superficie di piste aeroportuali, di aree di sedime e di aree di parcheggio degli aerei (fig. A8.2).

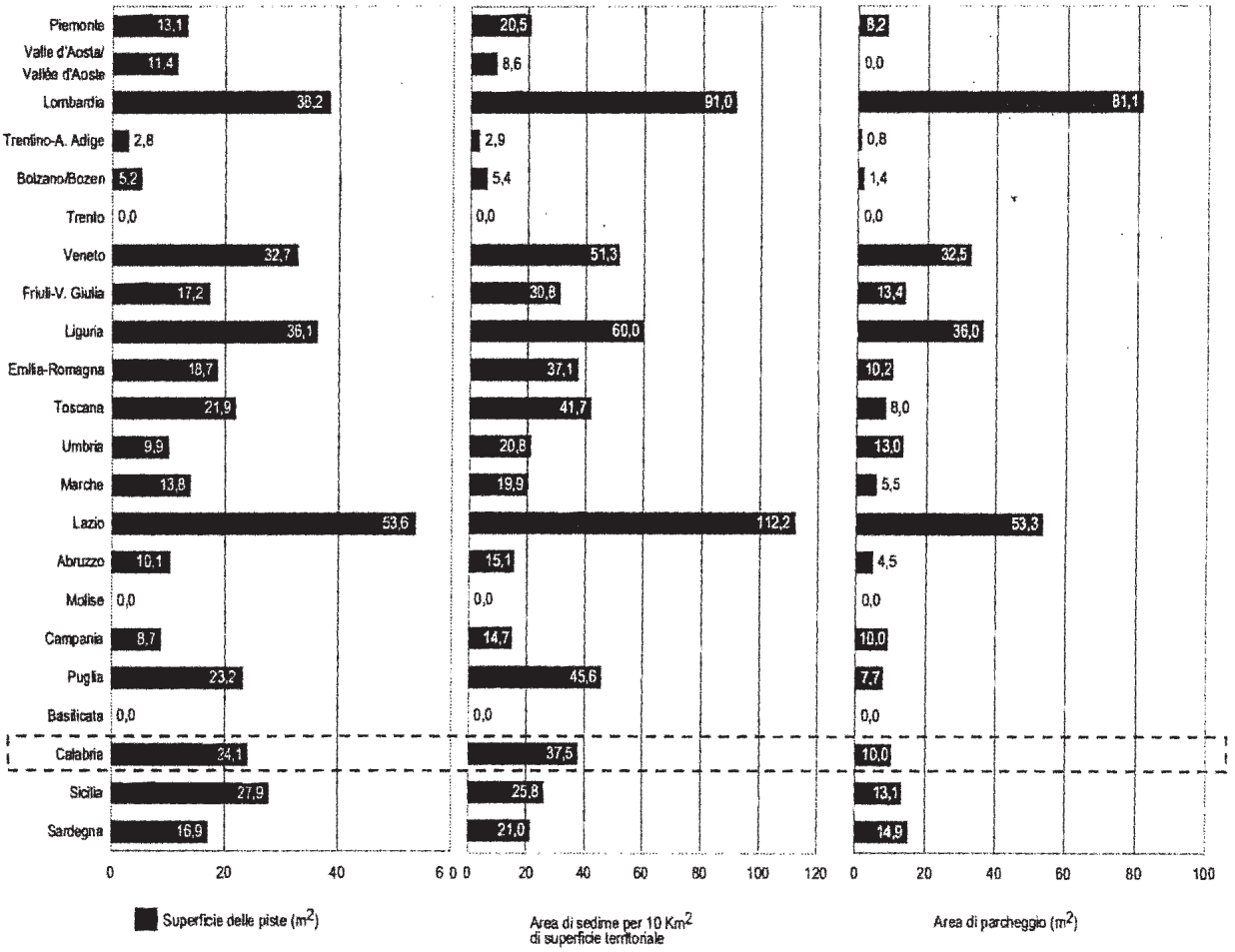


Fig. A8.2 - Indicatori di dotazione delle infrastrutture aeroportuali per km² di superficie territoriale per regione. Anno 2004. (Fonte: Istat (2008) - Atlante statistico territoriale delle infrastrutture)

Oltre al livello di infrastrutturazione, le criticità del sistema aeroportuale calabrese riguardano principalmente l'offerta di voli che, pur presentando tassi di crescita negli ultimi anni, risulta modesta nel panorama del trasporto aereo nazionale e internazionale.

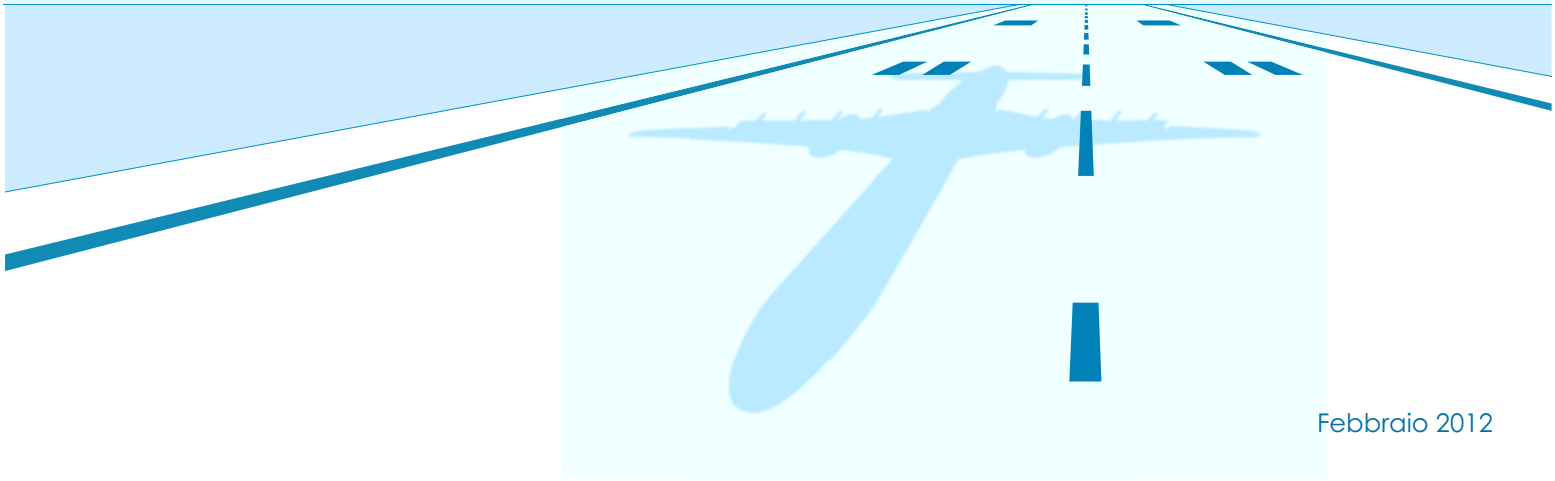
Pur disponendo di 3 aeroporti e di una posizione privilegiata nel bacino del Mediterraneo, la Calabria offre connessioni dirette sulle relazioni nazionali e internazionali con frequenza limitata, spesso ridotta ad alcuni giorni a settimana e con carattere stagionale. Inoltre la mancanza di integrazione modale riduce ulteriormente le potenzialità dei nodi aeroportuali calabresi.

Le potenzialità di crescita dei 3 scali calabresi sono significative anche se, in una logica di bacino, la relativa vicinanza può apparire un elemento di ostacolo. Tali potenzialità non sono pienamente espresse a causa della mancanza di una strategia regionale di valorizzazione delle specializzazioni degli aeroporti e di cooperazione e integrazione tra gli stessi scali.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Piano Nazionale degli Aeroporti



Febbraio 2012

Il Piano Nazionale degli Aeroporti è stato completato nel febbraio 2012.
I dati e le informazioni utilizzate derivano da fonti nazionali (centrali e locali), organismi comunitari ed internazionali, pubbliche amministrazioni, società di gestione aeroportuale, vettori, associazioni e organizzazioni di categoria. Sono possibili errori materiali, omissioni, inesattezze e mancati aggiornamenti alla data di completamento del documento, che si prega di segnalare ad ENAC_Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti.

Questa pubblicazione, esclusi i loghi, può essere riprodotta gratuitamente in qualsiasi formato o mezzo per fini non commerciali di ricerca, studio personale o per la circolazione interna nell'ambito di un'organizzazione. La pubblicazione deve essere riprodotta in modo fedele e non utilizzata in un contesto fuorviante.
La riproduzione parziale o totale del contenuto è autorizzata soltanto con la citazione della fonte (titolo ed edizione).

Executive Summary

Nel 2011, gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 149 milioni di passeggeri; nonostante la congiuntura economica, il traffico aereo, dopo la flessione del 2009, è tornato a crescere in Italia a ritmi sostenuti. Con il 7% di incremento dei flussi rispetto al 2009, ed il 6,5% rispetto al 2010, l'Italia è al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico Paese, tra i principali mercati europei, che ha recuperato i livelli di traffico passeggeri pre-crisi. Il flusso dei passeggeri che transitano dagli aeroporti genera sull'economia dei territori un ritorno stimato in almeno 100 miliardi €/anno.
Le previsioni di crescita per il Paese, indicano il possibile raddoppio del traffico entro il 2030, circa 300 milioni di passeggeri, con un aumento soprattutto del traffico internazionale.
La crescita del traffico aereo è riconosciuta in tutta Europa quale elemento fondamentale per lo sviluppo economico, e si potrà realizzare solo se:

- la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e potenziamenti, comunque laddove compatibile con le condizioni ambientali;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con gli altri modi di trasporto.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti evidenzia le opportunità per il Paese di raccogliere la sfida dello sviluppo evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti, le soluzioni possibili, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali. Per ognuno dei temi esplorati, regolamenti e decisioni UE, caratterizzazioni del trasporto aereo nazionale e del trasporto merci, intermodalità, territorio, ambiente, il Piano fornisce, a fronte del relativo scenario, la visione e le strategie da adottare.

Il Piano si fonda sulle seguenti strategie:

- classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali;
- aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti quale elemento insostituibile per superare la prevista crisi di capacità e dare l'indispensabile sostegno alla crescita economica del Paese;
- salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;
- sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;
- limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;
- realizzazione dei soli aeroporti di Viterbo nel Lazio, per accogliere il traffico che sarà delocalizzato da Ciampino, e a Grazzanise, in Campania, per sostenere gli sviluppi che non saranno compatibili con Napoli Capodichino;
- nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, dovranno essere valutate opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;
- elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
- attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico.

Il Piano Nazionale individua, sulla base delle analisi svolte dallo Studio* , la rete degli aeroporti di interesse nazionale, come nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, ai sensi del Codice della Navigazione, che dovranno rispondere alla domanda di traffico entro il prossimo ventennio. Sistemi aeroportuali diversi dagli esistenti non sono singolarmente individuati in quanto le recenti norme europee ne legano l'istituzione alla qualità della governance, ma sono identificati i gruppi di aeroporti potenzialmente interessati.
Gli aeroporti di interesse regionale o locale, appartenenti al demanio aeronautico, non identificati nella rete di interesse nazionale, sono suscettibili di trasferimento agli Enti locali ai sensi del D.Lgs. 85/2010, con esclusione di quelli che saranno destinati a funzioni o ruoli di specifica valenza e pertanto sottoposti ad un governo nazionale.

Nella rete nazionale il Piano, coerentemente con quanto già fatto in ambito europeo con le reti TEN-T, ed in analogia, individua:

- gli scali principali, che rispondono oggi alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e saranno in grado di garantire nel tempo tale funzione. Tali aeroporti sono caratterizzati da un elevato grado di connettività con le destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale; gli stessi scali sono compresi nella rete europea TEN-T e circa la metà ne costituisce la parte "core".
- gli scali di servizio base, che per la ridotta estensione dei bacini di utenza risultano rispondere ad una domanda di traffico con estensione regionale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali o da altre infrastrutture di trasporto. Tali aeroporti sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete, con alcuni collegamenti a livello europeo point to point; gli stessi scali assicurano una diffusa ed uniforme copertura del territorio nazionale e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete. La metà di essi è altresì parte della rete TEN-T europea.

La rete nazionale, così come definita nel Piano, è stata individuata in un'ottica di sistema integrato e costituisce un insieme unitario che:

- dà risposta alle esigenze di mobilità del cittadino;
- attua in concreto politiche di coesione dei territori (anche in linea con le policies europee) e pari opportunità nell'accesso alla rete;
- contribuisce a facilitare l'accesso dei flussi turistici alle differenti aree del Paese;
- fornisce il dovuto supporto allo sviluppo economico ed accesso ai mercati per le Piccole Medie Imprese, anche in ragione della diffusione di esse sul territorio nazionale e dell'articolazione dell'economia;
- tiene conto della configurazione del Paese e della diffusa presenza sul territorio dei centri di interesse culturale e socio economici;
- integra in una rete unitaria nazionale tutti gli aeroporti a prevalente vocazione commerciale, salvaguardando anche la necessaria uniformità di regole che essi devono seguire in un mercato liberalizzato quale il trasporto aereo.

Per gli scali principali, il Piano indica le strategie di intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere prioritarie e gli interventi necessari di potenziamento e miglioramento dei servizi, definendo le condizioni per indirizzare le risorse in modo efficace sul territorio.
Particolare attenzione è posta nel Piano al tema dell'accessibilità agli aeroporti e alle connessioni intermodali, affinché i territori possano trarre i maggiori benefici dallo sviluppo degli scali.

** "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", redatto nel 2009-2010 da One Works, KPMG, Nomisma per conto di ENAC*

A tale riguardo, il Piano indica che:

- gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti principali che hanno una funzione strategica;
- i collegamenti che assicurano l'accessibilità ai tre Gate Intercontinentali (Roma, Milano e Venezia) sia viari che su ferro, con specifico indirizzo al collegamento con l'Alta Velocità, siano posti come urgenti e indifferibili nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti;
- sia garantita l'attuazione degli interventi da parte delle Istituzioni nazionali, attraverso impegni della spesa pubblica in materia di investimenti;
- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati processi di pianificazione degli ulteriori collegamenti su ferro indicati dal Piano.

Il Piano contiene infine un "Action Plan" che definisce per gli aeroporti principali della rete nazionale il profilo funzionale, strategico o primario, al fine di determinare la priorità degli interventi per gli scali che hanno una funzione strategica nella rete. Per ogni profilo funzionale è definita la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare durante la vigenza del Piano, sia per le infrastrutture air side e land side che per le infrastrutture di accesso, gomma e ferro.
L' Action Plan individua inoltre gli aeroporti cargo e gli scali il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio.

L' Action Plan è articolato in macrobacini di traffico e definisce, per gli aeroporti principali:

- gli interventi mirati allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti e al potenziamento dell'accessibilità e delle interconnessioni modali degli stessi, sia alla scala locale che nazionale;
- gli interventi prioritari, divisi per tipologia;
- i costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;
- le prestazioni attese dagli aeroporti, attraverso la definizione di requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- la proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale.

ROMA 15 febbraio 2012

Indice

01 INTRODUZIONE 1
1.1 Esigenze 1
1.2 Sfide e opportunità 2
1.3 Struttura del Piano Nazionale 3

02 GLI ORIENTAMENTI EUROPEI 5
2.1 La nuova rete di trasporto trans – europeo (TEN–T) 5
2.2 Single European Sky 2 5

03 IL TRASPORTO AEREO ITALIANO 7
3.1 Aeroporti e ricadute economiche 7
3.2 La crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio 7
3.3 Le caratteristiche della rete aeroportuale e del traffico aereo 8
3.4 I limiti per la crescita 9
3.5 Accessibilità aeroportuale e intermodalità 9
3.6 Trasporto aereo e Alta Velocità 10

04 SVILUPPO DEGLI AEROPORTI E TERRITORIO 12
4.1 Tutela delle aree a rischio di impatto 12
4.2 Vincoli aeronautici 13

05 IL TRASPORTO MERCI 14
5.1 Il traffico cargo in Italia 14
5.2 Natura della domanda air cargo 15
5.3 Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo 16

06 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE 18
6.1 Il rapporto aeroporto – ambiente 18
6.2 Le strategie europee 18
6.3 Il contributo degli aeroporti alle strategie nazionali 19
6.4 La Valutazione ambientale strategica 19

07 LA "RETE AEROPORTUALE NAZIONALE" 20
7.1 Le caratterizzazioni della rete 20
7.2 La struttura della rete degli aeroporti di interesse nazionale 20

08 GLI AEROPORTI DI INTERESSE LOCALE 24

09 STRATEGIE DI INTERVENTO 25

10 ACTION PLAN DI SVILUPPO DELLA RETE 27

11 PROFILI FUNZIONALI DEGLI SCALI DELLA RETE 28
11.1 Aeroporti strategici 28
11.2 Aeroporti primari 28
11.3 Nuovi aeroporti 28
11.4 Aeroporti Cargo 28
11.5 Scali con sviluppo correlato 29
11.6 Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio 29

12 ASSETTO DELLA RETE E INTERVENTI PRIORITARI 31
12.1 Assetto della rete 31
12.2 Interventi prioritari 32
12.3 Schede degli interventi 34

13 MACROAREA DEL NORD OVEST 35
13.1 Quadro di riferimento 35
13.2 Strategie di sviluppo 35
13.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Ovest 37

14 MACROAREA DEL NORD EST 43
14.1 Quadro di riferimento 43
14.2 Strategie di sviluppo 43
14.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Est 44

15 MACROAREA DEL CENTRO NORD 49
15.1 Quadro di riferimento 49
15.2 Strategie di sviluppo 49
15.3 Interventi prioritari negli scali strategici del Centro Nord 52

16 MACROAREA DEL CENTRO 55
16.1 Quadro di riferimento 55
16.2 Strategie di sviluppo 55
16.3 Interventi prioritari per gli aeroporti strategici del Centro 57

17 MACROAREA DEL SUD 62
17.1 Quadro di riferimento 62
17.2 Strategie di sviluppo 63
17.3 Interventi prioritari degli aeroporti strategici del Sud 65

18 SICILIA 70
18.1 Quadro di riferimento 70
18.2 Strategie di sviluppo 70
18.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sicilia 72

19 SARDEGNA 75
19.1 Quadro di riferimento 75
19.2 Strategie di sviluppo 76
19.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sardegna 77

01 Introduzione

E' da tempo intensamente sentita l'esigenza di disporre, nel settore del trasporto aereo, di strumenti aggiornati in grado di cogliere la nuova realtà delle infrastrutture aeroportuali nel nostro Paese; intendendo per "strumenti" sia gli atti di analisi che quelli programmatori di indirizzo strategico del settore.
Di fatti non si può non richiamare la storia degli ultimi 20 anni, a partire dagli stanziamenti di fondi pubblici con la legge 449/85 che, coerentemente con gli indirizzi di assetto configurati nell'ultimo studio sul sistema aeroportuale italiano dal titolo "Studi ed elaborazioni relativi al Piano Generale degli Aeroporti" del 1986, ha visto una concentrazione di risorse sui due aeroporti cardine del Paese, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, riconoscendo a questi la centralità di poli aeroportuali per il centro e nord Italia, il cui sviluppo si è poi attuato nel decennio successivo.
Di conseguenza negli anni '90 l'assetto della rete aeroportuale italiana si configurò sul cosiddetto impianto "Hub and spoke", in cui gli altri aeroporti giocavano il ruolo di conferimento del traffico sui nodi primari di Roma e Milano.
L'affermazione delle liberalizzazioni nel trasporto aereo, il fenomeno low cost, l'ampliamento dell'accesso al mezzo aereo ai diversi livelli sociali, la crisi del vettore nazionale e lo sviluppo al contempo delle altre componenti modali del trasporto hanno comportato, nel nostro Paese, una realtà di distribuzione del traffico che a differenza degli altri paesi europei non ha una concentrazione prevalente sugli aeroporti HUB, ma vede una ripartizione quasi paritetica tra gli scali di Roma e Milano e gli altri.
A ciò hanno indubbiamente contribuito le compagnie low cost rafforzando i collegamenti punto-punto ampliando il mercato attraverso quegli scali decentrati che avevano minore appetibilità nella rete.

1.1 Esigenze

Le connotazioni tecnico-qualitative di questo strumento di pianificazione devono rispondere a quelle aspettative, ampiamente sentite nel settore, di un riferimento programmatico aggiornato non dirigistico (come in passato), bensì confacente in quanto a flessibilità, all'evoluzione del mercato caratterizzato dalle liberalizzazioni del trasporto aereo e dalle privatizzazioni degli aeroporti.
La portata del Piano Nazionale, pur rispondendo alle esigenze di individuazione degli aeroporti di "interesse nazionale" di cui all'art. 698 del Codice della Navigazione, va oltre la mera classificazione degli stessi attraverso una lettura in termini di rete funzionale e di ruolo in analogia alla chiave di lettura applicata nel contesto europeo per le reti TEN. Ciò consente una congruenza di rapporto tra la rappresentazione dell'assetto nazionale rispetto a quello della dimensione europea identificando così la rete quale supporto allo sviluppo economico del Paese da un lato, ed alla mobilità del cittadino dall'altro; ove il cittadino è inteso in senso assoluto cioè senza colorazione nazionalistica.
Nel ruolo certamente sono implicite le caratteristiche di complessità e specificità che la rete italiana presenta in quanto al rapporto della distribuzione del traffico tra i due poli principali di Roma e Milano e gli altri, secondo un modello ben diverso da quello riscontrabile in altri paesi europei. Nondimeno entrano, ai fini della valenza, le qualità funzionali in termini di: connettività, intermodalità, accessibilità, sostenibilità ambientale, rapporto con il territorio e capacità.

1.2 Sfide e opportunità

Poiché il trasporto aereo contribuisce in modo significativo al sistema economico nazionale per il suo impatto diretto sull'economia, esso riveste un ruolo rilevante nel settore produttivo, consentendo le connessioni a lunga distanza, facilitando l'accesso ai mercati, gli investimenti interni, le esportazioni, il turismo e favorendo, in generale, una più rapida mobilità dei cittadini.
Le strategie di sviluppo del trasporto aereo possono giocare pertanto un ruolo importante nel processo di rilancio dell'economia e devono essere considerate prioritarie ed integrate nel contesto delle più ampie strategie di sviluppo economico ed infrastrutturale del Paese.
Per apprezzare immediatamente le consistenze in gioco, è sufficiente considerare che nonostante la congiuntura economica globale il traffico aereo, dopo la flessione del 2009 è tornato a crescere a ritmi sostenuti, e con 149 milioni di passeggeri nel 2011, l'Italia si conferma al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico paese tra i principali mercati europei che ha recuperato i livelli di traffico passeggeri pre-crisi, nonostante la debole crescita economica.
Le previsioni di crescita del traffico passeggeri per il Paese, indicano un raddoppio del traffico nel 2030, pari a circa 296 milioni di passeggeri.
Non sono trascurabili a questo proposito le potenzialità dovute agli effetti dell'impetuosa crescita dei mercati e dei flussi di passeggeri e merci nel Middle East e Far East che cominciano a farsi sentire con un incremento del traffico e con la rafforzata presenza di operatori provenienti da quelle aree.
A fronte della crescita del traffico, i programmi per l'adeguamento sia della capacità e dei livelli di servizio degli scali, che delle infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità e le connessioni intermodali, evidenziano rallentamenti e addirittura mancati sviluppi, così come risulta sensibilmente ridotta la disponibilità di risorse allocate sui progetti di interesse pubblico e ancora limitatissimo il contributo di capitale privato a supporto degli investimenti infrastrutturali.

Il quadro dello sviluppo delle infrastrutture in Italia registra fra le maggiori difficoltà nella programmazione: la mancanza di criteri rigorosi per la scelta di opere prioritarie; l'ampia sovrapposizione di ruoli tra i diversi livelli di governo; l'incertezza e inadeguatezza del quadro economico e finanziario; il precario funzionamento dei sistemi di monitoraggio sui tempi e costi delle opere.
Alcune peculiari caratteristiche della rete aeroportuale italiana, quali la morfologia del territorio e la sensibilità ambientale, la struttura delle connessioni, la distribuzione della popolazione e l'articolazione dell'economia, possono costituire fattori critici rilevanti rispetto allo sviluppo e alla competitività del settore. Inoltre, il deficit di pianificazione delle necessarie aree di salvaguardia per le future espansioni, di sviluppo armonico di infrastrutture e territorio, di adeguata accessibilità e intermodalità, induce una complessiva fragilità del sistema aeroportuale rispetto alle opportunità di sviluppo del settore.
Riconoscendo la strategicità dello sviluppo del trasporto aereo per la crescita economica dei territori, il Piano Nazionale per la rete aeroportuale mira a cogliere nel più breve tempo possibile la sfida del superamento dei fattori critici, raccogliendo le opportunità di sviluppo, sia in termini di quantità dei flussi di traffico, sia in termini di qualità delle trasformazioni territoriali.
In tale quadro, la sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente sono per il Piano Nazionale i registri di piani di azione che poggiano sugli obiettivi di incremento della capacità infrastrutturale e commerciale, e di migliori livelli di servizio per gli utenti, che utilizzano il trasporto aereo come parte del sistema complessivo della mobilità.
Il valore del Piano Nazionale risiede nel contributo alla modernizzazione della mobilità nel Paese attraverso un presidio di qualità degli accessi dalle lunghe distanze e delle interconnessioni con le modalità di trasporto su gomma, ferro ed acqua che assicurano la distribuzione dei flussi sul territorio.
La rete nazionale degli aeroporti rappresentata nel Piano e la valenza strategica definita per ciascun aeroporto, costituiscono la base per l'articolazione dell'Action Plan che, coniugando le esigenze di scala

europea e nazionale con la dimensione territoriale, definisce gli interventi infrastrutturali necessari, con costi e competenze, con orizzonte 2025.
Il recupero del deficit di pianificazione potrà avvenire solo con una visione integrata e prospettica dello sviluppo sulla quale fondare, con istituzioni centrali e locali, un programma di interventi capace di grandi opere, come il potenziamento dei gate intercontinentali (poli di Roma, Milano e Venezia), attento alla scala della soluzione puntuale, come i miglioramenti dell'accessibilità dell' "ultimo miglio" e delle interconnessioni fra le diverse modalità di trasporto.
Le azioni in grado di incentivare lo sviluppo della rete aeroportuale e creare le condizioni perché il mercato realizzi lo sviluppo, sono così individuabili:

a) migliorare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, prima di favorire l'offerta di capacità aggiuntiva, per contenere gli impatti sull'ambiente ed il paesaggio dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture;
b) generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua in un quadro di sviluppo compatibile con l'ambiente;
c) promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e le interconnessioni fra le diverse modalità di trasporto negli ambiti aeroportuali;
d) modernizzare e potenziare le infrastrutture esistenti creando, attraverso previsioni a medio e lungo termine, qualità funzionale e flessibilità degli sviluppi;
e) favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità aeronautica e infrastrutturale, e la gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti;
f) favorire lo sviluppo degli aeroporti, anche migliorandone l'accessibilità stradale e ferroviaria, per alimentare i flussi degli scali con traffico intercontinentale e sviluppare le connessioni europee point-to-point;
g) integrare l'evoluzione della rete aeroportuale con le politiche di sviluppo delle altre modalità di trasporto e di programmazione degli investimenti;
h) integrare l'evoluzione della rete aeroportuale con le strategie di sviluppo dei territori;
i) assegnare le risorse disponibili alle sole infrastrutture di collegamento ritenute strategiche per sviluppare sistemi di trasporto intermodali, migliorando le condizioni di accessibilità e i collegamenti fra di esse;
j) fornire punti di riferimento e maggiori certezze a tutti i portatori di interesse nello sviluppo aeroportuale futuro, e allo stesso tempo delineare un approccio flessibile per adattare le previsioni a lungo termine con la pianificazione di breve e medio periodo.

1.3 Struttura del Piano Nazionale

Il Piano Nazionale costituisce atto programmatico su base tecnica ed economica in relazione agli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese rispetto alle altre infrastrutture per l'accessibilità ed intermodalità programmate a scala nazionale e regionale.
Le valutazioni e le scelte strategiche del Piano utilizzano le analisi sviluppate nello "Studio della rete aeroportuale nazionale" del 2010 (di seguito Studio).
Il Piano assume valenza di strumento a sostegno delle politiche di sviluppo della rete aeroportuale su orizzonte di medio - lungo termine (anno 2025), delineando le strategie per la pianificazione infrastrutturale, onde aumentare la competitività del nostro Paese, e definisce, in coerenza ed attuazione dell'art. 698 del Codice della Navigazione, "gli aeroporti e i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, quali nodi essenziali delle competenze esclusive dello Stato".
Il Piano è perciò un atto strategico/politico unitario per la cui attuazione occorre attivare un percorso procedurale per il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali interessati alla definizione della rete aeroportuale, all'adeguamento delle infrastrutture ed alla loro integrazione con le altre modalità di trasporto, nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei.

In particolare l'esplicazione del valore strategico del documento fonda sulla definizione:

- della rete nazionale, attraverso l' individuazione della valenza e ruolo di ciascun aeroporto in relazione a parametri di performance oggettivi;
- del quadro di sviluppo del settore aeroporti in grado di favorire la crescita economica e la mobilità del cittadino;
- della coerente pianificazione infrastrutturale con il quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- di rapporti coordinati fra aeroporti e territori, preservando le aree per lo sviluppo e armonizzando la pianificazione delle infrastrutture e delle funzioni urbane;
- di un quadro di sostenibilità ambientale della rete sul lungo periodo;
- di un Action Plan che fornisce le indicazioni tematiche per macroaree, in forma di strumento mirato, con possibili effetti immediati sia per la soluzione delle criticità rilevate dallo Studio, che per porre le basi di nuovo sviluppo. Con tale strumento sarà possibile perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della Navigazione.

Lo stesso modello delineato dal Piano Nazionale, costituisce quindi il riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, rispetto al quale i gestori degli impianti e gli operatori dovranno adeguare, sulla base di specifici Master Plan, le proprie linee di sviluppo strutturale ed i propri investimenti. Soggetti pubblici e privati, portatori di interessi rispetto allo sviluppo del trasporto aereo, potranno quindi orientare le proprie politiche di sviluppo economico-territoriali e i propri impegni, per promuovere rapporti sinergici tra flussi di traffico passeggeri e merci, aeroporti e territorio.

02 Gli Orientamenti Europei

2.1 La nuova rete di trasporto trans – europeo (TEN–T)

Il Piano Nazionale riconosce quale quadro di riferimento complessivo la rete di trasporto trans-europea. La proposta di revisione della rete transeuropea dei trasporti, che delinea la nuova struttura del network e i relativi finanziamenti per il periodo 2014 – 2020, è stata recentemente presentata dalla Commissione europea.
La nuova rete TEN-T è basata, secondo la proposta [1], su un nuovo approccio che identifica due livelli:

- una Core network (rete centrale) che dovrà essere pienamente operativa e completa entro il 2030. Tale rete, favorirà i collegamenti e i nodi più importanti della TEN-T e fungerà da struttura portante dei trasporti nel mercato unico.
- una Comprehensive network (rete globale) che ricomprende la core network, pienamente operativa e completa entro il 2050. La comprehensive network garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni e sarà finanziata principalmente dagli Stati membri.

Entrambi i livelli comprendono tutti i modi di trasporto: stradale, ferroviario, aereo, marittimo, nonché le piattaforme intermodali.
Anche gli aeroporti degli Stati membri sono stati classificati in core airports, in quanto servono conurbazioni urbane classificate come core node e comprehensive airports. Per quanto riguarda l'Italia, la core network proposta comprende gli scali di Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo-Orio al Serio, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Roma Fiumicino, Napoli e Palermo.
Tali aeroporti, in quanto nodi strategici dell'intera rete TEN-T europea, secondo la proposta suddetta, dovranno svilupparsi assicurando l'interconnessione tra le modalità aria – ferro.

[1] *Proposal COM (2011) 650*
[2] *Regolamento CE 549/2004 del 10/03/2004 e successivi Regolamenti applicativi.*

2.2 Single European Sky 2

Il Piano Nazionale riconosce la particolare rilevanza del pacchetto di misure di implementazione del programma per la costituzione di un Cielo Unico Europeo.
Il regolamento Single Sky 2 [2], al fine di mettere in condizione gli aeroporti di soddisfare la crescente domanda di trasporto aereo in Europa, prevede una serie di azioni relative al controllo dello spazio aereo, alla sicurezza, all'innovazione tecnologica in materia di gestione del traffico aereo e della capacità a terra, che perseguono i seguenti obiettivi principali:

- rendere più stringente la vigente legislazione sul Cielo Unico, in modo da conseguire gli auspicati obiettivi ambientali e di efficienza;
- attuare il programma SESAR (Single European Sky ATM Research) che metterà a disposizione le tecnologie del futuro;
- ampliare le competenze dell'Agenzia europea per la Sicurezza dell'Aviazione (EASA) agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo ed ai servizi di navigazione aerea;
- realizzare compiutamente il "Piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti".

La rilevanza del regolamento Single Sky 2 per il sistema aeroportuale, risiede nell'aver evidenziato che per soddisfare la crescente domanda di trasporto aereo è necessario preservare l'efficienza globale dell'intera rete, garantendo che la capacità degli aeroporti resti allineata a quella dello spazio aereo.
Gli sforzi che saranno profusi per l'ottimizzazione del controllo del traffico aereo, in termini di innovazione tecnologica ed efficienza delle procedure, rischiano infatti di essere vanificati dalla mancanza di capacità delle infrastrutture a terra, che può diventare il vero collo di bottiglia del sistema: ritardi dei voli, difficoltà di movimentazione sui piazzali, rallentamento dei flussi dei passeggeri, nonché difficoltà di accesso agli aeroporti, possono determinare inefficienze sull'intera rete e avere ripercussioni negative sulla competitività a livello mondiale delle compagnie aeree europee e dei

sistemi aeroportuali dei Paesi membri.
La crisi della capacità aeroportuale è riconosciuta pertanto come una minaccia per la sicurezza, l'efficienza e la competitività di tutti gli operatori coinvolti nella catena dell'offerta dei servizi di trasporto aereo.
In tale quadro è necessario che il "Piano di Azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza in Europa" approvato dal Parlamento europeo e dal Consiglio [3] sia compiutamente realizzato.
Il Piano Nazionale, in coerenza con gli indirizzi della Commissione europea, mira all'attuazione delle misure indicate dal Piano di Azione suddetto per affrontare il problema della saturazione della capacità aeroportuale, attraverso quattro obiettivi di carattere generale:

1) Miglior uso delle infrastrutture esistenti

L'uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti deve essere ottimizzato prima di procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture; occorre salvaguardare il patrimonio aeroportuale esistente che non trova ancora pieno sfruttamento entro la rete, come riserva per il futuro. La valutazione dei fabbisogni dovrà poi essere fondata su metodi efficaci di verifica delle capacità di ciascun sistema funzionale, che consentano la pianificazione degli adeguamenti con orizzonti a breve, medio e lungo termine.

2) Ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e future espansioni

I vincoli economici ed ambientali e i lunghi tempi necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture obbligano a dare priorità all'uso ottimale della capacità esistente. Operare in questo senso significa che la pianificazione territoriale e la pianificazione a lungo termine delle aree aeroportuali dovranno procedere parallelamente per tener conto dei vincoli ambientali e del rapporto con le funzioni urbane che si insediano nelle aree aeroportuali. Fra i principali obiettivi della pianificazione coordinata fra aeroporti e territorio, vi è la salvaguardia di aree adeguate per i futuri sviluppi.

3) Miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e promozione dell'intermodalità

In particolare sul tema dell'intermodalità, il Piano di Azione evidenzia che esistono tre interfacce tra i trasporti aerei e ferroviari che presentano vantaggi specifici per la collettività e possono anche ripercuotersi positivamente sull'ambiente, ovvero:

- i collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e le città, con il vantaggio di decongestionare il traffico stradale e di migliorare la qualità dell'aria attorno agli aeroporti;
- i collegamenti regionali, che comportano inoltre l'ulteriore beneficio di un'estensione del bacino di utenza dell'aeroporto;
- i collegamenti ferroviari ad alta velocità tra gli aeroporti e le grandi aree metropolitane, con i vantaggi sopra indicati e l'ulteriore possibilità che le bande orarie occupate da voli a corto raggio siano liberate a favore di voli di lungo raggio, con una migliore produttività delle bande orarie per gli aeroporti e i vettori aerei.

[3] *COM (2006) 819 definitivo del 24.1.2007*

03 Il Trasporto Aereo Italiano

3.1 Aeroporti e ricadute economiche

Gli aeroporti rivestono un'importanza economica sia a livello locale che nazionale; in Italia le ricadute economiche sul territorio derivanti dai flussi di passeggeri registrati sono stimabili in circa 100 miliardi di euro all'anno.
I gestori dei principali aeroporti italiani hanno impiegato direttamente, nel 2010, oltre 9.000 dipendenti, per servire un traffico di circa 140 Milioni di passeggeri, mentre, in termini occupazionali, il settore del trasporto aereo genera complessivamente circa 500 mila addetti tra diretti, indiretti e indotti per un valore aggiunto di circa 15 Miliardi di euro/annui.
In media negli ultimi anni si sono registrati investimenti da parte dei gestori aeroportuali di circa 5 Miliardi di Euro all'anno, e ricavi per circa 3 Miliardi di Euro all'anno.

3.2 La crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio

Il traffico passeggeri in Italia è passato da 91 milioni del 2000 a circa 149 milioni del 2011, registrando un tasso annuo medio di crescita pari al 4,6%.
La crescita è stata pressoché costante fino al 2008, fatta salva la flessione nel 2001 dovuta agli attentati terroristici in Usa, con un tasso di incremento del 4,8% annuo, e poi ridotta nel periodo 2008 (-1,75%) e 2009 (- 2,30%).
Nonostante la recessione economica il traffico è tornato a crescere nel 2010 con tasso sostenuto, registrando una crescita del 7% rispetto all'anno precedente. La crescita è continuata registrando alla fine del 2011 un aumento del 6,5% rispetto al 2010.
In costante crescita invece il numero medio di passeggeri per movimento, che è passato da 75 pax/mov del 2000 a 106 pax/mov nel 2011.
Il traffico è cresciuto con un tasso maggiore rispetto al traffico mondiale (CAGR +4%, fonte ICAO) ed invece in linea con il tasso di crescita registrato in Europa (CAGR +4,8%, fonte Eurostat).

Gli aspetti più significativi della crescita registrata nell'ultimo decennio, che hanno influenzato lo sviluppo infrastrutturale dei terminali della rete aeroportuale sono identificabili:

- nella componente di traffico internazionale che è cresciuta in modo prevalente e diffuso su tutti gli aeroporti;
- nella componente di traffico low cost, con una crescita che in taluni scali ha riguardato la totalità dei flussi, ed un valore in alcuni anni a due cifre (Trapani con +44%, Roma Ciampino +25,5%, Treviso +25,4%, Bergamo +23,8 e Pisa +15,8%). L'incremento su questi aeroporti ha limitato la concentrazione del traffico negli scali limitrofi più grandi, rispetto al 2000, in cui circa il 60% del traffico era concentrato nei 3 aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, nel 2011 il 63% del traffico è concentrato in 6 aeroporti, evidenziando quindi una diffusione del traffico particolarmente rilevante, se confrontato con Francia, Germania e Regno Unito;
- nei flussi intercontinentali, la cui crescita ha creato nuove aperture verso i mercati del Far East.

La rete aeroportuale italiana, ha risposto con capacità adeguata anche grazie all'ingresso nella fascia degli scali di media dimensione, di aeroporti precedentemente caratterizzati da ridotta attività commerciale.
Il tasso medio di crescita annua è stimato nel 3,2% nel periodo 2011-2030, inferiore rispetto a quello registrato negli anni passati, sia per il rallentamento previsto nel breve periodo che per le basse potenzialità di crescita comunque previste per l'area Europa.
La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale (+4%) che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, per cui il mezzo aereo è la modalità privilegiata di collegamento tra il Nord ed il Sud e tra le isole ed il resto d'Italia, si prevede un contenuto tasso di crescita (+1,8%) anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari Alta Velocità.

Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica (Sicilia e Sardegna); per il traffico nazionale invece la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.
Lo sviluppo registratosi, soprattutto nel 2010 e nel 2011, delle connessioni con il Middle East e Far East, testimonia come l'ampia offerta già disponibile e che si stapredisponendo nei mercati emergenti (in molte aree con crescita a due cifre), possa avere effetti rilevanti anche sul nostro Paese, localizzato in posizione baricentrica nell'area mediterranea.

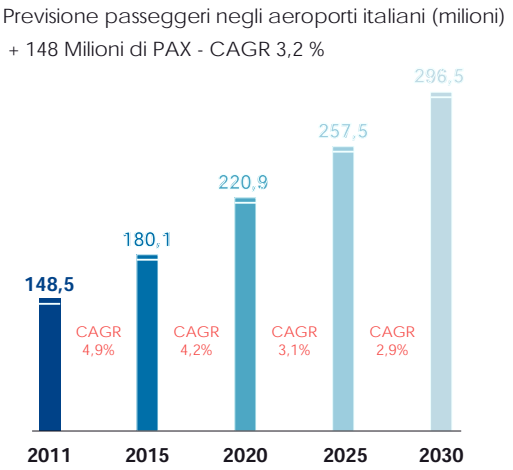


Figura 3.1 - Previsioni di traffico al 2030 (milioni)

Le previsioni potranno avere scostamenti anche rilevanti in funzione dell'andamento dell'economia globale e conseguentemente dei flussi turistici; inoltre l'intensità con cui evolveranno i processi di liberalizzazione delle rotte internazionali ed intercontinentali potrà ridurre o amplificare la crescita del traffico internazionale.
Tali effetti non sono solo di carattere quantitativo ma anche qualitativo, sia per la tipologia dell'offerta (vedi la diffusione di aerei di maggiore dimensione tra cui l'A380) con impatti su strutture e infrastrutture degli scali, sia per le possibili riconfigurazioni dell'architettura delle alleanze fra i vettori, con conseguenti effetti sull'assetto dei principali aeroporti (in particolare i gates intercontinentali).

3.3 Le caratteristiche della rete aeroportuale e del traffico aereo

Al contrario di quello che avviene nella maggior parte dei principali paesi europei, dove il traffico è concentrato in pochi scali strategici, in Italia il traffico risulta più distribuito negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri.
La particolare conformazione geografica della penisola favorisce infatti la distribuzione del traffico aereo articolata in più scali in grado di raggiungere un più ampio bacino di utenza e garantire un'accessibilità in tempi accettabili.
La rete così articolata, rendendo più efficace il traffico aereo attraverso un'offerta capillare, rappresenta un valore da preservare per lo sviluppo economico locale e nazionale, anche in relazione alla particolare distribuzione territoriale dell'apparato produttivo della media e piccola impresa.
In termini di dotazione di aeroporti commerciali, in relazione alla popolazione e all'estensione territoriale, la rete aeroportuale italiana è in linea con le realtà dei principali paesi europei, con un'offerta di 1 aeroporto ogni 1,27 Mil di residenti e ogni 6400 Kmq.

Rispetto ai livelli complessivi di popolazione e alle caratteristiche insediative e di sviluppo economico, il traffico aereo, appare non omogeneamente distribuito nel Paese. In alcune aree infatti, a fronte di sostenuti valori di popolazione e PIL, o di flussi turistici, non corrisponde un adeguato livello di traffico aereo.
In Italia, nel 2008, l'indice di propensione al volo si attestava su 2,2 pax/ab, rispetto alla media dei principali Paesi dell'Europa occidentale di 2,8 pax/ab. Nel 2011 l'indice è cresciuto fino ad arrivare a 2,4 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 ed il traffico internazionale è il segmento in cui l'Italia ha maggiori potenzialità di crescita. Il principale limite del mercato italiano è infatti ancora rappresentato dal basso livello di collegamenti diretti intercontinentali.

3.4 I limiti per la crescita

Il sistema aeroportuale italiano non mostra allo stato attuale, salvo poche eccezioni, sostanziali criticità di capacità rispetto ai volumi di traffico e ai movimenti che li generano.
Tuttavia, in relazione ai traffici attesi, se gli attuali livelli di capacità non fossero adeguatamente incrementati, entro i prossimi 10 anni i principali aeroporti italiani potrebbero essere gravemente congestionati, con conseguente decadimento dei livelli di servizio e ripercussioni sull'economia e la competitività nazionale.
Per Roma Fiumicino, in particolare, il differimento di immediati interventi sostanziali sul sistema piste, piazzali e aerostazioni, porta al verificarsi di fenomeni diffusi di congestione sempre più ampi nell'arco della giornata, con importati ripercussioni sulla capacità commerciale dello scalo, ovvero sulla possibilità di offerta di nuovi movimenti nelle fasce orarie più richieste.
Situazione analoga per gli aeroporti di Bergamo, Catania, Bologna, Firenze e Pisa, che presentano già oggi un livello di saturazione delle aerostazioni nelle ore di picco. Inoltre, alcuni aeroporti sono soggetti ad una forte pressione insediativa e risultano essere già compromessi rispetto alla futura crescita di traffico come Milano Linate, Roma Ciampino e Napoli Capodichino.
Peraltro la nuova disciplina emergente sulla gestione degli slot, derivante dal Single Sky 2, imporrà il preciso rispetto degli stessi, pena la cancellazione del volo, per evitare che inefficienze o scarsa capacità di un aeroporto possa determinate un effetto domino sul sistema aeroportuale europeo.
L'aumento della capacità aeroportuale è pertanto assunto come uno degli obiettivi principali del Piano Nazionale, con la finalità di rispondere efficacemente alla crescita potenziale della domanda e garantire livelli di servizio e sicurezza adeguati agli standard europei.
In coerenza con gli indirizzi assunti dalla Commissione Europea, la pianificazione dei potenziamenti è basata su:

- razionalizzazione e ottimizzazione della capacità esistente, anche per contenere, quanto possibile, gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture air side e land side;
- utilizzo della capacità disponibile in aeroporti esistenti che costituiscono oggi "riserva di rete".

3.5 Accessibilità aeroportuale e intermodalità

L'accessibilità agli aeroporti e i collegamenti territoriali, rispetto ai livelli di traffico attuali, rappresentano già un aspetto critico, anche per gli scali posti a breve distanza dai centri urbani di riferimento, in quanto 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 e da nuovi poli di attrazione urbana posti lungo la viabilità di accesso.
Per alcuni aeroporti, Roma Fiumicino è il caso più emblematico, le infrastrutture che assicurano le connessioni con i bacini di traffico non sono

coerenti, in termini di capacità e livello di servizio, con il posizionamento e il ruolo degli scali.
I livelli di intermodalità risultano complessivamente inadeguati sia al livello di rete locale che regionale e certamente non strutturati rispetto a standard ormai diffusi in Europa; risultano infatti accessibili su ferro soltanto gli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino ed Ancona.
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.
Il Piano, assume come obiettivo prioritario quello del potenziamento dell'accessibilità agli aeroporti e dell'integrazione ferro-aria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il Paese.
A tal fine definisce un quadro di pianificazione unitario ed organico del sistema delle connessioni e delle interconnessioni delle infrastrutture aria-ferro-acqua-gomma, che indirizzi lo sviluppo di progetti ed opere da parte degli Enti locali, efficienti, adeguati e coerenti con i futuri sviluppi degli aeroporti.
In coerenza con la proposta della Commissione Europea per la revisione della rete delle connessioni trans-europee, e con le indicazioni del Single Sky 2, il Piano Nazionale assume che:

a) i collegamenti con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia, sia viari che su ferro, siano posti come prioritari nella programmazione e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese;
b) le connessioni intermodali in corso siano realizzate in tempi certi, per gli aeroporti di Bari (treno), Bologna (people mover), Cagliari (treno), Milano Linate (metro) e Napoli (metro);
c) siano avviati i processi di realizzazione dei collegamenti su ferro per gli scali aeroportuali di Bergamo Orio al Serio, Brescia, Catania, Genova, Lamezia Terme e Trieste;
d) siano pianificate le connessioni necessarie per gli aeroporti di Brindisi, Firenze, Trapani e Verona.

3.6 Trasporto aereo e Alta Velocità

Il recente sviluppo della ferrovia Alta Velocità sta profondamente modificando le scelte di trasporto dei viaggiatori specialmente a livello nazionale; ciò pone l'esigenza di valutare sia le opportunità integrative con la modalità aerea che gli aspetti competitivi.
In passato in Europa i collegamenti ferroviari AV erano di fatto solamente una modalità concorrente del trasporto aereo. In tempi più recenti due nuovi fattori hanno modificato la situazione del trasporto aereo interno in Europa: da una parte l'aumento della sensibilità ambientale e le misure fiscali proposte per il trasporto aereo intracomunitario; dall'altra la crescente congestione dei grandi aeroporti comunitari come Francoforte, Parigi, Amsterdam, Londra. In tale contesto, la rete ferroviaria AV ha iniziato a ricoprire il ruolo di fattore complementare al trasporto aereo, inducendo le compagnie aeree presenti nei diversi hub europei ad avvalersi della presenza di servizi AV per alimentare il proprio traffico.
L'esperienza italiana dell'introduzione dell'Alta Velocità ha permesso di guadagnare al trasporto ferroviario sulla tratta Roma-Milano una quota del 23% nel 2010 rispetto alla sua introduzione nel dicembre 2008, portando inoltre ad una riduzione di circa il 30% del traffico aereo della rotta Roma Fiumicino-Milano Linate nel 2009.
L'erosione del traffico aereo, con trasferimento di flussi di passeggeri sulle linee ferroviarie AV continuerà, considerando l'ulteriore riduzione del tempo di percorrenza per la tratta Roma-Milano, la costruzione di stazioni Alta Velocità fuori centro-città (es. Stazione Tiburtina di Roma) che permetteranno di ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza. Nuovi vantaggi deriveranno anche dall'aumento e dal miglioramento dell'offerta, a seguito dell'ingresso di nuovi operatori come NTV. Per poter sfruttare l'integrazione modale tra treno ed aereo, coerentemente con l'esperienza europea, è necessario valutare la scelte di collegamento tra aeroporti e linee Alta Velocità.

L'Alta Velocità è un elemento primario di competitività per il paese e vanno ricercate tutte le opportunità per far dialogare le due reti. L'espansione dei bacini di traffico e la fruibilità degli scali è un fattore essenziale per gli aeroporti con rilevante traffico, in particolare per quelli in grado di raccoglierlo oltre confine, anche in considerazione che questi nodi appartengono sia alla rete core TEN-T ferroviaria che a quella aeroportuale.
E' prioritario quindi per il sistema nazionale che per gli scali con un ruolo di gate intercontinentale (Fiumicino, Malpensa, Venezia) sia garantito il collegamento diretto tra aeroporto e rete AV.

Il pieno sviluppo della rete aeroportuale e della rete ferroviaria e di AV/AC e l'integrazione delle destinazioni, oltre a fornire una alternativa di viaggio ai cittadini costituisce anche una risorsa strategica del Paese nel caso in cui una delle due reti dovesse subire default temporanei.

04 Sviluppo degli Aeroporti e Territorio

Il disegno della rete aeroportuale nazionale individua gli scali che saranno chiamati ad assorbire la maggior parte dell'aumento di traffico; questi aeroporti dovranno, altresì, sostenere la crescita economica del Paese associata al trasporto aereo e ad essi vanno assicurate le condizioni di sviluppo necessarie allo scopo. Infatti lo Studio ha rilevato che i 20 principali scali italiani, dove si concentra un traffico di di 140 Mil di passeggeri (94% del traffico aereo italiano) non dispongono, all'interno dei sedimi aeroportuali, di spazi per futuri sviluppi, che dovranno essere dunque reperiti attraverso l'acquisizione di aree esterne.
Occorre quindi salvaguardare con urgenza, attraverso adeguati strumenti di vincolo, le aree necessarie per l'espansione dei sedimi nei limiti in cui dovessero risultare funzionali alla realizzazione di nuove infrastrutture sia in air side che in land side. Tale obiettivo, deve essere perseguito con il pieno coinvolgimento delle Regioni che, attraverso i propri strumenti di pianificazione e di coordinamento, meglio possono attuare vincoli ed indirizzi nel governo del territorio.
Dalla valutazione delle necessità e degli impatti, dovrà derivare il quadro degli indirizzi pianificatori all'interno dei quali dovrà essere costruita la coerenza con i Master Plan.
In tale quadro, avranno particolare rilevanza, al fine del raggiungimento di migliori risultati della pianificazione complessiva, i processi di comunicazione fra le Autorità centrali quali l'ENAC e gli Enti territoriali competenti e la concertazione nella fase di pianificazione, che vede il gestore aeroportuale nella funzione attiva di studio delle soluzioni tecniche più adeguate, anche attraverso l'analisi, laddove necessario, di quadri comparativi fra opzioni diverse.
Deve quindi essere promossa l'integrazione delle strategie di sviluppo aeroportuale nelle politiche di pianificazione del territorio, armonizzando il processo di crescita e trasformazione urbana con quello di sviluppo dell'aeroporto, che non dovrà essere considerato, come spesso accaduto in passato, come un'entità isolata ed autonoma, ma viceversa riconosciuto quale elemento pienamente inserito nel territorio, con un ruolo fondamentale di volano di sviluppo socio-economico, coerente con gli obiettivi e le esigenze del territorio.
Se da un lato lo sviluppo degli aeroporti deve essere sensibile alle richieste e alle necessità del contesto circostante, dall'altro le strategie di trasformazione urbana devono avere grande attenzione a non compromettere lo sviluppo degli scali e a non condizionarne l'operatività, in un processo tendente ad una convergenza tra le strategie nazionali e quelle aeroportuali locai.
Occorre dunque che le strategie aeroportuali siano integrate nelle prospettive locali, in un processo di concertazione della pianificazione dello sviluppo del territorio di riferimento, che deve essere perseguito già dalle prime fasi di elaborazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, con le debite attenzioni ai fenomeni di interazioni tra territorio ed aeroporto come le emissioni inquinanti, il rumore, il pericolo per la sicurezza della navigazione aerea che alcune attività sul territorio generano all'attività di volo.

4.1 Tutela delle aree a rischio di impatto

L'esigenza di salvaguardare l'esposizione al rischio nelle vicinanze delle infrastrutture aeroportuali, ha indotto l'Enac in ottemperanza alle previsioni normative ad imporre dei vincoli allo sviluppo del territorio limitrofo agli aeroporti, con riferimento alla densità edilizia e alle attività compatibili, al fine di mitigare le conseguenze di un eventuale incidente.
Il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione e delle norme di attuazione emanate dall'ENAC a tutela delle persone che risiedono o svolgono la propria attività nelle aree limitrofe agli aeroporti, è un passo fondamentale per assicurare i livelli di sicurezza attesi. Fermo restando quanto sopra affermato, è opportuno trasformare un vincolo necessario in un'opportunità di sviluppo che porti vantaggio al territorio, sia sul piano dell'impatto ambientale che sul piano delle iniziative economiche ed industriali che possono ricevere beneficio dalla presenza di infrastrutture aeroportuali.

E' quindi necessario che gli Enti territoriali diano luogo ad una attenta pianificazione urbanistica delle funzioni da sviluppare nelle aree limitrofe agli aeroporti, che siano coerenti con essi e tendano ad integrare anche attività a servizio dell'aeroporto, a beneficio delle comunità residenti.

4.2 Vincoli aeronautici

Di converso nel rapporto tra territorio e aeroporto è altrettanto importante il tema dei rischi che il territorio genera all'attività di navigazione aerea, in termini di sicurezza. In tal senso è indispensabile che i comuni recepiscano nei propri strumenti di pianificazione i limiti di altezza di edifici e manufatti derivanti dai piani ostacoli degli aeroporti, al fine di evitare la realizzazione di opere che costituiscano ostacolo alla navigazione aerea, sia in relazione alle attuali infrastrutture di volo che a quelle programmate, al fine di non compromettere gli sviluppi futuri degli scali.
Tali vincoli edificatori dovranno essere recepiti dagli strumenti urbanistici comunali al fine di rendere più efficiente ed efficace l'azione della Pubblica Amministrazione, a vantaggio delle singole iniziative dei cittadini e delle imprese.

05 Il Trasporto Merci

5.1 Il traffico cargo in Italia

Sebbene il trasporto cargo in Italia rappresenti una piccolissima parte del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%), riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40% (fonte ISTAT) del valore totale delle merci trasportate. Rispetto ai principali paesi europei concorrenti, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate, la quota relativa generata dai nostri aeroporti è di circa il 7%, quella tedesca il 37% e quella francese il 15%.
Il traffico cargo in Italia, dopo la forte diminuzione del 2009, dovuta anche all'abbandono da parte di Alitalia di questa tipologia di attività, ha ripreso quota nel corso del 2010, con una crescita del 18%, e nel 2011 82,3%, assestandosi a 940.000 mila tonnellate, pari a quanto registrato nel 2006. In Italia il traffico cargo continua ad essere concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia 64% e Lazio 20%) dove viene smistato circa l'84% del totale delle merci via aerea.

Il traffico è sostanzialmente concentrato per il 77% in tre aeroporti principali: Milano Malpensa (47%), Roma Fiumicino (18%) e Bergamo Orio al Serio (12%). Tutti gli altri scali sono stati interessati da quote inferiori al 4% del totale.

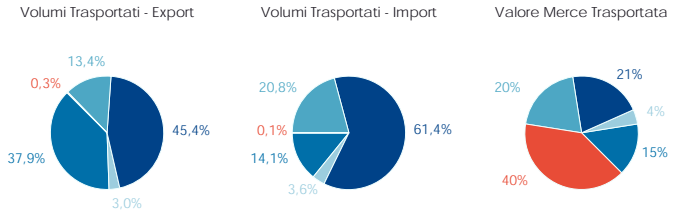


Fig. 5.1 – Il trasporto merci per modalità di trasporto, volumi e valore della merce trasportata

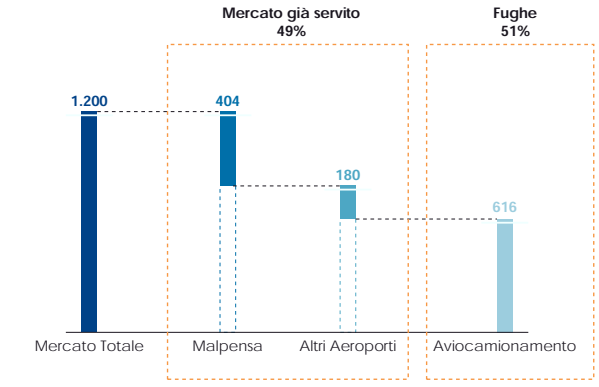
Il 63% delle merci trasportate ha destinazione extra UE, (31% Asia; 18% Nord America; 8% Middle Est) il 32% invece è destinato ai mercati europei, mentre solo il 5% è destinato al mercato nazionale.
Malpensa è il principale aeroporto per i traffici extra Ue, seguito da Roma Fiumicino, mentre lo scalo di Bergamo è al primo posto per le relazioni intra UE.
Il traffico nazionale è concentrato principalmente sullo scalo di Bergamo Orio Al Serio e Roma Fiumicino, seguiti da Malpensa, a vocazione più internazionale, Pisa e Catania.
Il traffico cargo complessivo, che ha come origine e destinazione, l'Italia è pari al 25% per l'import e il 75% per l'export, diversamente distribuito nelle macroare. Infatti ad un netto sbilanciamento verso l'export dell'Italia Nord-occidentale (70%) si contrappone il Nord-Est con un flusso predominante in entrata.
Le previsioni di crescita prevedono che nel periodo 2010-2030 il traffico cargo italiano aumenti dalle 900 mila tonnellate del 2010 a 1.600 mila tonnellate nel 2030, con un raddoppio del traffico attuale, ma in ogni caso ben al disotto dei valori attuali e previsti dei principali Paesi Europei.

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

Fig. 5.2 – Distribuzione del traffico merci negli scali italiani per tipologia

Lo scenario attuale evidenzia una debolezza strutturale del sistema Paese sul traffico merci; i vantaggi italiani in termini di posizione geografica, baricentrica rispetto al bacino mediterraneo, e soprattutto di alto valore aggiunto delle merci made in Italy, non appare sufficientemente supportato da servizi ed infrastrutture di rete efficienti.

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



1) i volumi si riferiscono esclusivamente alle merci, i volumi relativi alla posta non sono inclusi

Fig. 5.3 – La distribuzione della domanda di air cargo (escluso traffico posta)
Fonte: Sea-analisi Roland Berger 2009

Tale differenza di servizio rispetto agli hub continentali, determina una fuga delle merci su altri scali europei; infatti su un mercato complessivo stimato di 1,2 M di tonnellate, circa il 51% del traffico gestito dai vettori aerei raggiunge via terra altri importanti aeroporti europei, (Monaco, Francoforte, Parigi, Zurigo, Amsterdam e Madrid), mediante le reti di Road feeder service con un conseguente aumento del costo totale del trasporto a carico delle aziende italiane ed un beneficio, in termini di traffico ed indotto logistico, di cui giovano altri paesi europei.
Questi flussi sono essenzialmente diretti verso e da il Nord America e l'Asia e includono capi di moda, cibi di alta qualità, beni elettronici e utensili.
A tale fuga delle merci si aggiunge poi una quota del totale del traffico merci, non gestito dai vettori, ma direttamente dagli spedizionieri, movimentata come "superficie", e non considerata come merce aerea.

5.2 Natura della domanda air cargo

La globalizzazione dei mercati spinge le aziende a disporre di impianti industriali e di centri di distribuzione diffusi in tutti i continenti, rendendo strategica l'attività di trasporto. La convenienza della delocalizzazione e dell'internazionalizzazione, ha reso l'air cargo una componente decisiva e generatrice di valore nella filiera produttiva e distributiva.
Il tendenziale abbreviarsi del ciclo di vita dei prodotti, specie di quelli che utilizzano proprio per questa motivazione il trasporto aereo, ha reso il "time to market" fattore chiave di successo, garantendo una relativa più lunga presenza sul mercato ed una migliore remunerazione del capitale investito, gravato di minori oneri per il più rapido "cash in".
L'alto costo del magazzinaggio, a causa dell'immobilizzazione di capitale conseguente, ha favorito la produzione "just in time", quella legata all'ordine. Il fenomeno implica che la "velocità" sia il fattore chiave di successo, rendendo perciò competitivo il ricorso al trasporto aereo per molte commodities.

Come già evidenziato la quota che transita per via aerea rappresenta il 40% del valore economico totale scambiato tra tutte le modalità di trasporto, connotando pertanto il settore per bassi volumi in termini di tonnellate ma per alto valore aggiunto se riferito alle tipologie di merce trasportata.
Il servizio di trasporto aereo delle merci è infatti fondamentale per la commercializzazione dei prodotti di alta gamma, ad alto valore aggiunto o prodotti che richiedono elevata sicurezza e velocità di consegna, come:

- merce pregiata, per valore merceologico (es. prodotti ad elevato contenuto tecnologico, gioielleria) o per valore di bisogno (es. ricambistica);
- merce deperibile, in senso merceologico (es. agroalimentare, animali vivi, fiori) o in valore (es. prontomoda).

La particolare natura dei beni trasportati richiede la soluzione di complessi problemi di logistica intermodale, elevati standard logistici, sia in termini di servizi di supporto al trasferimento del bene, qualora si tratti ad esempio di beni deperibili, sia in termini di puntualità e regolarità dei servizi di consegna, quali la posta/corrieri espressi o i beni strategici di una catena just-in-time.
Strategica in tal senso l'offerta di strutture aeroportuali di supporto e di infrastrutture adeguate per l'accessibilità.

5.3 Fattori di attrattività di un aeroporto nel settore cargo

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

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

Nel trasporto air-cargo, le economie di scala e le sinergie con altre attività quali magazzini specializzati e operatori che utilizzano tecnologie avanzate sono necessarie per innescare meccanismi di incentivazione allo sviluppo di attività economiche dirette, indirette e indotte.
Si riporta a seguire a titolo di esempio i risultati di un sondaggio ai vettori general cargo in merito ai fattori che influenzano la scelta di un aeroporto.

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

Fig. 5.4 – Fattori che influenzano la scelta di un aeroporto da parte dei vettori general cargo
Fonte: J. Gardiner, S. Ison, I. Humprhrey – Loughborough University

Nel caso del traffico cargo, a differenza di quello passeggeri, l'obiettivo principale del Piano non è quello di adeguare le infrastrutture alla domanda, ma viceversa quello di potenziare le infrastrutture aeroportuali e logistiche, di supporto alle attività cargo, e i collegamenti intermodali per:

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

Il traffico cargo andrà polarizzato su un numero contenuto di scali cargo che possano svolgere le funzioni di:

- porte di accesso al trasporto aereo da parte della domanda locale, attraverso un attività di feederaggio degli hub operata con aeromobili di piccole dimensioni che rendano remunerativo il trasporto anche con carichi modesti, che possano alimentare gli hub o servire servizi punto-punto per traffici meno consistenti o regolari;
- piattaforme logistiche integrate, in scala ridotta a supporto di traffici specializzati, su una direttrice fissa a supporto della catena logistica di una singola industria o di un distretto industriale.

Il ruolo assegnato agli scali cargo implica la presenza di dotazioni infrastrutturali e servizi operativi adeguati per rispondere alle esigenze del mercato.

Particolare rilievo riveste il tema dell'accessibilità e della connessione intermodale, che può costituire una grande opportunità per il settore cargo, anche per i possibili collegamenti dedicati attraverso i cosiddetti treni piattaforma, già preconfigurati per la gestione dei containers cargo aerei.
In quest'ottica sono stati identificati gli aeroporti in possesso dei requisiti suddetti o con potenzialità di acquisirli nel tempo, distribuiti nelle macroaree di riferimento, corrispondenti alle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica.
Al fine dell'ottimizzazione delle dotazioni già disponibili, gli interventi andranno orientati prioritariamente per il miglioramento e potenziamento delle infrastrutture esistenti, al fine di consolidare il traffico già esistente.
Le azioni di sostegno al trasporto aereo merci oltre agli interventi infrastrutturali dovranno inoltre comprendere interventi di carattere normativo ed amministrativo, relativi alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di handling, alla flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione dei regolamenti di sicurezza con quelli doganali, all'uniformità delle prassi applicative.
La polarizzazione del traffico tra gli aeroporti dipenderà molto anche dalle scelte di posizionamento e dalla rete di distribuzione terrestre dei vettori logistici.

06 Sostenibilità Ambientale

6.1 Il rapporto aeroporto – ambiente

Il settore dell'aviazione costituisce a livello mondiale l'unica veloce rete di trasporto che consente la connettività tra le nazioni rendendo possibili viaggi anche a lungo raggio, supportando lo sviluppo dell'economia globale e del turismo ed agevolando gli scambi commerciali. Lo sviluppo del trasporto aereo rappresenta quindi uno dei fattori chiave per la crescita dell'economia.
Il ruolo vitale che l'aviazione gioca nell'ambito dello sviluppo economico e sociale comporta la necessità che la stessa continui a svilupparsi in maniera sostenibile, limitando e contenendo le proprie emissioni che contribuiscono ai cambiamenti climatici.
In tale contesto assume particolare rilevanza il giusto bilanciamento tra i benefici generati dall'aviazione ed i connessi costi e ricadute a livello economico, sociale ed ambientale. Il bilanciamento va ricercato in un percorso di lungo periodo finalizzato alla sostenibilità ambientale di tale modalità di trasporto.
A livello mondiale il complesso dell'industria aeronautica produce circa il 2% di tutte le emissioni di CO2 prodotte dall'uomo; mentre il settore dell'aviazione è responsabile per il 12% delle emissioni complessive di CO2 generate a livello mondiale da tutte le modalità di trasporto, rispetto per esempio al 74% del trasporto su strada.
Nonostante tali dati, al fine di perseguire l'obiettivo della crescita sostenibile, la sfida chiave per il settore dell'aviazione è la riduzione dei suoi impatti ambientali sia a livello globale che locale.
L'obiettivo è quindi quello di integrare le politiche ambientali di settore con quelle generali dell'Europa e della Nazione, al fine di combattere i cambiamenti climatici e proteggere le comunità limitrofe agli aeroporti dagli impatti ambientali generati dall'operatività aeroportuale.
Gli aeroporti, in funzione delle loro diverse dimensioni e della diversa tipologia di operatività, generano differenti livelli di impatto sul territorio circostante; in tale ottica va considerato il coinvolgimento delle Comunità locali nei processi di sviluppo per valutare le diverse possibilità di mitigazione degli impatti.
Come precedentemente detto nel presente documento diversi aeroporti raggiungeranno nel breve-medio periodo i propri limiti di capacità infrastrutturale, rendendo necessaria l'individuazione e l'adozione di tempestivi piani ed azioni di sviluppo.
Nei Master Plan le previsioni di sviluppo degli aeroporti devono quindi essere definite valutandone l'effettiva sostenibilità ambientale in termini di ricadute sul territorio e di correlazione con le popolazioni residenti nelle aree prossime al sedime. E' quindi necessario promuovere politiche di sviluppo degli aeroporti che abbiano la sostenibilità ambientale quale elemento qualificante e trainante.

6.2 Le strategie europee

L'Unione Europea, partendo dalla considerazione che il settore dei trasporti rappresenta una fonte significativa e crescente di inquinamento acustico e atmosferico, ha stabilito di ridurre di almeno il 60% le emissioni di gas serra entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Per il 2030 l'obiettivo del settore trasporti è una riduzione delle emissioni del 20% rispetto ai livelli del 2008.
Il White Paper della C.E. indica agli Stati Membri 10 obiettivi, da perseguire al fine della riduzione del 60% delle emissioni di gas serra. Risultano di particolare rilevanza per il settore del trasporto aereo:

- utilizzare nel settore dell'Aviazione civile entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio;
- trasferire entro il 2030 il 30% del trasporto merci su strada, sulle percorrenze superiori a 300km, verso altre modalità di trasporto;
- collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad Alta Velocità;
- rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portare a termine lo spazio aereo comune europeo.

6.3 Il contributo degli aeroporti alle strategie nazionali

Pur evidenziando che l'aeroporto, nel suo funzionamento e nella sua operatività, concorre per una percentuale contenuta all'inquinamento globale è essenziale che l'infrastruttura evolva verso forme di ampia sostenibilità ambientale anche in considerazione della sua delicata interazione con il territorio.
A livello nazionale l'Italia è già impegnata per conseguire il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto e nell'ambito di tali attività il settore aeroportuale ha già visto un impegno dell'aviazione civile mediante la sottoscrizione da parte dell'ENAC del Patto per l'Ambiente con la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dell'Ambiente nonché del relativo Accordo di Programma.
Si rende quindi necessaria l'elaborazione di policies per il settore aeroportuale che, nel traguardare gli obiettivi del citato White Paper europeo, qualifichino il contributo del trasporto aereo italiano.
Tali policies devono quindi fornire agli aeroporti specifiche indicazioni, target, linee guida fissando orizzonti temporali per l'elaborazione di programmi finalizzati al miglioramento della sostenibilità ambientale degli stessi.
E' opportuno che le policies stimolino il più possibile il perseguimento di Buone Pratiche e comportamenti virtuosi per il risparmio energetico, l'autosufficienza energetica, il contenimento degli impatti ambientali e la produzione di energia da fonti rinnovabili, finalizzando al meglio anche in tal senso gli investimenti e l'impiego di nuove tecnologie.
Nell'azione di regolazione dello sviluppo dei singoli aeroporti ENAC avrà cura di elaborare policies attuative di questi orientamenti valutando, per gli aspetti connessi, l'adeguatezza e la coerenza delle previsioni contenute nei Master Plan aeroportuali.

6.4 La Valutazione ambientale strategica

Il Piano nazionale degli aeroporti configurando il disegno della rete degli aeroporti d'interesse nazionale, non è solo un programma ad indirizzo politico a cura del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma anche un piano di settore ed in tal senso deve trovare compiuta integrazione, seppur in via complementare, con le valutazioni connesse alle relazioni ambientali/ territoriali da attuarsi attraverso una procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
Quest'ultima è infatti 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.
La norma di riferimento, il Dlgs 152/06 e smi, stabilisce che i piani e programmi di livello nazionale riguardanti il settore dei trasporti che possono avere effetti sull'ambiente, devono essere subordinati alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, avviata dall'Autorità procedente, contestualmente al processo di formazione del piano o programma.
Collateralmente alla formalizzazione del presente Piano si rende pertanto opportuna l'attivazione del processo di VAS per adempiere correttamente, dal punto di vista normativo ed istituzionale, alle disposizioni in materia di tutela ambientale.
Alla luce di quanto sopra è necessario che ENAC dia immediatamente avvio alla redazione degli studi di base connessi con la procedura di VAS.
Dotare la rete aeroportuale di una VAS è elemento che qualifica la stessa nel suo dimensionamento attuale e futuro sotto il profilo della sostenibilità ambientale e della sua integrazione con le prospettive di crescita del territorio nazionale.
Saranno invece sottoposti alla Valutazioni di Impatto Ambientali (VIA) i Master Plan dei singoli aeroporti, che attengono ad una scala di livello progettuale.

07 La "rete aeroportuale nazionale"

7.1 Le caratterizzazioni della rete

La struttura di una rete per la mobilità del trasporto aereo, riconoscibile a valenza "nazionale", deve essere in grado di offrire:

- una omogenea copertura del territorio nei propri punti di servizio, in attuazione del principio di coesione dei territori;
- una efficace risposta alle esigenze di mobilità espresse dai bacini di utenza sottesi;
- una uniforme opportunità di crescita economica tra le diverse aree del Paese;
- una connettività dei propri scali, rispetto al network globale, che abbia il minor numero di step possibile per il passeggero che deve raggiungere la propria destinazione.

L'applicazione di questi principi di riferimento nelle specificità del contesto italiano delinea un quadro complesso, tenuto conto della particolare conformazione geografica e della diffusa presenza su tutto il territorio del Paese di centri di interesse economico e culturale.
Le peculiarità sono facilmente apprezzabili nella rilevazione della distribuzione del traffico che trova un bilanciato rapporto tra i due poli di Roma Fiumicino e Milano Malpensa e gli altri scali di media portata.

In quest'ottica, il sistema aeroportuale italiano appare adeguato rispetto alle caratteristiche del territorio e anzi supplisce a carenze strutturali di altre modalità di trasporto, quale quello ferroviario. La presenza di un aeroporto in certe regioni del centro sud, delle Isole ed in alcune zone del centro nord, rappresenta spesso l'unica possibilità di avere una porta di collegamento al resto dell'Italia e dell'Europa, con importanti ricadute sulla coesione dei territori e sullo sviluppo sociale ed economico.

7.2 La struttura della rete degli aeroporti di interesse nazionale

L'origine militare degli aeroporti del nostro Paese ne ha caratterizzato, al tempo, la dislocazione sul territorio in ragione di motivazioni di carattere strategico per la difesa nazionale. Dagli anni '60 in poi lo sviluppo dell'attività commerciale ha fatto assumere rilievo a quegli scali risultati più funzionali rispetto alla domanda di traffico espressa dalle diverse aree del Paese.
L'esigenza della concreta rappresentazione della rete aeroportuale nazionale comporta l'identificazione chiara degli aeroporti che la costituiscono e che inequivocabilmente hanno insita la prerogativa dell'interesse nazionale; ovvero di nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.
In tal senso l'identificazione si fonda su almeno due matrici di lettura che concorrono coerentemente a riconoscere ai medesimi aeroporti il ruolo di terminali costituenti la "rete nazionale"; vi sono infatti riferimenti ormai consolidati sulle qualità trasportistiche di ruolo e funzione, nonché di caratterizzazione infrastrutturale in termini di capacità riguardanti gli aeroporti italiani riconoscibili nel network nazionale.
Il primo è lo Studio che porta nelle proprie conclusioni un disegno dell'assetto infrastrutturale che proiettivamente, all'anno 2025, vede un complesso di 44 aeroporti rispondere, secondo diversa entità, alla domanda prevedibile anche a supporto della penetrazione dei flussi turistici sull'intero territorio; su questo riferimento di specifica portata, trova un'armonica relazione il secondo riferimento che è il quadro identificativo della rete europea TEN-T che vede concorrervi 33 aeroporti nazionali.
La correlabilità tra il disegno a livello europeo con quello nazionale è ovviamente una condizione imprescindibile affinché il ruolo riconosciuto a ciascun aeroporto abbia un carattere oggettivo ed il modello risultante sia effettivamente rappresentativo non solo della realtà, ma soprattutto delle potenzialità insite nel sistema.

La rete aeroportuale nazionale di seguito dettagliata presenta, nella sua unicità, una differenziazione funzionale che distingue, all'interno del suo impianto, gli aeroporti principali che, a prescindere dal volume di traffico attuale e per la loro centralità:

- rispondono alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e sono in grado di garantire nel tempo tale funzione;
- sono caratterizzati da un elevato grado di connettività sulle destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale;
- sono compresi nella rete europea TEN-T.

Gli altri terminali della rete hanno una caratterizzazione di servizio base e sono scali che:

- per la ridotta estensione dei bacini di utenza risultano rispondere ad una domanda di traffico ad estensione regionale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali o da altre infrastrutture di trasporto;
- sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete, con alcuni collegamenti a livello europeo point to point;
- assicurano una diffusa ed uniforme copertura del territorio nazionale e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete;
- sono in parte compresi nella rete europea TEN-T.
- costituiscono un livello di accessibilità al territorio e di prossimità alle attività produttive quale supporto alla piccola e media impresa che caratterizza la struttura del modello industriale italiano.

Sulla base delle specificazioni illustrate la visualizzazione della rete aeroportuale nazionale e quindi gli aeroporti di interesse nazionale che la costituiscono, come da Codice della Navigazione art. 698,1° comma, rimane di conseguenza definita in 42 scali, di cui quelli principali sono 24, come rappresentati nella tabella di seguito.
La costituzione dei sistemi aeroportuali è stata recentemente innovata dai Regolamenti europei prevedendo l'unicità del soggetto gestore. Essi dovranno quindi essere determinati valutando i possibili interventi sulla titolarità della gestione e vanno pertanto istituiti con successivi e specifici atti del governo.
Ai fini dell'istituzione di nuovi sistemi aeroportuali, si farà riferimento agli scali definiti a sviluppo correlato di cui al successivo punto 11.5.

Rete nazionale			Rete Ten-T	
			Core Network	Comprensive Network
Aeroporti Principali 24	1	Alghero		•
	2	Bari		•
	3	Bergamo	•	•
	4	Bologna	•	•
	5	Brindisi		•
	6	Cagliari		•
	7	Catania		•
	8	Firenze		•
	9	Genova	•	•
	10	Lamezia Terme		•
	11	Milano Linate	•	•
	12	Milano Malpensa	•	•
	13	Napoli Capodichino	•	•
	14	Olbia		•
	15	Palermo	•	•
	16	Pisa		•
	17	Roma Ciampino		•
	18	Roma Fiumicino	•	•
	19	Torino	•	•
	20	Trapani		•
	21	Treviso		•
	22	Trieste		•
	23	Venezia	•	•
	24	Verona		•

Rete nazionale			Rete Ten-T	
			Core Network	Comprensive Network
Aeroporti di Servizio 18	25	Ancona		•
	26	Aosta		
	27	Brescia		•
	28	Bolzano		•
	29	Comiso		
	30	Crotone		
	31	Cuneo		
	32	Foggia		•
	33	Forlì		•
	34	Lampedusa		•
	35	Pantelleria		•
	36	Parma		
	37	Perugia		
	38	Pescara		•
	39	Reggio Calabria		•
	40	Rimini		
	41	Salerno		
	42	Taranto		

Fig. 7.1 – La rete aeroportuale nazionale

Fig. 7.2 – La nuova rete Ten-T proposta dalla Commissione Europea

08 Gli aeroporti di interesse locale

Sono di interesse locale tutti gli aeroporti non individuati quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.
Sono quindi aeroporti che non sono funzionali al trasporto commerciale, ma svolgono prevalentemente attività di Aviazione Generale, ovvero tutte quelle operazioni di aviazione civile che non sono comprese nel trasporto aereo commerciale. Essi svolgono una funzione rilevante di supporto alla rete di interesse nazionale. Costituiscono infatti la struttura base per rispondere a diverse esigenze del territorio. In tali scali infatti vengono svolte molteplici attività prevalentemente a carattere sportivo e turistico, ma anche di addestramento, formazione e supporto alla protezione civile, soccorso aereo, aerotaxi e lavoro aereo.
Di grande rilievo infine le funzioni che tali infrastrutture assolvono, o che potrebbero assolvere, in materia di protezione del territorio e di emergenza, non solo nelle situazioni di calamità naturali, ma soprattutto per la lotta agli incendi, sempre più frequenti nel nostro paese, e più in generale, a tutte quelle forme di controllo del territorio, finalizzate a verificare ed impedire fenomeni di alterazione o aggressione dello stesso. Oltre a ciò gli scali di interesse locale possono essere utilizzati anche per le emergenze sanitarie, per il trasporto rapido di organi da trapianto.
Nel complesso tali aeroporti all'interno del più generale sistema aeroportuale, svolge un ruolo importante, alla scala regionale in quanto rappresentano i punti più capillari di un servizio correlato agli aeroporti della rete. Essi, quali strutture di prossimità, costituiscono un insostituibile accesso alle aree produttive del territorio e quindi un punto di riferimento per le attività economiche di particolare attenzione alle attività legate al turismo e all'aviazione d'affari.
Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico, non identificati di interesse nazionale, sono suscettibili di trasferimento agli Enti locali ai sensi del D.Lgs. 85/2010, con esclusione di quelli che saranno preservati in quanto destinati a funzioni o ruoli di specifica valenza e pertanto sottoposti ad un indirizzo nazionale.

09 Strategie di Intervento

Sulla base della rilevazione compiuta sul sistema aeroportuale italiano e ipotizzando che non intervengano eventi di mercato significativamente diversi da quanto previsto, il complesso degli scali esistenti e di nuova realizzazione, così come identificati nella rete nazionale, appare in grado di rispondere alla crescita del traffico prospettata entro il 2030, tenuto conto degli interventi di adeguamento e potenziamento in corso, pianificati anche oltre l'orizzonte dei Master Plan già elaborati.
L'assetto della rete definito restituisce infatti un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale alla scala nazionale che, confrontato con la domanda potenziale, non mostra necessità di ulteriori integrazioni, nei termini di nuovi impianti, ma potenziamenti e sviluppi delle infrastrutture esistenti appartenenti alla rete e, soprattutto, miglioramenti dell'accessibilità e delle connessioni intermodali affinché i territori possano trarre i maggiori benefici.
Fatte salve le scelte strategiche assunte già da tempo a livello istituzionale in merito alla localizzazione dei siti su cui sviluppare i nuovi scali di Viterbo, come terzo scalo del Lazio e di Grazzanise quale scalo principale per il territorio campano, il Piano non prevede la realizzazione di nuovi scali nell'intero Paese.

E' tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030, che, per quanto riguarda il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali:

- vengano redatti, o adeguati, i Master Plan degli aeroporti, con riferimento al quadro dei requisiti di ruolo e relazioni con le altre modalità di trasporto definito dal disegno della rete nazionale;
- siano garantiti i requisiti prestazionali prescritti dal Piano per tipologia di aeroporto;
- gli interventi già pianificati dai gestori con i Master Plan approvati o in corso di approvazione, siano puntualmente realizzati per tutti gli aeroporti principali, così come individuati dal Piano;
- attraverso l'adeguamento dei diritti aeroportuali sia agevolata la sostenibilità economico-finanziaria degli investimenti dei gestori;
- sia favorito lo sviluppo delle infrastrutture attraverso le forme più adeguate, quali project financing o forme ampliamento della partecipazione di privati nelle società di gestione;
- siano salvaguardate le aree di espansione degli aeroporti nell'ambito degli strumenti urbanistici degli Enti locali;
- siano promosse forme di collaborazione fra gestori aeroportuali e territorio per lo sviluppo di piani di integrazione fra infrastrutture e funzioni urbane;
- sia garantita la fattibilità degli interventi attraverso il loro inserimento in un provvedimento legislativo che ne sancisca l'interesse nazionale, la priorità ed indifferibilità e definisca procedure accelerate per i processi autorizzativi, fra i quali le valutazioni di impatto ambientale, e per l'esecuzione delle opere, in maniera che i tempi di attuazione risultino compatibili con le dinamiche di crescita del traffico;
- siano garantiti i livelli di servizio attraverso la regolamentazione di standard minimi in relazione alle dimensioni e alla qualità di strutture e infrastrutture, in termini di funzionalità e comfort per gli utenti del trasporto aereo, sostenibilità economica, contenimento di consumi energetici, relazione con l'ambiente e il paesaggio.

Per quanto riguarda il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità degli aeroporti principali è necessario che:

- gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti con maggiore valenza strategica;
- i collegamenti che assicurano l'accessibilità ai tre Gate Intercontinentali (Roma, Milano e Venezia) sia viari che su ferro, siano posti come urgenti e indifferibili nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti;
- sia garantita l'attuazione degli interventi da parte delle Istituzioni nazionali, attraverso impegni della spesa pubblica in materia di investimenti;

- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati processi di pianificazione degli ulteriori collegamenti su ferro indicati dall'Action Plan.

Per quanto riguarda gli aeroporti di servizio:

- si potranno valutare con le competenti Istituzioni territoriali interventi pubblici di iniziativa regionale finalizzati al miglioramento delle infrastrutture, dell'accessibilità e della multi-modalità senza diritto di priorità rispetto alle realizzazioni previste per gli scali principali;
- siano verificate condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per gli scali che non dimostrassero, entro il prossimo triennio, il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, dovranno essere valutate opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;
- nel prossimo triennio l'ENAC attiverà una iniziativa istituzionale con le Regioni, gli altri Enti e soggetti territoriali e con le Associazioni di settore per valutare forme e modalità di gestione dedicate per tale tipo di aeroporti, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico;
- in attuazione del presente piano, Enac elaborerà, con il contributo degli operatori del settore, un modello funzionale, tecnico e operativo semplificato (esteso anche ai servizi aeroportuali), appropriato al ruolo di questi scali nella rete anche al fine della maggiore economicità della gestione degli stessi.

10 Action Plan di sviluppo della rete

L' Action Plan si configura come lo strumento di programmazione del Piano Nazionale, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività.
L'obiettivo dell'Action Plan è anche quello di favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione degli scali anche in rapporto ai terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.

L'Action Plan è articolato per macrobacini di traffico e definisce:

- le azioni mirate allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti e al potenziamento dell'accessibilità e delle interconnessioni modali degli stessi, sia alla scala locale che nazionale;
- gli interventi prioritari, divisi per tipologia di azione in relazione alla loro specifica natura e ai diversi livelli di competenza; quali, ad esempio, interventi di natura infrastrutturale, operativa e gestionale;
- i costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;
- le prestazioni attese dagli aeroporti principali della rete nazionale, attraverso la definizione di requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- gli adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale, al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi;
- la proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale.

11 Profili funzionali degli scali della rete

Ferma restando la classificazione della rete nazionale in aeroporti principali e aeroporti di servizio, l'Action Plan riconosce nel posizionamento degli scali principali della rete, le valenze qualitative ad essi attribuite dallo Studio secondo la differenziazione tra strategici e primari e, fra i primi, l'individuazione dei gate intercontinentali; ciò al fine di determinare la priorità degli interventi, la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare, associato ad ogni profilo funzionale.

11.1 Aeroporti strategici

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza 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. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.
Gli scali 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.

Gate Intercontinentali (n.3): Milano Malpensa; Roma Fiumicino; Venezia Tessera.

Aeroporti strategici (n. 13): Bari; Bergamo; Bologna; Cagliari, Catania; Firenze; Genova; Lamezia Terme; Milano Linate; Napoli; Palermo; Pisa; Torino.

11.2 Aeroporti primari

Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico, attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc. Tali scali soddisfano la domanda di ampi bacini di utenza e particolari segmenti di traffico.

Aeroporti primari (n.8): Alghero; Brindisi; Ciampino; Olbia; Trapani; Treviso; Trieste; Verona.

11.3 Nuovi aeroporti

Sono gli aeroporti di nuovo impianto, necessari per la delocalizzazione del traffico da scali che presentano limiti allo sviluppo di carattere capacitivo e/o ambientale, per gli impatti generati sui tessuti urbani circostanti, ed in particolare:

- il nuovo aeroporto di Grazzanise, come principale scalo del bacino campano, in cui è previsto a medio termine il trasferimento del traffico dello scalo di Napoli Capodichino;
- il nuovo scalo di Viterbo, come terzo scalo del sistema laziale, in cui è previsto a medio termine il trasferimento del traffico dello scalo di Ciampino.

11.4 Aeroporti Cargo

L'individuazione degli aeroporti Cargo deriva da una valutazione in merito alle reali potenzialità di sviluppo degli scali in grado di rispondere alle esigenze di mercato e di copertura del territorio in termini di:

- infrastrutture e servizi dedicati (piste e piazzali);
- possibilità di apertura notturna;
- disponibilità di aree per attività di logistica;

- posizione geografica, in termini di prossimità sia rispetto ai mercati di sbocco delle merci, sia rispetto a un tessuto economico-produttivo di rilievo;
- accessibilità veicolare ed intermodale e possibile connessione con altri terminali di trasporto (porti ed interporti).

Il numero degli aeroporti cargo individuati è stato contenuto, al fine di non disperdere sul territorio il tonnellaggio del trasportato. Tale dispersione infatti potrebbe non favorire la creazione della massa critica necessaria a garantire uno sviluppo gestionale del sistema merci.
In quest'ottica sono stati identificati gli aeroporti in possesso dei requisiti suddetti o con potenzialità di acquisirli nel tempo, distribuiti nelle macroaree di riferimento, corrispondenti alle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica, in maniera da garantire un'offerta equilibrata a scala territoriale a supporto dei distretti produttivi e a servizio delle esigenze espressa dalla piccola e media impresa per l'accesso diretto ai mercati.
La rete nazionale degli aeroporti per il trasporto merci è così articolata:

- scali con traffico cargo già operativo: Milano Malpensa, Roma Fiumicino;
- scali con traffico cargo già operativo, da sviluppare: Brescia, Ancona, Taranto Grottaglie, Lamezia Terme;
- scali con traffico cargo da attivare: Cuneo, Forlì, Napoli Grazzanise, Comiso, Salerno.

11.5 Scali con sviluppo correlato

Sono gli aeroporti il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio.
Si tratta in particolare dei seguenti aeroporti :

- Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari, come riserva di capacità a lungo termine;
- Venezia, Treviso, Trieste;
- Pisa, Firenze;
- Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Viterbo;
- Napoli Capodichino, Napoli Grazzanise e Salerno Pontecagnano;
- Bari, Brindisi e Taranto Grottaglie;
- Catania e Comiso;
- Palermo e Trapani.

11.6 Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio

Gli aeroporti che costituiscono la rete aeroportuale del Paese, dovranno garantire requisiti prestazioni e livello di servizio, adeguati al posizionamento e ruolo assegnato.
In tema di dotazioni tecnico operative e capacità puntuale sono esplicitati, nel quadro a seguire, quegli indicatori che valgono come specifiche funzionali dell'infrastruttura aeroporto e sono quindi requisiti necessari a che gli aeroporti principali possano assicurare lo svolgimento delle attività secondo le proprie prerogative. I requisiti prestazionali rappresentano gli obiettivi da perseguire e devono essere soddisfatti nell'ambito della vigenza del Piano.

INDICATORE		PARAMETRO	STANDARD MINIMO DA ASSICUIRARE PER TIPOLOGIA DI SCALO		
			Primario	Strategico	Intercontinentale
1	Capacità AIRSIDE	Capacità delle piste (mov./h)	12	30	60
		Presenza di almeno 2 piste indipendenti	no	no	si
		Presenza taxiway parallela completa	no	si	si
		Capacità piazzale aeromobile (stand/mov. ora di picco)	1,1 stand/ mov	1,2 stand/ mov	1,3 stand/ mov
		Regolarità operativa/Coefficiente di utilizzazione pista	95%	≥ 95%	≥ 98%
		Percentuale di passeggeri serviti attraverso i finger	30%	50%	≥ 70%
2	Capacità LANDSIDE	Dotazione terminal - livelli di servizio (rif IATA - 2004)	≥C	C-B	B-A
		Dotazione parcheggi (posti auto/Milione di pax)	≥ 500 p.a	≥ 600 p.a	≥ 700 p.a
3	Livelli di accessibilità	Percentuale di popolazione servita nei 60 minuti sul totale del bacino	50 - 60%	60 - 70%	oltre 70%
4	Grado di multi modalità	Modi di trasporto collettivo diverso da quello aereo	gomma	gomma-ferro	gomma-ferro/AV
5	Sostenibilità ambientale	Ripartizione modale di accessibilità su ferro (%)	-	30%	40%

Fig. 11.1 – Requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio degli aeroporti della rete principale

12 Assetto della rete e interventi prioritari

12.1 Assetto della rete

L'assetto della rete definito dal Piano restituisce un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale alla scala di macroarea, così articolato, da Nord a Sud:

- Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Brescia: sono gli aeroporti dell'area del Nord Ovest. Milano Malpensa si configura come Gate Intercontinentale, caratterizzato come hub-multivettore; Bergamo si caratterizza come aeroporto strategico, base per il traffico low cost, con forte internazionalità, Linate con il ruolo strategico come city airport, per traffico europeo rivolto ad una clientela business. Per Brescia invece è indicato il ruolo di scalo cargo e nel lungo periodo quello di riserva di capacità dell'area Lombarda. L'area del Nord Ovest è integrata dagli scali strategici di Torino e Genova e dagli scali di servizio di Cuneo, incipiente base low cost e potenziale scalo cargo, e di Aosta, a vocazione turistica locale.

- Venezia, Treviso e Trieste: costituiscono il complesso aeroportuale del Nord Est, porta di accesso privilegiata dall'Europa orientale. Venezia si caratterizza come nodo intermodale strategico, Gate Intercontinentale; Treviso come scalo primario dedicato al traffico low cost, Trieste si configura invece come scalo primario di frontiera a servizio di un bacino che si estende ai paesi europei confinanti (Slovenia e Croazia). Integrano la rete del Nord Est lo scalo primario di Verona, con una spiccata componente di traffico charter e lo scalo di servizio di Bolzano, a vocazione turistica locale.

- Bologna, rappresenta lo scalo strategico del Centro Nord, caratterizzato da una forte internazionalità, insieme al complesso rappresentato dagli scali strategici di Pisa, specializzato nel traffico low cost e Firenze, più dedicato al traffico business. Integrano la rete della zona del Centro Nord gli scali di servizio di: Parma, possibile riserva di capacità dei bacini della Lombardia e dell'Emilia Romagna; Forlì, come scalo cargo e Polo Tecnologico Aeronautico; Rimini, orientato al traffico leisure di tipo charteristico.

- Roma Fiumicino e Ciampino: costituiscono il complesso aeroportuale del Centro Italia, integrati nel medio periodo dal nuovo scalo di Viterbo, in uno scenario in cui Fiumicino si configura come Gate Intercontinentale, hub del principale operatore nazionale; Ciampino come scalo primario caratterizzato come city airport per un traffico prevalente nazionale, rivolto ad una clientela business. Viterbo invece nel medio periodo è destinato ad accogliere il traffico delocalizzato da Ciampino e pertanto potrà assumere nel tempo il ruolo di scalo strategico nel sistema laziale. Integrano la rete dell'area centrale gli scali di servizio di Ancona, con caratterizzazione cargo, Perugia e Pescara.

- Napoli Capodichino e Salerno costituiscono il polo dell'area campana, in cui Capodichino attualmente si configura come scalo strategico supportato da Salerno con quote aggiuntive di segmenti di traffico, quali il cargo ed il low cost, fino alla realizzazione del nuovo scalo di Grazzanise, che assumerà nel medio periodo il ruolo strategico di scalo principale del bacino campano, assorbendo il traffico delocalizzato da Capodichino.

- Bari, Brindisi, Taranto e Foggia costituiscono il polo dell'area meridionale adriatica: Bari si configura come scalo strategico, dedicato al traffico di linea, supportato dallo scalo primario di Brindisi, dedicato al traffico low cost. Taranto si configura come uno scalo di servizio dedicato al cargo e al trasporto speciale legato all'industria aeronautica; Foggia invece costituisce uno scalo di servizio di interesse turistico locale.

- Lamezia Terme rappresenta lo scalo strategico della Calabria, caratterizzato da traffico internazionale di tipo low cost e attività cargo, supportato dagli scali di servizio di Crotone e Reggio Calabria, di interesse locale.

- Catania-Comiso e Palermo-Trapani costituiscono i due poli aeroportuali Siciliani, in cui Catania rappresenta lo scalo strategico orientale, con Comiso come scalo cargo e riserva di capacità nel medio/lungo periodo, e Palermo lo scalo strategico della Sicilia occidentale, con Trapani come scalo primario di supporto, con alta caratterizzazione verso il traffico low cost. Integrano la rete gli scali di Lampedusa e Pantelleria, che garantiscono i collegamenti delle isole.

- Cagliari, Olbia, Alghero costituiscono il complesso aeroportuale della Sardegna, in cui Cagliari assume il ruolo di scalo strategico, supportato dagli scali primari di Olbia caratterizzato da un traffico turistico e business di alto profilo e di Alghero caratterizzato da traffico turistico quasi esclusivamente low cost .

12.2 Interventi prioritari

Gli interventi prioritari individuati per la rete principale del Paese, necessari al soddisfacimento della domanda futura di traffico, riguardano sostanzialmente, come detto, il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, a carico dei gestori, ed il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti locali, in relazione alla tipologia di infrastruttura.

- Per i Gate Intercontinentali le priorità di sviluppo definite si configurano come elementi chiave del percorso decisionale, in quanto riferito ai "punti" di accesso della domanda internazionale ed alla contestuale capacità di tali "punti" di svolgere il ruolo di immediato interscambio con filiere logistiche efficienti su ferro, su strada e su forme di feederaggio garantite dalla stessa modalità di trasporto, con rilevanti ripercussioni sull'intero sistema economico-produttivo del Paese. Per tali scali l'Action Plan indica le azioni mirate allo sviluppo delle riserve di capacità infrastrutturale e alla salvaguardia di adeguate aree in posizione opportuna, per la futura realizzazione di nuove infrastrutture e collegate funzioni urbane.
- Per gli aeroporti strategici le priorità sono 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.
- Per gli aeroporti primari le priorità sono invece individuate nella realizzazione di condizioni che consentano di cogliere la possibile crescita di segmenti specifici di traffico anche attraverso più strutturate relazioni con i bacini di utenza e il territorio.

12.2.1 Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali

Per soddisfare la domanda di traffico attesa nel prossimo ventennio devono essere potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico delle società di gestione la cui attuazione, come detto, deve essere attentamente monitorata, affinché sia garantita capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati.
Tali interventi sono funzionali alla realizzazione delle condizioni per investimenti nel settore, che una stima preliminare parametrica definisce pari a circa 20 miliardi di Euro nell'arco dei prossimi due decenni.
L'attuazione degli ampliamenti di capacità, soprattutto per le opere più rilevanti che necessitano dell'estensione del sedime territoriale e l'acquisizione di nuove aree, devono essere supportate da un processo di concertazione ed una co-pianificazione tra le Istituzioni statali e locali, che possono rallentarne, ed in alcuni casi ostacolarne, l'attuazione.

Alla luce di tali considerazioni e dei lunghi tempi che caratterizzano i processi di realizzazione di grandi opere infrastrutturali nel nostro Paese, devono essere concentrati nel più breve tempo possibile tutti gli sforzi e le risorse nazionali nella pianificazione, programmazione ed attuazione dei seguenti interventi prioritari.

GATES INTERCONTINENTALI

- Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino, attraverso la massimizzazione della fruibilità e potenziamento del complesso aeroportuale attuale (Fiumicino Sud), fra cui la realizzazione di una nuova pista di volo e l' ampliamento dei piazzali, da realizzare entro il 2019, e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a nord, entro il 2025.
- Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa, attraverso l'ampliamento di terminal e piazzali e la realizzazione di una terza pista parallela e del relativo sistema di vie di rullaggio entro il 2020.
- Pianificazione dell'espansione del sedime dell'aeroporto di Venezia, per la realizzazione una nuova pista di volo, entro il 2025. Nel breve e medio periodo sono invece necessari interventi di ampliamento dei piazzali, del terminal e dei parcheggi. Gli interventi anzidetti comportano una immediata azione di salvaguardia delle aree necessarie, attraverso il loro inserimento negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati.

NUOVI AEROPORTI

- Pianificazione del nuovo scalo di Grazzanise, come scalo principale del bacino campano, e realizzazione delle opere entro il 2020, attraverso la redazione di un Master Plan che oltre alla definizione degli interventi da realizzare, individui le aree che devono essere preservate per la realizzazione dello scalo.
- realizzazione del nuovo scalo di Viterbo, come terzo scalo del sistema laziale, entro il 2019, previa salvaguardia immediata delle aree necessarie all'attuazione degli interventi.

AEROPORTI STRATEGICI

Per tutti gli scali strategici è necessaria la puntuale realizzazione degli interventi di ampliamento e adeguamento delle infrastrutture ai traffici attesi, come programmato dai relativi Master Plan.

Si segnalano in particolare, per il loro grado di rilevanza:

- la realizzazione di interventi infrastrutturali dell'aeroporto di Firenze idonei a risolvere le limitazioni di capacità e operatività dell'aeroporto (nuova pista);
- la realizzazione della nuova pista dell'aeroporto di Catania, con contestuale interramento della linea ferroviaria adiacente al sedime, e la realizzazione di una stazione ferroviaria in aeroporto per il collegamento intermodale dell'aeroporto nella rete ferroviaria della Regione e con la città di Catania.
- la realizzazione del nuovo terminal passeggeri dell'aeroporto di Bologna.

12.2.2 Interventi per l'accessibilità e l'intermodalità

La situazione, attuale e prospettica delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade, è di vera e propria emergenza. Pertanto, affinché sia efficace l'ampliamento della capacità delle infrastrutture aeroportuali, gli interventi sugli scali devono essere supportati dallo sviluppo delle infrastrutture di collegamento e dall'integrazione dell'aeroporto con le

altre reti di trasporto.
Per far fronte a tale situazione, la realizzazione degli interventi già programmati deve essere garantita in periodi compatibili con l'evoluzione della domanda e, tenendo conto dei tempi necessari per lo sviluppo e l'approvazione dei progetti e successivi appalti, bisogna pianificare i necessari ulteriori interventi con una visione di sviluppo complessivo integrato di aeroporti e reti delle connessioni che punti all'orizzonte 2025.
Dal confronto tra la situazione attuale dei collegamenti intermodali con le prospettive di sviluppo della rete aeroportuale sono emersi gli ulteriori interventi di integrazione degli aeroporti rispetto alla rete ferroviaria e metropolitana, riportati nelle schede degli interventi dall' Action Plan, da considerare essenziali per permettere l'espansione dei principali scali, con priorità ai tre nodi aeroportuali strategici (gate intercontinentali) di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera.

12.2.3 Infrastrutture e impianti per il controllo del traffico aereo

Per quanto riguarda gli interventi di potenziamento delle infrastrutture ed impianti relativi al controllo del traffico aereo di competenza dell'ENAV, si rimanda al programma degli investimenti che lo stesso ENAV sta predisponendo e che sarà disponibile a breve.

12.3 Schede degli interventi

Per ogni aeroporto è riportata una scheda degli interventi principali, con indicazione della data di inizio e fine, il soggetto competente, il costo, la fonte di finanziamento, lo stato del finanziamento e di avanzamento dell'opera, nonchè il documento di programmazione di riferimento.

Nelle schede sono riportati

- gli interventi relativi alle infrastrutture aeroportuali, ritenute fondamentali dal Piano per garantire la capacità necessaria a rispondere al traffico atteso, che nella maggior parte dei casi risultano già previsti dagli strumenti di pianificazione delle società di gestione;
- gli interventi di sviluppo dell'intermodalità ritenuti necessari in attuazione degli indirizzi europei e delle strategie del Piano, di cui alcuni sono già programmati, a livello nazionale o locale, mentre per altri il Piano indica il loro inserimento negli strumenti di programmazione;
- gli interventi di accessibilità all'aeroporto, relativi al cosiddetto "ultimo miglio" di competenza locale, di cui alcuni sono già pianificati, mentre per altri il Piano indica il loro inserimento negli strumenti di pianificazione e programmazione locale.

Le informazioni e i dati relativi agli interventi in ambito aeroportuale sono dedotti dagli strumenti di pianificazione e programmazione degli investimenti dei gestori aeroportuali disponibili presso ENAC (Master Plan; Contratto di Programma; Piano Quadriennale degli investimenti; Concessione totale; finanziamenti del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità) o forniti direttamente dai gestori aeroportuali. Lo stato di finanziamento degli interventi è riportato solo nei casi di finanziamento o co-finanziamento pubblico e nel caso di interventi approvati da ENAC.
Le informazioni relative agli interventi sulle infrastrutture di collegamento di competenza statale già programmati sono dedotte dalla bozza del DPF 2012-2014 e dalla banca dati dell'Autorità di Vigilanza dei Lavori Pubblici; quelli di competenza locale dagli strumenti di pianificazione e programmazione delle istituzioni competenti. Per gli interventi non programmati è indicato l'inserimento nello strumento di pianificazione più appropriato.

13 Macroarea del Nord Ovest

13.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti dell'area Nord Ovest hanno registrato nel 2011 un traffico di oltre 40 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nell'area Lombarda (88%). Milano Malpensa, principale aeroporto dell'area, ha subito tra il 2000 ed il 2011 un leggero ridimensionamento del traffico passeggeri (CAGR -0,6%) a cui ha contribuito soprattutto tra il 2007 e il 2009 il dehubbing di Alitalia verso Fiumicino. Lo scalo, che nel 2011 ha movimentato 19,3 milioni di passeggeri, è prevalentemente a vocazione internazionale (circa 15 milioni).
Milano Linate, con 9 Mil pax nel 2011, ha consolidato il ruolo di aeroporto legato all'attività industriale milanese, caratterizzato da una prevalenza di clientela business nazionale anche se non ha espresso al meglio le proprie potenzialità a causa delle limitazioni di capacità imposte allo scalo che hanno impattato principalmente sulla crescita dei movimenti (CAGR +2,9%).
Bergamo, con 8,4 Mil pax nel 2011 ha registrato negli ultimi 10 anni una crescita tra le più rilevanti a livello nazionale, con un CAGR del +20,7% . Lo scalo è servito quasi esclusivamente da compagnie low cost, che hanno iniziato ad operare nel 2003 e risultano orientate prevalentemente sul traffico internazionale (5,8 mil.).

Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Nord Ovest ha registrato i maggiori volumi di traffico di merci movimentate (circa 600 mila tonnellate nel 2011) ed un CAGR del +4,3%. Milano Malpensa, che nel 2008 ha risentito della forte riduzione dell'attività di Alitalia Cargo, ha gestito la maggior parte del traffico (circa 450 mila tonnellate nel 2011), prevalentemente su collegamenti internazionali. La quasi totalità del traffico residuo è stata movimentata presso lo scalo di Bergamo (112 mila tonnellate), principalmente attraverso voli charter e presso Brescia che ha operato prevalentemente collegamenti verso il mercato nazionale.

I dati socioeconomici confermano che il Nord Ovest possiede massa critica (in termini di popolazione, percentuale di PIL e quota di export) per attuare strategie di sviluppo infrastrutturale ed economico in grado di ancorarla al cuore europeo in cui sono concentrate le maggiori possibilità di sviluppo economico.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale di collegamento, il Nord Ovest è particolarmente denso di iniziative programmatiche finalizzate a colmare le soluzioni di continuità disseminate nel sistema. Sono attualmente in corso alcuni interventi essenziali per i territori di riferimento: come la Bre.Be.Mi, la Pedemontana Lombarda, l'asse AV/AC Milano-Verona-Venezia-Trieste e i lavori sulla tratta Novara-Malpensa-Saronno della Gronda nord ferroviaria, rilevante per la connessione diretta tra la linea AV Torino-Milano e l'aeroporto di Malpensa.
Tra i progetti prioritari, su scala internazionale, completeranno l'infrastrutturazione futura il Terzo Valico dei Giovi (AV/AC Genova-Milano) l'autostrada Asti - Cuneo e nodo autostradale genovese (Passante) di assoluta priorità per la Liguria.

13.2 Strategie di sviluppo

Il sistema aeroportuale milanese, centrale nel macrobacino dell'area Nord Ovest, dovrà rispondere nel 2030 ad una domanda di traffico di oltre 75 milioni di passeggeri, per il trattamento dei quali esiste o è programmata la capacità infrastrutturale necessaria ma devono essere potenziate le connessioni territoriali.

1. Per l'aeroporto di Malpensa, secondo scalo aeroportuale del sistema italiano, con potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale, è indicato uno sviluppo con standard adeguati per accogliere nel 2030 oltre 40 milioni di passeggeri (terza pista, cargo city e nuovi servizi) e per consolidare il proprio posizionamento strategico anche in relazione alla possibilità di configurarsi come "hub multivettore". Necessari, a tale fine, rilevanti interventi riguardanti

il potenziamento delle connessioni territoriali sia su gomma che su ferro. In particolare, dovranno essere garantiti collegamenti ferroviari differenziati per tipologia di connessione (aeroporto città di Milano, aeroporto altre città limitrofe) e tali da permettere il raggiungimento degli standard europei in termini di servizio e quindi frequenze e tempi di percorrenza.

2. Per l'aeroporto di Linate è indicato il consolidamento della vocazione di "City Airport", dedicato al traffico europeo con carattere prevalentemente business, con volumi di traffico che non dovrebbero superare la soglia dei 10/11 milioni di passeggeri. Lo scalo dovrà garantire, coerentemente con il proprio posizionamento, standard di accessibilità e servizi di alto livello con particolare riferimento ai collegamenti con la città di Milano.
3. Per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è necessario predisporre adeguamenti infrastrutturali fino al massimo della capacità stimata in 12-14 milioni di passeggeri, compatibilmente con i limiti ambientali; si rendono pertanto necessari importanti interventi di ristrutturazione e ampliamento, potenziamento delle connessioni territoriali, con particolare riferimento alla multi-modalità, e delle sinergie fra lo scalo e le aree adiacenti.
4. Lo scalo di Brescia si configura come aeroporto cargo che potrà costituire, nel lungo periodo, riserva di capacità per il sistema lombardo, soprattutto nel nuovo quadro di infrastrutture viarie e ferroviarie che si sta delineando. A tal fine, gli indirizzi di pianificazione devono concentrarsi sulla fermata dell'Alta Velocità nella posizione più prossima all'aeroporto e sulla salvaguardia e predisposizione di aree nelle vicinanze per eventuali futuri sviluppi. Lo scalo potrebbe gravitare in un'orbita comune con lo scalo di Bergamo con il quale potrebbe valutare percorsi di ottimizzazione basati anche sulla progressiva ripartizione di segmenti di traffico.
5. L'aeroporto di Torino in ragione della programmazione del potenziamento dell' accessibilità e intermodalità avviata dalla pianificazione locale e del suo inserimento nella core network TEN-T, si configura come scalo strategico nella rete nazionale svolgendo un servizio essenziale come porta di accesso a un denso bacino di utenza.
6. L'aeroporto di Cuneo si configura come un aeroporto di servizio, a vocazione low cost e con potenzialità come scalo cargo, che potrà svolgere il ruolo di possibile riserva di capacità di Torino a lungo termine (oltre il 2030).
7. L'aeroporto di Aosta si configura come aeroporto a servizio del territorio e del turismo locale.
8. L'aeroporto di Genova in ragione dell'inserimento nella core network TEN T e della programmazione del potenziamento delle connessioni intermodali si configura come aeroporto strategico nella rete nazionale come possibile "gateway" nei confronti del traffico "inbound" europeo.

Rispetto al disegno prefigurato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Ovest potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
MILANO MALPENSA	43,0	46,0	48,0
MILANO LINATE	9,0	11,0	11,0
BERGAMO	12,0	14,0	15,0
BRESCIA	0,5	1,0	1,5
TORINO	5,5	6,0	6,5
CUNEO	0,5	1,0	1,5
GENOVA	2,0	3,0	3,5
TOTALE	72,5	82,0	84

13.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Ovest

Le strategie di rafforzamento di Malpensa sono legate sia allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali che garantiscano adeguate capacità in relazione ai rilevanti flussi di traffico attesi nel medio e breve periodo, sia allo sviluppo di sistemi di collegamento terrestri che rafforzino e valorizzino il legame con il territorio circostante, soprattutto con il principale sistema fieristico europeo.
A seguire gli interventi ritenuti prioritari per il nodo strategico di Malpensa:

- il collegamento ferroviario tra terminal 1 e terminal 2: il progetto nasce dall'esigenza di collegare con la ferrovia anche il terminal 2 di Malpensa (che costituisce il punto di arrivo/partenza di vettori low cost, essenziali per le connessioni con il resto d'Italia e l'Europa e quindi particolarmente rilevanti in ottica Expo), evitando i disagi del trasferimento con bus navetta dal terminal 1.
- l'accessibilità ferroviaria "da nord"; il progetto finale consiste in un collegamento principale a doppio binario tra l'aerostazione di Malpensa e l'esistente linea Gallarate-Varese (direttrice del Gottardo), e in due interconnessioni, ciascuna a doppio binario, di cui una si collega alla linea Gallarate-Domodossola (direzione Sempione) da e verso nord, l'altra si collega sempre alla linea Gallarate-Domodossola da e verso sud (direzione Milano).
- la nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio di collegamento tra Mendrisio/Lugano e Varese; il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese, che colleghi la linea storica del Gottardo, attraverso la linea Milano-Varese, con l'aeroporto di Malpensa (mediante il raccordo X a Busto Arsizio e una nuova tratta a nord di Gallarate). L'intervento permetterà così di poter raggiungere l'aeroporto in 50 minuti da Lugano e in 70 minuti da Bellinzona.
- il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Malpensa-Saronno-Seregno, indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta capacità Torino-Milano e l'aeroporto. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Novara-Malpensa. Contestualmente, è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Torino-Milano.
- il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa. Il progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago.
- il collegamento stradale Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, compresi la variante della SS494 ad Abbiategrasso e il nuovo ponte sul Ticino; l'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 e, costituisce un asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano, finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora.
- la variante alla SS341 tra Vanzaghello/SS527 e Samarate/SS341: l'intervento, di 9,4 km complessivi, prevede il collegamento tra la Malpensa-Boffalora, all'altezza di Vanzaghello, e l'Autostrada A8, attraverso la bretella di Gallarate. L'opera si attesterà in prossimità dell'arrivo della Pedemontana Lombarda in modo da realizzare un collegamento rapido fra il Nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (SS11 e Tangenziale Ovest).
- la variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate, che consiste in un tracciato stradale di circa 30 Km a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale SS33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la Tangenziale Ovest di Milano, ed attraversa i territori di molti comuni per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto, la variante alla SS341, crea un collegamento con l'Autostrada A8.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Nord Ovest si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Autostrada
- esistente
- progetto
- potenziamento

Linea ferroviaria
- esistente
- progetto
- potenziamento
- AV alta velocità
- SFMR regionale

Nodi di interscambio
- aeroporto
- città
- ferroviario

Sedime Aeroporto
- esistente
- progetto

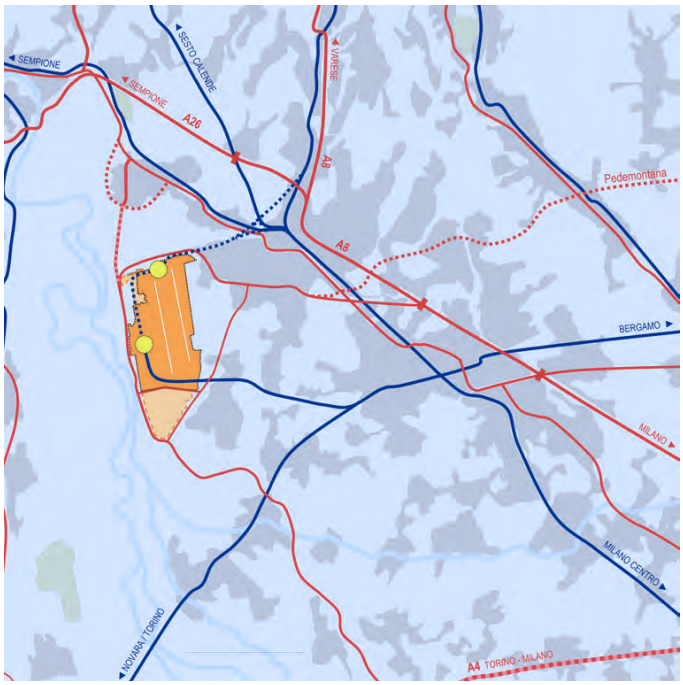


Fig. 13.1 – Interventi prioritari per l'aeroporto di Milano Malpensa

Si evidenzia che lo schema grafico sopraripportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Milano - Malpensa

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista di volo, taxiway e piazzali	2012	2025	SEA	€ 237,00	SEA	100%	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Cargo city	2014	2025	SEA	€ 277,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Acquisito area, delocalizzazioni e oneri vari	2014	2025	SEA	€ 187,70	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento Terminal 1, satellite e riconfigurazione Terminal 2	2017	2025	SEA	€ 877,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Tunnel di collegamento Terminal 1- satellite e people mover	2017	2020	SEA	€ 225,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Adeguamento accessibilità Terminal 1	2017	2020	SEA	€ 85,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Parcheggio multipiano Terminal 1	2020	2025	SEA	€ 41,40	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	"Linea Novara - Seregno- potenziamento e variante tratta di Galliate "	...	2013	Ferrovie Nord	€ 78,85	CIPE	100%	"P.P approvato dal CIPE PD elaborato"	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.2	Riqualificazione Linea Saronno - Seregno- (FNME)	...	2012	Ferrovie Nord	€ 65,79		100%	" Lavori in corso"	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.3	Raddoppio Milano Mortara, Cascina Bruciata-Parona	...	oltre 2015	RFI	€ 391,90		0%	PP approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.4	"Potenziamento linea Rho- Gallarate e collegamento raccordo Y Busto Arsizio 1° stralcio -realizzazione 2° stralcio"	...	oltre 2015	RFI	"€ 401,80 € 325,90"	CIPE	100%	PD approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico) -Opera connessa all'EXPO
	1° stralcio. progettazione, realizzazione	...	oltre 2015	RFI	€ 345,70	CIPE	6%	PP approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.5	Collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa	2013	2015	"FERROVIE NORD SEA"	...	"FERROVIE NORD SEA Contributi UE"	...	PD finanziato in corso	Master Plan
2.6	Collegamento a Milano da Nord (direttrice Sempione)	...	...	RFI	€ 1.200,00	CIPE	0%	P.P in istruttoria MIT, stralciato collegamento T1-T2	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.7	Nuovo collegamento Arcisate Stabio (Lugano)	...	2014	RFI	€ 223,00	CIPE	100%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.8	Bretella di collegamento alla linea Gallarate-Varese (direttrice del Gottardo)	...	...	RFI		CIPE	0%	PP presentato per il parere degli enti	...

segue>>

Milano - Malpensa

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
3. Accessibilità viaria									
3.1	Collegamento SS11 alla Tangenziale Ovest (prlungamento Malpensa Boffalora)	...	2015	ANAS SPA	€ 418,30	CIPE	66,00%	"P.P approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T"	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.2	Collegamento Malpensa - Boffalora con A8, attraverso la Variante SS341 Vanzaghello - Samarate	...	2015	ANAS SPA	€ 261,00	CIPE	51,00%	"P.P approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T"	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.3	Variante Sempione bis, Rho - Gallarate	...		ANAS SPA		CIPE	10,00%	P.P. approvati dal CIPE	...

Bergamo - Orio al Serio

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2012	2015	SACBO	€ 50,45	SACBO		Progetto esecutivo	Piano investimenti 2010-2015
1.2	Ampliamento piazzali	2012	2015	SACBO	€ 3,00	SACBO		Progetto definitivo	Piano investimenti 2010-2015
1.3	Ampliamento terminal	2012	2015	SACBO	€ 26,00	SACBO		Progetto definitivo	Piano investimenti 2010-2015
1.4	Ampliamento parcheggi	2012	2014	SACBO	€ 41,00	SACBO		Progetto esecutivo	Piano investimenti 2010-2015
2. Intermodalità									
2.1	"Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano	2012	2015	RFI	€ 170,00	Regione Lombardia + privati	0%	Studio di fattibilità	Programmazione regionale - Opera necessaria Expo
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Tangenziale sud di Bergamo - completamento	2011	2013	ANAS	€ 8,60	Anas	100%	Lavori affidati	
3.2	Bre-Be-MI	2011	2013	Brebemi spa	€ 1.611,00	Brebemi spa	100%	Lavori in corso 23%	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Milano - Linate

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Parcheggio multipiano e viabilità	2010	2013	SEA	€ 15,00	SEA	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Restyling terminal	2010	2013	SEA	€ 14,80	SEA	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Metropolitana M4 - Policlinico - Linate	2012	2015	Comune di Milano	€ 910,02	CIPE, Comune Milano, privati	100%	inizio lavori fondamentali entro febbraio 2012 tratta Linate_Nuova fermata Forlanini	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Tangenziale Est Milano	2012	2015	CAL	€ 1.578,00	Tangenziale esterna Spa	100%	lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Genova - Sestri

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento terminal	2011	2015	AdG	€ 21,70	AdG	100%	progetto definitivo	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento parcheggi	2022	2025	AdG	€ 1,50	AdG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Bretella di collegamento e ampliam. piazzale	2018	2020	AdG	€ 8,00	AdG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Stazione ferroviaria	2015	2020	RFI	€ 0,00	RFI	...	...	
2.2	Terminal bus e Parcheggio di interscambio	2015	2020	AdG	€ 19,00	AdG + privati	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2.3	Traveletor	2015	2020	AdG	€ 4,00	AdG + privati	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Gronda autostradale di Genova	2012	2020	ANAS	€ 1.071,00	CIPE	30%	Progetto preliminare	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.2	Strada di scorrimento a mare 1° lotto	2009	2012	Comune di Genova	€ 53,00	Comune di Genova	36%	Lavori in corso	PUC Comune di Genova
3.3	AV Milano Genova (Terzo Valico dei Giovi)	2011	2019	RFI	€ 6.100,00	CIPE	12%	Lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Brescia - Montichiari

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Prolungamento pista	2007	2011	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 55,64	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	100%	Lavori in corso	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento terminal	2011	2012	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 10,00	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento area cargo e edificio poste	2011	2014	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 26,00	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento piazzale cargo	2012	2013	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 21,80	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Ampliamento parcheggi	2016	2018	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 30,00	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Ampliamento piazzali	2019	2020	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	€ 73,50	Aeroporto G. D'Annunzio SpA	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	AV Milano- Verona, tratta Treviglio Brescia	2011	2016	RFI	€ 2.050,00	Cipe	55%	lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.2	AV Milano- Verona, tratta Brescia Verona e fermata in aeroporto	oltre 2013	2020	RFI	€ 2.800,00	Cipe	2%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Tangenziale sud di Brescia - raccordo autostrada A4 e A21 - e viabilità di accesso all'aeroporto	2010	2013	ANAS	€ 293,87	"Cipe +UE Autostrade Centro Padane Spa"	100%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Torino - Caselle

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2012	2015	SAGAT spa	€ 5,80	SAGAT spa	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento aerostazione	2013	2015	SAGAT spa	€ 1,60	SAGAT spa	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Traforo Frejus	2012	2016	SITAF	€ 204,00	...	100%	Afidati i lavori opere genio civile	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.2	Torino- Lione - tunnel ferroviario Frejus		2023	LTF	€ 4.221,00	...	22%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.3	Torino- Lione - tratta Bruzzola-confine di Stato		2023	RFI	€ 2.300,00	...	15%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

14 Macroarea del Nord Est

14.1 Quadro di riferimento

Nell'area del Nord Est ricadono gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona, Bolzano e Trieste, per i quali si è registrata complessivamente una delle crescite più rilevanti del traffico aereo, rispetto ad altri contesti territoriali. In dieci anni il traffico è passato da 7 a 12 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita annuo pari al 7,1%, con forte prevalenza del sistema Venezia-Treviso. Il traffico è prevalentemente internazionale, con rotte verso le principali città europee e una rilevante offerta di voli verso i paesi dell'Europa orientale, che confermano la vocazione del Nord Est come porta di ingresso all'Italia dai paesi dell'Est.

L'area presenta caratteristiche socio-economiche che costituiscono una potenzialità per lo sviluppo del traffico aereo, a cui si aggiunge la caratteristica di essere un mercato aperto, con un sistema produttivo che si è esteso verso i mercati internazionali, esplorando nuovi territori, soprattutto verso i paesi dell'Europa centro orientale e balcanica. Nonostante la crisi economica in atto, il Nord Est continua comunque ad offrire performance migliori rispetto ad altri contesti territoriali.

Il territorio del Nord Est, se pur ben infrastrutturato, mostra tratti di evidente discontinuità e di inadeguatezza del sistema viario. Nel corso degli ultimi decenni infatti l'area ha registrato ritardi nello sviluppo delle infrastrutture, aggravato dal costante aumento dei flussi commerciali tra l'Italia e i Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica, che hanno trovato sbocco obbligato sull'autostrada A4, su cui si immettono anche i flussi di traffico dell'area pedemontana, dalla quale si dipartono assi stradali verso l'Italia centrale ed adriatica, anch'essi inadeguati, come la SS Romea.

L'area è interessata dall'attraversamento di due importanti corridoi europei (Corridoio Helsinki-Valletta e Corridonio Mediterraneo). Pertanto, se la programmazione seguirà il corso già avviato, l'intera area beneficerà di un assetto infrastrutturale di rango internazionale e di una rete autostradale capillare, anche in aree che risultano oggi decentrate.

Nel breve periodo (entro il 2016) è prevista l'entrata in funzione di due progetti attualmente cantierati, entrambi interamente finanziati, che insistono sul bacino di domanda degli aeroporti di Verona e Venezia, ovvero: il completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero (2016) e l'asse autostradale Valdastico Sud (2011). Tra i progetti finanziati al 100% del fabbisogno e, pertanto, prossimi alla cantierizzazione vi è il raccordo autostradale Villesse-Gorizia sull'asse dell'A4. Molti sono gli interventi il cui avvio è previsto entro il 2013, ma con orizzonti temporali di fine lavori non definiti; la maggior parte di questi è in fase di progetto preliminare, mentre altri sono ancora alla fase iniziale della programmazione.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, assume grande rilievo per gli scali del Nord-Est la realizzazione della linea AV Milano-Venezia-Trieste, in particolare per la possibilità di connessione con l'aeroporto di Venezia.

14.2 Strategie di sviluppo

Come detto le nuove opere infrastrutturali di recente realizzazione, altre in corso di realizzazione o in fase di progetto avanzato stanno determinando la futura armatura delle reti infrastrutturali del Nord Est con asse principale lungo il Corridoio mediterraneo. L'aspetto di maggiore importanza che caratterizza il nuovo quadro che si sta configurando è l'evoluzione da rete disomogenea e frammentata, a rete gerarchizzata e strutturata per risolvere la domanda dei flussi che attraversano il territorio o che nello stesso territorio si distribuiscono. Nella nuova rete, in particolare l'area in cui ricade l'aeroporto di Venezia sarà oggetto di trasformazioni importanti dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali, già programmati o in corso di studio di fattibilità, che prefigurano pertanto lo scalo veneziano come un nodo importante di interscambio tra differenti modalità di trasporto.

Per la disponibilità, la distribuzione e le caratteristiche delle infrastrutture aeroportuali nel Nord Est, confrontate con l'estensione del bacino di traffico, è indicato uno sviluppo basato sull' ampliamento delle infrastrutture esistenti che dispongono delle migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e quindi relazione con il bacino di traffico.

In tale quadro per la Macroarea del Nord Est sono indicate le seguenti strategie di intervento.

1. Il processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale del Marco Polo di Venezia, già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, dovrà essere presidiato e supportato con le necessarie risorse ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nelle reti transeuropee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro. Per gli spazi già preservati nell'intorno aeroportuale a Venezia per i futuri sviluppi infrastrutturali (2° pista) dovranno essere predisposti dagli Enti competenti adeguati strumenti urbanistici a completamento di quelli già approvati con le necessarie salvaguardie e previsioni di funzioni urbane coerenti, complementari e di supporto.
2. Per lo scalo di Treviso, i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere.
3. Il Valerio Catullo di Verona si configura come scalo primario fra i sistemi aeroportuali del Nord Ovest e del Nord Est, con un ruolo già oggi consolidato soprattutto per il traffico charter internazionale e di connessioni punto-punto di supporto all'economia locale; per lo sviluppo dello scalo saranno necessari interventi di potenziamento dell'accessibilità e di adeguamento delle infrastrutture air side.
4. L'aeroporto di Trieste, definito come primario, deve trovare un ruolo di complementarietà con il sistema Venezia-Treviso, secondo le indicazioni di correlazione del traffico trattate in precedenza per l'integrazione nel sistema stesso.
5. Bolzano potrà continuare a svolgere un importante ruolo di interesse regionale, rispondendo a segmenti specifici di domanda, quali collegamenti punto a punto e di supporto ai flussi turistici.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Est potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
VENEZIA	12,0	15,0	16,0
TREVISO	3,0	4,0	4,5
VERONA	6,0	6,5	7,0
TRIESTE	1,5	2,0	2,5
BOLZANO	0,2	0,5	0,7
TOTALE	22,7	28,0	30,2

14.3 Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Est

Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Venezia a nodo intermodale, deve necessariamente avvenire attraverso l'attuazione di importanti infrastrutture di collegamento, di competenza di diversi Enti, nazionali, regionali e locali. Pertanto è necessario un grande sforzo di coordinamento nella fase di pianificazione e progettazione in atto, e in quella di attuazione futura, che dovrà essere supportata dalle necessarie risorse.
In particolare gli interventi prioritari individuati per il potenziamento dello scalo come nodo di interscambio modale a livello europeo sono costituiti da :

- passaggio della linea dell'Alta Velocità Trieste - Venezia - Milano nell'aeroporto, con fermata dedicata;
- bretella di collegamento con la linea ferroviaria regionale SMFR;
- stazione ferroviaria ipogea, passante per la linea AV, e di testata per la linea SMFR;
- potenziamento del collegamento tra l'autostrada A27 e l'aeroporto e realizzazione del by pass di Tessera.

I collegamenti con le città di Venezia e di Mestre potranno essere potenziati attraverso interventi alla scala locale, già pianificati, come la connessione sub-lagunare, tra lo scalo e le isole veneziane, ed il tram di collegamento con le zone urbane di Mestre e la relativa stazione ferroviaria.
Si ritiene altresì prioritaria la salvaguardia delle aree necessarie all'espansione del sedime aeroportuale, per la realizzazione di una nuova pista, fondamentale per adeguare la capacità aeroportuale nel lungo periodo.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Nord Est si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Fig. 14.1 – Interventi prioritari per l'aeroporto di Venezia tessera

Si evidenzia che lo schema grafico sopraripportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Venezia - Marco Polo

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista di volo	2015	2025	SAVE	€ 534,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale - da inserire le aree di espansione nel PAT del Comune di Venezia
1.2	Ampliamento piazzali aeromobili	2016	2030	SAVE	€ 150,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento del Terminal lato nord	2014	2025	SAVE	€ 274,86	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento parcheggi	2013	2025	SAVE	€ 75,10	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Adeguamento Viabilità interna	2013	2025	SAVE	€ 40,00	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Riconfigurazione delle infrastrutture cargo	2025	2030	SAVE	€ 47,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	AV Venezia Trieste con fermata in aeroporto	oltre 2013	2020	RFI	€ 1.929,00		2,00%	Progetto preliminare	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.2	Bretella di collegamento alla linea SMFR;	oltre 2013		RFI	€ 223,92	CIPE	0,45%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (strategico solo con il contributo della Regione
					€ 0,00	Regione Veneto			
2.3	Stazione interrata	2016	2020	SAVE	€ 114,24	SAVE		Studio di fattibilità	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2.4	Terminal Intermodale	2017	2020	SAVE	€ 41,14	SAVE + fondi pubblici		Studio di fattibilità	
2.5	People Mover di collegamento	2013	2014	SAVE	€ 32,60	SAVE		Studio di fattibilità	
2.6	Sub-lagunare	...	...	Comune di Venezia	€ 650,00	P.F		Studio di fattibilità	
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Potenziamento autostrada A4 Venezia - Trieste (Quarto d'Altino- Villesse)	2006	oltre 2015	AUTOVIE VENETE SPA	€ 2.300,00	AUTOVIE VENETE SPA	100,00%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.2	Nuova Triestina (by-pass di Tessera)	...	...	ANAS	€ 70,00	ANAS	...	Progetto preliminare	

Treviso

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2020	AERTRE	32,20	AERTRE	...	Avviata riqualifca pista	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento terminal passeggeri	2015	2020	AERTRE	20,70	AERTRE	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Viabilità e Ampliamento parcheggi	2015	2020	AERTRE	31,20	AERTRE	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità viaria									
3.1	Nuova rotatoria SR515 Noalese	2015	2020	Comune Treviso	€ 0,76	AERTRE	...	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale - da inserire nel PAT del Comune di treviso

Trieste

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2015	Aeroporto FVG	€ 6,30	Aeroporto FVG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Potenz. e ampliamento piazzali aeromobili	2011	2020	Aeroporto FVG	€ 4,96	Aeroporto FVG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Nuovo parcheggio	2020	2025	Aeroporto FVG	€ 1,04	Aeroporto FVG	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Polo intermodale - stazione	2012	2020	RFI	€ 2,00	Regione FVG + UE	100%	Progetto preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2.2	Polo intermodale- terminal bus e parcheggi)	2012	2015	Aeroporto FVG	€ 8,00	Regione FVG + UE	100%	Progetto preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità territoriale									
3.1	A4-Raccordo autostradale Villesse Gorizia	2011	2013	ANAS	€ 2.300	CIPE	100%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Verona

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguamento infrastrutture di volo	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 9,00	Aeroporto V. Catullo SpA	…	…	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento piazzale aeromobili	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 6,00	Aeroporto V. Catullo SpA	…	…	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Nuovo piazzale nord	2015	2020	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 7,20	Aeroporto V. Catullo SpA	…	…	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal	2011	2014	Aeroporto V. Catullo SpA	€ 30,00	Aeroporto V. Catullo SpA	50%	…	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento dell'aeroporto alla linea Modena Verona	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 89,4	CIPE+ Regione Veneto	0%	PP istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (strategico solo con il contributo della Regione)
2.2	Nodo AV di Verona (corridoio 5)	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 670,00	CIPE	3%	PP istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.3	AV Verona Padova (corridoio 5)	oltre 2013	oltre 2015	RFI	€ 5.130,00	CIPE	3%	PP approvato dal CIPE	
2.4	AV Verona Brescia (corridoio 5)	…	…	RFI	€ 2.800,00	CIPE	2%	PP approvato dal CIPE	
2.5	AV - Valico del Brennero (corridoio 1)	2011	2023	BBT SE -Brenner basistunnel	€ 4.140,00	CIPE	27%	Lavori in corso	
2.6	AV Verona Fortezza (corridoio 1)	2011	2020	RFI	€ 2.470,0	CIPE	2%	PP approvato dal CIPE	
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Nuovo Casello autostradale dedicato (A22)	…	…	A22 - autostrada del Brennero S.p.a	€ 33,60	…	…	Prog. Preliminare	
3.2	Corridoio Tirreno Brennero (Ti.Bre) - Raccordo autostradale Fontevivo Nogarole Rocca	2006	2016	ANAS	€ 2.730,97	CIPE	67%	PD istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

15 Macroarea del Centro Nord

15.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti dell'area del Centro Nord hanno registrato nel 2011 un traffico di circa 13 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nei tre scali di Bologna, Pisa e Firenze. In particolare Bologna e Firenze hanno registrato crescite più modeste mentre lo scalo di Pisa, con 4,5 milioni di passeggeri, ha avuto una crescita nel periodo tra le più rilevanti a livello nazionale. Lo scalo è servito prevalentemente da compagnie low cost, dedicate al traffico internazionale.
Il traffico dell'area si caratterizza per avere una rilevante componente internazionale, pari al 71%; i passeggeri che utilizzano vettori low cost costituiscono il 42% del totale, mentre quelli che utilizzano voli charter rappresentano il 10% del volume totale. L'alta internazionalità del traffico e la quota di voli charter rappresentano in maniera evidente l'attrattività turistica dell'area.
Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Centro Nord ha movimentato circa 52mila tonnellate di merci. Lo scalo più impegnato in questo settore è stato quello di Bologna con circa 44mila tonnellate movimentate nel 2011.

Gli indicatori socioeconomici dimostrano come le potenzialità dell'area, in termini di sviluppo economico e attrattività turistica, non siano pienamente sfruttate dal trasporto aereo, che mostra indici non allineati sia ai volumi di popolazione residenti e di addetti, che ai valori di PIL e ai flussi turistici. Il ritardo del trasporto aereo dell'area deriva dalla combinazione di fattori legati all'offerta degli scali esistenti e all'accessibilità agli stessi. Il numero elevato di aeroporti, la loro ridotta dimensione e l'inadeguatezza delle relative infrastrutture hanno reso difficile per gli scali dell'Emilia Romagna e della Toscana di soddisfare integralmente la domanda di traffico espressa dal territorio: di conseguenza nei relativi bacini d'utenza parte dei potenziali passeggeri continua ad utilizzare altri aeroporti, in parte anche a causa della scarsa accessibilità degli scali esistenti, non favorita dalla conformazione geografica delle due regioni, attraversate dalla catena appenninica.

Gli interventi infrastrutturali che interessano l'area del Centro Nord riguardano prevalentemente il potenziamento di collegamenti autostradali fondamentali sulla direttrice Nord-Sud, quali l'Autostrada del Sole (A1), l'Autostrada Adriatica (A14) e l'asse Civitavecchia-Cecina. Tali opere, avviate ormai da alcuni anni, hanno l'obiettivo di decongestionare e ammodernare alcune delle tratte più trafficate della Penisola in modo da garantire, nel breve periodo, un adeguato livello di capacità e di servizio e diminuire i tempi di percorrenza e l'incidentalità.
Per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'apertura della linea AV/AC Bologna-Firenze, che ha completato la linea Milano-Roma permettendo di coprire in sole tre ore la distanza fra il capoluogo lombardo e la capitale, sta contribuendo a modificare le dinamiche degli spostamenti fra Nord e Sud.

Nel breve periodo (entro il 2014) è prevista l'entrata in funzione delle principali opere attualmente in cantiere che influenzano la parte centrale della macroarea di riferimento e insistono sulle città capoluogo, Bologna e Firenze. Tra queste: il completamento della Variante di Valico (2012), l'ampliamento della A1 nella tratta Barberino-Incisa (2012).
Lungo il versante adriatico si segnala il progressivo ampliamento, iniziato ormai da alcuni anni, da due a tre corsie dell'autostrada A14 nel tratto Rimini-Porto S.Elpidio (2014). Tra gli interventi che impattano sul sistema dei trasporti a livello locale, si evidenzia che, entro il 2012, è previsto l'avvio a Bologna della realizzazione del People Mover, sistema di collegamento rapido tra la Stazione Centrale e l'Aeroporto Marconi.

15.2 Strategie di sviluppo

1. Il posizionamento e il ruolo dell'aeroporto di Bologna, baricentrico rispetto alla macro-area, saranno fattori determinanti, insieme alla disponibilità e flessibilità delle infrastrutture, per potenziare lo scalo come aeroporto strategico di rilievo nella rete nazionale. La connessione con l'Alta Velocità ed i relativi tempi ridotti di collegamento dalla stazione ferroviaria di Bologna con il centro

di Milano (1 ora) e di Firenze (37 min), renderanno competitivo, soprattutto per il traffico europeo ed internazionale, lo scalo di Bologna rispetto all'aeroporto di Malpensa, di Bergamo e di Firenze Peretola, aggiornando con maggiore rilievo il ruolo dell'aeroporto nelle rete aeroportuale europea. L'aeroporto potrà rispondere a tale ruolo soltanto attraverso la realizzazione di rilevanti opere di ampliamento delle infrastrutture esistenti con migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e relazione con il bacino di traffico. Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Bologna, dovrà pertanto essere presidiato e supportato ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nella rete nazionale, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di accessibilità su gomma e su ferro.

2. Per lo scalo di Bologna è stimata una capacità massima delle infrastrutture aeroportuali pari a 10 milioni di passeggeri. Si evidenzia quindi che, oltre il 2030, sarà necessario gestire i flussi di traffico aggiuntivi su un altro scalo da identificare tempestivamente quale riserva di capacità per predisporre adeguate infrastrutture di accessibilità e connessione intermodale. Il raggiungimento della soglia dei 10 milioni di passeggeri potrebbe collocarsi in un orizzonte temporale di lungo periodo (circa 20 anni) o, viceversa, in un orizzonte temporale più breve anche in relazione ai tassi di crescita che l'aeroporto sta registrando dal 2010 grazie alla presenza della cosiddetta "base" Ryanair. Il tema della riserva di capacità potrebbe assumere priorità a breve e, in questo senso, le valutazioni devono essere avviate in relazione alle infrastrutture candidabili a questo ruolo anche in relazione ai criteri normalmente utilizzati dal mercato e dai vettori.

3. L'aeroporto di Parma si configura come aeroporto di servizio che può svolgere nel lungo periodo (oltre il 2030), per le potenzialità espresse, sia in termini di capacità che di accessibilità, il ruolo di riserva di capacità a servizio di aeroporti della Lombardia e dell'Emilia, limitatamente a determinati segmenti di traffico (t charter, Aviazione Generale a scopo turistico, ecc.).

4. L'aeroporto di Forlì si configura come un aeroporto di servizio, che può assumere il ruolo di scalo cargo e di polo per la formazione aeronautica e per attività di supporto (manutenzione aeromobili).

5. L'aeroporto di Rimini si conferma come scalo di servizio, d'interesse locale dedicato al traffico turistico e business diretto sulla coste adriatiche, oggi in prevalenza originante dalla Russia, con carattere internazionale quale scalo di accesso alla repubblica di S. Marino, sulla base di accordi recentemente sottoscritti.

6. Il ruolo dell'aeroporto di Firenze risulta fortemente limitato dalle criticità infrastrutturali ed operative dovute al posizionamento dell'attuale pista. Fino a che tali limitazioni non saranno superate attraverso una concertazione interistituzionale, lo sviluppo dello scalo appare compromesso; il Vespucci potrà svolgere il ruolo di city airport, dedicato al settore business, ma non sarà in grado di assorbire quote consistenti di traffico aggiuntivo che il territorio di riferimento esprimerà nei prossimi decenni. La realizzazione di una nuova pista utilizzabile da aeromobili della categoria B737, A320, ecc., rappresenta una condizione necessaria per supportare significative prospettive di crescita. Con la realizzazione di una nuova infrastruttura di volo e la conseguente riconfigurazione del complesso aeroportuale, lo scalo potrà confermare il ruolo di scalo strategico. Al contrario, in caso di non realizzazione della nuova pista, lo scalo non potrà più essere considerato strategico nella rete nazionale.

7. E' necessario che gli aeroporti di Firenze e Pisa trovino forme di collaborazione ed integrazione per continuare a rispondere efficacemente alla domanda di traffico espressa dal bacino regionale sia come origine ma soprattutto come destinazione dall'estero, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture. Nonostante la crescita in parallelo dei due scali e la caratterizzazione molto diversificata dei rispettivi flussi, la competizione tra i due scali, in chiave di concorrenza, non ha consentito di innescare sinergie costruttive tra due importanti realtà infrastrutturali della Regione. Sinergie tanto più necessarie nello scenario attuale in cui il bacino di riferimento potrebbe risentire della concorrenza da parte dell'aeroporto di Bologna a seguito dell'attivazione dell'Alta Velocità che consente il collegamento fra le stazioni ferroviarie di Bologna e di Firenze in 37 minuti. Riguardo le prospettive dei due scali, non dovranno essere sottovalutati gli impatti che la nuova configurazione dell'aeroporto di Firenze con una nuova pista di volo potrebbe avere nel tempo sull'articolazione del traffico fra i due scali toscani. Rispetto a tali possibili impatti è indicato il coordinamento del sistema aeroportuale regionale, nell'ottica di ottimizzazione degli investimenti e di garanzia del migliore servizio al territorio. Infatti, l'opportunità di riflessioni di carattere sistemico fra l'aeroporto di Pisa e quello di Firenze emerge anche in relazione alla sostenibilità e alla giustificazione delle previsioni di crescita delle due infrastrutture. La realizzazione di una nuova pista all'aeroporto di Firenze potrebbe determinare, in assenza di coordinamento fra i due scali toscani, una competizione di natura commerciale, finalizzata a mantenere e/o spostare un vettore da un aeroporto all'altro, i cui effetti potrebbero determinare un indebolimento della quota di mercato di almeno una delle due infrastrutture oltre a possibili impatti economici negativi. In assenza di coordinamento, pertanto, la capacità delle due infrastrutture di cogliere nuove quote di mercato, coerentemente con le previsioni di crescita del traffico nella Regione Toscana, potrebbe risultare inferiore alle previsioni prospettate.

8. In tale contesto si conferma il ruolo dell'aeroporto di Pisa come aeroporto strategico per la Regione, per il quale è necessario intervenire sul potenziamento e migliore qualità delle connessioni ferroviarie, sul rapporto con la città e le aree residenziali al contorno, fermo restando la compatibilità dello sviluppo con le attività dell'Aeronautica Militare in ragione della strategicità che lo scalo riveste nel quadro della difesa nazionale come Main Operating Base.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Centro Nord potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
BOLOGNA	9,0	10,0	11,0
FORLI	0,5	1,0	1,5
RIMINI	2,0	2,5	3,0
PARMA	1,0	1,5	2,0
FIRENZE	3,0	4,0	4,5
PISA	6,0	7,0	8,0
TOTALE	20,5	26,0	29,0

15.3 Interventi prioritari negli scali strategici del Centro Nord

Per l'aeroporto di Bologna, in relazione al posizionamento e ruolo nella rete nazionale, è necessario garantire la capacità e la funzionalità delle infrastrutture, nonché livelli di accessibilità adeguati, attraverso la realizzazione dei seguenti interventi di collegamento considerati prioritari:

- Realizzazione del People Mover di collegamento dell'aeroporto con la stazione centrale di Bologna e quindi con la rete dell'Alta Velocità Milano-Napoli e con la futura linea A. V. Venezia-Roma;
- Realizzazione in aeroporto della stazione del People Mover e relativo collegamento pedonale con l'aerostazione esistente; tale stazione dovrà essere rilocata, rispetto al progetto attuale, in maniera da risultare funzionale alla nuova aerostazione, la cui realizzazione è prevista sul medio periodo nel Master Plan;
- Espansione del sedime aeroportuale per la realizzazione dell'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali e complementari;
- Potenziamento della viabilità di accesso all'aeroporto dalla tangenziale di Bologna con potenziamento dell'uscita attuale della tangenziale, secondo soluzioni già definite e che devono essere stralciate e anticipate rispetto al più complesso programma di potenziamento del sistema autostradale -tangenziale bolognese;
- Passante di Bologna.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Centro Nord si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Bologna

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Estensione sedime aeroportuale	2012	2020	SAB	€ 57,30	SAB			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Potenziamento pista (uscite veloci)	2020	2023	SAB	€ 7,00	SAB			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento piazzali	2011	2018	SAB	€ 14,00	SAB			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal e BHS	2010	2025	SAB	€ 59,40	SAB		Prog. prel. Prima fase	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Nuovo terminal	2022	2023	SAB	€ 15,00	SAB			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Area cargo e terminal merci	2018	2025	SAB	€ 39,00	SAB			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Ampliamento parcheggio	2011	2025	SAB	€ 17,30	SAB			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.8	Edifici e infrastr. per Enti di Stato	2014	2015		€ 25,00	SAB			Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento con stazione mediante people mover	2012	2014	Comune di Bologna	€ 99,00	Privati+ Regione	0	Progetto esecutivo	
2.2	Stazione People Mover	2013	2014	SAB	€ 3,00	SAB	100,00%		Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Nuova viabilità di Accesson nord- est	2020	2025	SAB	€ 27,00	SAB	0,00%		Master Plan di sviluppo aeroportuale
3.2	Passante di Bologna	oltre 2013		ANAS	€ 1.583,00	CIPE	8,42%	Inattesa PD	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Firenze

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista di volo	DA PROGRAMMARE							
1.2	Ampliamento terminal								
1.3	Riconfigurazione piazzali								
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento stazione SM.Novella	DA PROGRAMMARE							

Pisa

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Riqualifica pista e raccordo	2011	2014	SAT	€ 25,00	SAT	100%	In appalto	da PSA
1.2	Ampliamento terminal	2011	2015	SAT	€ 39,00	SAT	...	Prog. prelim.	da PSA
1.3	Ampliamento piazzali	2015	2020	SAT	€ 11,00	SAT	...	Pianificato	da PSA
1.4	Ampliamento parcheggi e viabilità interna	2015	2020	SAT	€ 4,50	SAT	...	Pianificato	da PSA
2. Intermodalità									
2.1	People mover di collegamento stazione	2012	2015	New Co	€ 62,90	Pubblico + privati	0,00%	Prog. prelim.	da PSA
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Miglioramento accessibilità	2012	2015	Comune di Pisa	€ 1,60	Comune di Pisa	...	Pianificato	da PSA
3.2	Autostrada Cecina-Civitavecchia	2011	2017	ANAS	€ 3.783,00	Società Tirrenica SpA	89,07%	Lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

16 Macroarea del Centro

16.1 Quadro di riferimento

L'area del Centro comprende gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Ancona, Perugia e Pescara e rappresenta l'area con il maggior numero di passeggeri movimentati, circa 42 milioni, per i quali si è registrata negli ultimi 10 anni una crescita del traffico pari al 5,2% annuo. L'area comprende lo scalo di Roma Fiumicino che, con circa 37 milioni di passeggeri, è il principale aeroporto italiano in cui si è registrato una forte crescita del traffico internazionale, a seguito della decisione di Alitalia di rendere lo scalo hub del proprio network. Rilevante nell'area Centro la crescita di Roma Ciampino che ha registrato circa 4,7 milioni di passeggeri. Tale crescita è dovuta principalmente all'avvio e successivo consolidamento di collegamenti low cost a partire dal 2003, che hanno trasformato lo scalo dapprima utilizzato solo per voli militari o charter in uno degli aeroporti low cost più importanti d'Italia. Lo scalo di Ciampino però, a causa dell'incontrollata crescita residenziale nelle aree limitrofe, presenta oggi gravi limitazioni al proprio sviluppo.
Complessivamente il traffico dell'area del Centro assorbe il 30% del traffico internazionale italiano ed il 30% del traffico low cost (circa 9 milioni).
Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Centro, grazie alla presenza dello scalo di Roma Fiumicino (152 mila tonnellate nel 2011), è la seconda più importante a livello nazionale in termini di volumi complessivi.
Il sistema infrastrutturale del territorio del centro, è caratterizzato dalla rete dei collegamenti viari e ferroviari sulla direttrice nord-sud e da una debole rete dei collegamenti trasversali est-ovest, dovuta alla presenza della dorsale appenninica, che rende difficili gli spostamenti tra il versante adriatico ed il Tirrenico. Le maggiori criticità sono infatti riconducibili alla limitata disponibilità di collegamenti con il corridoio adriatico e alla mancanza di itinerari trasversali di livello adeguato per il collegamento fra la statale Flaminia, l'itinerario E45 e l'Autostrada A1. Per tale motivo le attese del Centro sono soprattutto quelle relative ai collegamenti trasversali tra i due Mari e ai collegamenti tra l'entroterra e la costa.
Nel Lazio, tra gli interventi prioritari, si segnala il completamento del corridoio autostradale tirrenico, che consiste nella realizzazione della variante della statale Aurelia con tipologia autostradale.
Per l'area di Fiumicino nel medio-lungo periodo sono previsti importanti interventi infrastrutturali che contribuiranno a realizzare un sistema di accessibilità plurimodale sul piano dei collegamenti alle reti nazionali ed a Roma Capitale quali il Corridoio Tirrenico Meridionale ed il Corridoio del Trasporto Pubblico C5.
L'area è interessata dall'attraversamento della linea ferroviaria dorsale appenninica, sulla tratta da Napoli a Milano che come detto rappresenta fattore di concorrenza al trasporto aereo, in particolare sulla tratta Roma-Milano.
Per l'Aeroporto di Fiumicino, sono da segnalare alcuni rilevanti interventi infrastrutturali, in corso o programmati, che ne rafforzeranno il ruolo strategico alla scala nazionale e potranno contribuire ad un consistente aumento del traffico turistico di passaggio. Nel breve-medio periodo è infatti prevista la realizzazione del porto turistico di Fiumicino, destinato ad assorbire una quota del traffico crocieristico che gravita su Civitavecchia e per il quale è prevista la realizzazione di 1500 posti barca a regime nel 2015.
E' invece in corso di realizzazione l'Interporto Romano in un'area di 160 Ha adiacente l'aeroporto, destinato a svolgere la funzione di piattaforma logistica in grado di offrire servizi specializzati e smistamento con modalità multimodali via mare (RO-RO), terra (camion e treno), ed aereo per le merci che graviteranno sull'interporto.

16.2 Strategie di sviluppo

L'aeroporto di Roma Fiumicino rappresenta lo scalo principale del Paese, il cui sviluppo deve essere assunto come prioritario nella programmazione nazionale.
La situazione specifica di Fiumicino evidenzia che lo scalo è prossimo alla saturazione: infatti sia il sistema dei terminal e dei piazzali di sosta aeromobili che quello delle piste, mostrano una capacità di 42-45 milioni di passeggeri,

soglia di saturazione che sarà raggiunta entro il 2015 se non si avviano urgentemente adeguati interventi di ottimizzazione e di miglioramento dell'efficienza delle infrastrutture o del loro potenziamento. Le previsioni di traffico stimano un volume di 55 Mil di passeggeri nel 2020 e di 80 Mil nel 2030, con un aumento complessivo di 35 Mil di passeggeri, pari al doppio dei flussi attuali.
Una domanda così elevata di traffico trova risposta nella pianificazione da parte della società di gestione di un rilevante complesso di opere di potenziamento aeroportuale che prevede l'ampliamento dello scalo a nord, con la realizzazione della 4^ pista e tutte le necessarie integrazioni con altre modalità di trasporto, in grado di soddisfare una domanda attesa.
In tale scenario di sviluppo assumono particolare rilevanza le nuove infrastrutture di collegamento con la Capitale e con il territorio, in un'area già oggi fortemente congestionata, che devono essere prioritariamente inserite nella programmazione strategica nazionale.
Anche in considerazione dei lunghi tempi che caratterizzano i processi di realizzazione di grandi opere infrastrutturali, è fondamentale quindi che si concentrino nel più breve tempo possibile tutti gli sforzi e le risorse centrali e locali nel potenziamento di Fiumicino e della relativa accessibilità e connessioni intermodali, per garantire lo sviluppo competitivo e sostenibile del maggiore scalo italiano.
Per quanto riguarda invece il nuovo aeroporto programmato a Viterbo, è fondamentale che la tempistica per l'entrata in esercizio dello scalo, prevista entro il 2019, sia strettamente correlata all'avanzamento delle attività di pianificazione delle connessioni viarie e ferroviarie e al reperimento delle risorse necessarie alla loro realizzazione.
Gli investimenti necessari per rispondere alle necessità evidenziate, sia pubblici che a carico del gestore aeroportuale, sono ingenti e necessariamente concentrati nel tempo; è pertanto necessario orientarne l'efficacia dove possono essere ottenuti benefici più sicuri ed estesi.
Alla luce di tali considerazioni, il quadro di potenziamento del sistema laziale si fonda sui seguenti macro interventi:

1. Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino, attraverso la massimizzazione dell'utilizzo e potenziamento del complesso aeroportuale attuale e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a nord.
2. Potenziamento dell'accessibilità a Fiumicino, concentrando gli investimenti sulle infrastrutture urgenti su gomma e ferro.
3. Realizzazione dello scalo di Viterbo come terzo aeroporto del sistema Laziale e sua entrata in esercizio entro il 2019, con una capacità iniziale in grado di accogliere il traffico in delocalizzazione dall'aeroporto di Ciampino, così come previsto dalla pianificazione del gestore.
4. Riqualificazione dell'Aeroporto di Ciampino come City Airport a seguito della delocalizzazione del traffico su Viterbo, con soglia di traffico inferiore ai livelli attuali onde ridurre l'impatto ambientale sul territorio comunale.
5. Adeguamento dell' accessibilità agli scali sia dal territorio che dalle reti nazionali su gomma e ferro.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Centro potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
ROMA FIUMICINO	70,0	75,0	80,0
VITERBO	6,0	8,0	10,0
ROMA CIAMPINO	3,0	3,0	3,0
ANCONA	1,0	1,5	1,7
PERUGIA	0,3	0,5	0,7
PESCARA	0,7	1,0	1,3
TOTALE	77,2	89,0	95,2

16.3 Interventi prioritari per gli aeroporti strategici del Centro

L'accessibilità all'aeroporto di Fiumicino, alla scala territoriale, evidenzia alcuni fattori di criticità, legati alla inadeguatezza sia del servizio ferroviario, limitato in termini di offerta e di qualità di mezzi e terminali, sia della viabilità principale per la presenza di alcuni colli di bottiglia che la caratterizzano.
Gli interventi prioritari per il potenziamento delle connessioni all'aeroporto di Fiumicino dovranno concentrarsi soprattutto sull'accessibilità ferroviaria, che è senza dubbio la criticità più evidente da risolvere: solo migliorando le connessioni su ferro il grande aeroporto di Fiumicino potrà essere raggiunto con migliori livelli di servizi dal territorio locale e dai principali corridoi del Paese, per svolgere efficacemente il ruolo di gate intercontinentale.

INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA

Nello scenario al 2020, per il potenziamento dell'accessibilità su ferro sono definiti come prioritari i seguenti interventi:

- Ferrovia: l'incremento delle frequenze delle linee esistenti (Leonardo Express e Linea FR1); il potenziamento del collegamento fra le linee FR1 e FR5 (tratto Ponte Galeria – Maccarese); la chiusura della Gronda Ferroviaria Nord e Sud.
- Metro: realizzazione del corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), con estensione della linea metropolitana Roma-Lido sino all'aeroporto. Tale collegamento è in grado di potenziare l'intermodalità a favore del sistema di trasporto urbano.
- Light Rail: Si prevede la realizzazione del tracciato prima fase del sistema di mobilità interna al sedime aeroportuale di tipo Light Rail.

Gli interventi previsti configureranno un sistema basato su tre direttrici di connessione - corrispondenti alle linee FR1 e FR5 e alla Roma-Lido - fra l'aeroporto e le principali stazioni romane (Ostiense, Termini e Tiburtina AV). Questi nodi consentiranno, con potenziamenti, l'interscambio diretto verso la rete ferroviaria (ordinaria e AV) e metropolitana. Il network consentirà di accedere, entro i 60 minuti e con un solo interscambio, ai principali nodi urbani, rappresentando lungo le direttrici ferroviarie un'alternativa più efficiente del trasporto privato.

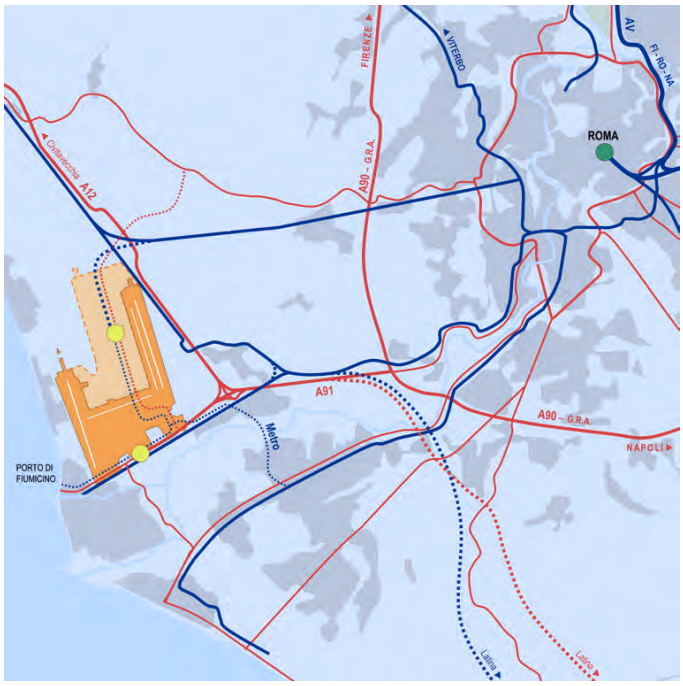
INTERVENTI SULLA RETE VIARIA

Nello scenario al 2020, gli interventi prioritari per il potenziamento dell'accessibilità su gomma sono individuabili in:

- potenziamento della A91(Roma-Fiumicino)con l'aggiunta di due corsie complanari per un totale di 5 corsie per direzione di marcia;
- potenziamento del tratto GRA - EUR della A91;
- bypass parallelo al GRA, che connetta la A91 con la SS148 Pontina evitando il transito sulla A90 e la nuova SS148 Pontina (Sistema Intermodale integrato Roma Latina);
- potenziamento di via della Scafa.

Gli interventi previsti sulla rete viaria, nel macrobacino che insiste su Fiumicino, rappresentano un aumento di capacità e di riconnessione in grado di migliorare le relazioni fra lo scalo ed il nodo di Roma, con ricadute positive anche sull'area Pontina e del litorale del nord Lazio. In particolare, l'introduzione di un accesso all'aeroporto da Nord (bypass Aurelia - A12) e del raccordo A12 - Pontina (da Sud), potranno determinare un'articolazione lungo due direttrici dei flussi aeroportuali, ora gravanti per la massima parte sulla A91 Roma - Fiumicino. La presenza di tre corridoi d'accesso avrà l'effetto di ripartizione, riducendo la congestione sulla tratta della A91 e del GRA nelle tratte critiche comprese fra lo svincolo Aurelia, lo svincolo Fiumicino e quello della Pontina.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Centro si rimanda alle schede degli interventi a seguire.



Autostrada
- esistente
- progetto
- potenziamento

Linea ferroviaria
- esistente
- progetto
- potenziamento
- AV alta velocità
- SFMR regionale

Nodi di interscambio
- aeroporto
- città
- ferroviario

Sedime Aeroporto
- esistente
- progetto

Fig. 16.1_ principali interventi per l'aeroporto di Roma Fiumicino

Si evidenzia che lo schema grafico sopraripportato è da considerarsi solo indicativo, come indirizzo per la pianificazione dettagliata da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del Master Plan di sviluppo aeroportuale e degli enti competenti per quanto riguarda la pianificazione delle infrastrutture di collegamento.

Roma - Fiumicino

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
	1. Infrastrutture aeroportuali								
1.1	Nuova pista (4^), via di rullaggio, raddoppio TWY Bravo	2013	2019	AdR	€ 204,60	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.2	Riqualifica piste e TWY	2011	2016	AdR	€ 88,31	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.3	Ampliamento piazzali	2012	2020	AdR	€ 114,11	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.4	Ampliamento terminal sud	2012	2030	AdR	€ 709,78	AdR+Stato	...	pianificato	Contratto di Programma
1.5	Ampliamento cargo city	2022	2030	AdR	€ 64,62	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.6	Interventi land side sud	2012	2021	AdR	€ 276,00	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.7	Parcheggi sud	2013	2021	AdR	€ 54,70	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.8	Opere urbanistiche/espropri nord	2012	2030	AdR	€ 394,79	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.9	Infrastrutture di volo Nord	2022	2030	AdR	€ 458,83	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.10	Nuovo Terminal nord	2015	2030	AdR	€ 1.649,49	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.11	Interventi land side nord	2021	2030	AdR	€ 372,93	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.12	Parcheggi nord	2021	2030	AdR	€ 43,58	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
	2. Intermodalità								
2.1	Servizio Express aeroporto- stazione Tiburtina	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.2	Potenziamento linea FR1 e Leonardo Expres	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.3	GRTS - People mover	2013	2030	AdR	€ 213,49	...	...	...	Contratto di Programma
2.4	Corridoio C5	...	...	Comune di Roma	...	...	...	...	Piano strategico della mobilità-Comune di Roma
2.5	Corridoio C9-Collegamento alla ferrovia Piramide-Ostiense e alla metropolitana	...	...	Comune di Roma	€ 496,00	...	...	...	Piano strategico della mobilità-Comune di Roma
2.6	Realizzazione nodo intermodale gomma/ferro Vitinia /Malafede	...	...	...	...	...	...	studio di fattibilità	progetto TEN-T
2.7	Trasformazione linea ferroviaria Roma lido in metropolitana	...	...	...	...	...	...	...	Piano strategico della mobilità-Comune di Roma
2.8	collegamento ferroviario FCO Nord e linea passante	...	...	RFI	€ 391,00	...	...	studio di fattibilità	progetto TEN-T
2.9	Bretelle ferroviarie di collegamento FR5 –FR1 Via linea tirrenica	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.10	Bretella ferroviaria di collegamento FR5 – FR3_ anello ferroviario di Roma e realizzazione nodo aurelia 2 di scamio metro linea A-FR5	...	...	RFI	...	...	...	...	da inserire nella programmazione
2.11	Gronda ferroviaria sud ponte galeria – campleone			RFI	...			...	da inserire nella programmazione
2.12	Nodo intermodale ferro/gomma Acilia-Madonnetta	...	...	...	€ 197,00	...	...	studio di fattibilità cofinanziato UE	da inserire nella programmazione
2.13	Collegamento A12 con il nuovo porto commerciale di Fiumicino	...	...	...	...	...	...	...	da inserire nella programmazione

segue>>

Roma - Fiumicino

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Viabilità di collegamento interporto di Fiumicino Fiumicino	2010	2012	Regione Lazio	€ 132,00	CIPE+ PRIVATI	100,00%	lavori in corso	...
3.2	Sistema Intermodale integrato RM-LT.	2011	oltre 2015	Autostrade del Lazio	€ 2.637,03	CIPE+ PRIVATI	100,00%	PD approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.3	Svincolo autostradale A12 e interporto	2011	2012	Regione Lazio	€ 19,50	CIPE	100,00%	Affidamento appalto	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.4	Ponte della Scafa e potenziamento Via della Scafa.	...	...	Comune di Fiumicino	...	...	...	...	da inserire nella pianificazione locale
3.5	Completamento complanari A91 -Tratto A12 Fiumicino	...	...	ANAS	...	...	...	...	...
3.6	Svincolo Cargo city su A91	...	...	ANAS	...	...	...	...	Contratto di Programma
3.7	By- pass autostradale A12 ss 148- A1	...	...	ANAS	€ 2.310,00	...	...	studio di fattibilità coofinanziato UE	da inserire nella programmazione
3.8	Collegamento stradale SS1 – FCO Nord e porto turistico	...	...	ANAS	€ 340,00	...	...	studio di fattibilità coofinanziato UE	da inserire nella programmazione
3.9	Nuove ponte dei congressi e relativa viabilità	...	...	Comune di Roma	...	...	...	...	Piano strategico della mobilità- Comune di Roma
3.10	Unificazione SS8 – Via Ostiense	...	...	ANAS	...	...	...	...	...

Ciampino

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Riqualifica infrastrutture di volo	2011	2021	AdR	€ 13,00	AdR	...	...	Contratto di Programma
1.2	Riqualifica terminal	2015	2021	AdR	€ 51,00	AdR	...	...	Contratto di Programma
1.3	Riconfigurazione apt da militare a civile	2013	2015	AdR	€ 8,00	AdR	...	...	Contratto di Programma

Viterbo

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Pianificazione e progettazione	2011	2013	AdR	€ 1,26	AdR	...	pianificato	Contratto di Programma
1.2	Realizzazione del complesso aeroportuale	2013	2019	AdR	€ 242,93	CIPE	...	pianificato	Contratto di Programma
2. Intermodalità									
2.1	Connessione alla linea FR3	DA PROGRAMMARE	0	0	0	0	0	0	0
2.2	Potenziamento linea ferroviaria FR3-Roma-Cesano-Viterbo - radoppio tratta Montebello-Sant'Oreste	...	...	RFI	...	...	...	...	...
2.3	Potenziamento linea ferroviaria FR3-Roma-Cesano-Viterbo - radoppio tratta Sant'Oreste Viterbo	...	...	RFI	€ 250,00	...		...	...
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Completamento della superstrada Civitavecchia - Orte;								
	"3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio A" - tronco Tuscaania - Cinelli	2009	2011	ANAS	€ 41,63	CIPE + Regione Lazio	100,00%	Lavori in conclusione	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
	"3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio B e 2° Tronco - Lotto 1° e 2°" - Aurelia Cinelli	oltre 2013		ANAS	€ 737,00	CIPE + Regione Lazio	11,61%	PD in istruttoria MIT	0
	Primo stralcio funzionale Cinelli Monte Romano est	oltre 2013	2016	ANAS	€ 82,47	CIPE + Regione Lazio	100,00%	PD approvato da CIPE	0
3.2	Potenziamento Cassia Roma- Viterbo (4 corsie).	oltre 2014		Regione Lazio	€ 303,86	CIPE	2,19%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

17 Macroarea del Sud

17.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti del Sud hanno registrato nel 2011 un traffico di più di 14 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente a Napoli (5,7 Mil) e Bari (3,7 Mil). Tra il 2000 e il 2011 si è registrato complessivamente per l'area un aumento costante di traffico pari ad un tasso medio annuo del 5,6%.
Gli aeroporti del Sud si caratterizzano per la prevalenza dei collegamenti nazionali, giacché complessivamente il 70% del traffico risulta di carattere domestico, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate. Il traffico operato da vettori low cost si attesta al 34% del traffico totale, in linea con la media nazionale. Il traffico charter rappresenta invece meno del 10% del totale.
Il traffico cargo negli aeroporti del sud è del tutto marginale evidenziando per l'area una debolissima presenza del comparto cargo aereo.
La distribuzione degli aeroporti nei relativi contesti regionali è alquanto disomogenea; alla forte concentrazione del traffico campano sul solo aeroporto di Napoli, si contrappone l'articolazione del sistema aeroportuale pugliese, basato su quattro scali con diversificazione funzionale e quella della Calabria, con tre scali ben distribuiti, ma senza una sufficiente specializzazione.
La localizzazione periferica e "terminale" del Sud rispetto ai principali corridoi transeuropei ed ai relativi mercati, costituisce attualmente un fattore limitante per lo sviluppo del trasporto aereo nell'area; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia, la ridotta presenza di aziende, che esprime una minore componente di traffico business, nonché gli ancora ridotti flussi turistici, si riflettono sul trasporto aereo, soprattutto su quello internazionale, attualmente non ancora significativamente sviluppato e sul traffico charter.
L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale dell'intera economia delle aree del Sud, anche in termini di attrattività turistica e commerciale. Per il sistema aeroportuale la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. Ad un'adeguata dotazione aeroportuale non corrispondono sul territorio adeguati nodi di collegamento, condizione che limita la potenzialità di sviluppo degli scali.
L'accessibilità su gomma è la modalità di collegamento prevalente, anche in considerazione del fatto che attualmente nessun aeroporto ha una connessione ferroviaria con la città di riferimento.
Al fine di colmare il gap infrastrutturale dell'area, soprattutto in relazione al trasporto pubblico, gli interventi infrastrutturali che interessano la macroarea Sud riguardano prevalentemente il potenziamento dei collegamenti ferroviari trasversali, quali la linea Battipaglia-Metaponto e il nuovo asse ferroviario AC Napoli-Bari. Sull'area insistono inoltre altri due progetti ferroviari di estrema rilevanza per l'intero versante adriatico: il raddoppio della tratta molisana-pugliese della linea adriatica Bologna-Pescara-Bari e della linea Bari-Taranto.
Riguardo ai collegamenti viari, l'area è caratterizzata dagli interventi programmati su due assi fondamentali: la strada statale Jonica e l'asse autostradale Salerno-Potenza-Bari. La Macroarea è inoltre interessata dalle due maggiori opere in corso del Mezzogiorno, da lungo tempo programmate e in fase di realizzazione: l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 106 Jonica.
In relazione allo stato di attuazione delle infrastrutture programmate, si rileva che sul versante tirrenico è stata completata la tratta AV/AC Roma-Napoli, mentre sono ferme al progetto preliminare o alla fase di programmazione infrastrutture ferroviarie come la Napoli-Bari, la Napoli-Reggio Calabria e la Battipaglia-Metaponto. Sono incerte anche le previsioni realizzative di lungo periodo, inerenti, alla direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo Stretto di Messina, opera la cui realizzazione è attualmente sospesa. Si segnala il progetto, di rilievo a scala locale, relativo al completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli per il tratto che collega la città con l'aeroporto di Capodichino e il Centro Direzionale di Napoli, attualmente in corso di attuazione.

17.2 Strategie di sviluppo

Nell'assetto futuro del sistema aeroportuale del Sud è determinante il posizionamento e il ruolo di Napoli Capodichino in relazione alle criticità legate alla compatibilità aeronautica con il contesto urbano e alla possibile saturazione della capacità disponibile nell'attuale sedime.
Per tale ragione le prospettive di sviluppo si basano sul progetto di un nuovo scalo da realizzarsi a Grazzanise in cui, come già detto, trasferire il traffico da Capodichino, e sul potenziamento dello scalo di Salerno, a servizio di un bacino di traffico esteso alla Basilicata e alle zone dell'alta Calabria.
Il nuovo scalo di Grazzanise, se opportunamente collegato alla rete dei trasporti nazionali, potrebbe essere in grado di captare una parte del traffico del basso Lazio, alleggerendo la pressione su Fiumicino. Se sarà infatti realizzato il collegamento diretto dall'A1, dal casello di Capua a Grazzanise, quest'ultimo sarà raggiungibile dalle zone predette in tempi assolutamente competitivi rispetto a Fiumicino, evitando i tratti più congestionati del Raccordo Anulare della Capitale.

1. Alla luce degli indirizzi esposti, si ritiene che l'assetto della rete aeroportuale del bacino campano possa essere basato sulla seguente organizzazione:
   - Scalo di Grazzanise, quale aeroporto principale del bacino campano, per il quale dovranno essere realizzate infrastrutture con una capacità iniziale in grado di accogliere il traffico in delocalizzazione dall'aeroporto di Capodichino. Affinché sia resa fattibile la realizzazione del nuovo scalo è necessario sviluppare al più presto un Master Plan, e preservare le aree necessarie per la realizzazione dello scalo, nonché programmare attraverso un'opportuna pianificazione le infrastrutture dell'intermodalità e dell'accessibilità.
   - Scalo di Napoli Capodichino, quale aeroporto specializzato con profilo di City Airport e con una configurazione infrastrutturale confacente al contesto territoriale dal punto di vista ambientale e della tutela delle collettività limitrofe residenti.
   - Scalo di Salerno Pontecagnano, con il ruolo di complementarietà del traffico di Napoli, per particolari segmenti di traffico quali il charter, il low cost e il cargo, se saranno realizzati gli interventi di adeguamento e allungamento della pista e perseguite azioni di integrazione con lo scalo partenopeo. Fino a quando non sarà allungata la pista, per lo scalo di Salerno, in ragione dei limiti infrastrutturali e della difficoltà a sostenere i costi del servizio commerciale pubblico è indicata una vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale (commerciale e privata) e ai servizi elicotteristici di collegamento con le isole.

2. Per quanto riguarda gli aeroporti pugliesi si evidenzia che i loro bacini di traffico non risultano in prospettiva in sovrapposizione con il bacino del futuro scalo di Grazzanise, ma al contrario si pongono in un rapporto di complementarietà, generando condizioni che potranno meglio rispondere alla domanda di traffico di una vasta area tra le due coste. Per il sistema aeroportuale pugliese si riconfermano quindi in parte le specializzazioni assegnate a ciascun aeroporto dal PRT della Puglia, con le precisazioni riportate a seguire:
   - L'aeroporto di Bari si configura come aeroporto strategico della costa meridionale adriatica dedicato al traffico di linea e merci. Per accogliere il traffico previsto dovranno essere attuati gli interventi di adeguamento infrastrutturali previsti dal Master Plan, con particolare riferimento al prolungamento della pista di volo fino a 3000 metri, e dovranno essere realizzati gli interventi di connessione territoriale quali il collegamento diretto con l'A14, con la tangenziale di Bari e con il territorio della Murgia. Dovrà infine essere completato il collegamento ferroviario.
   - L'aeroporto di Brindisi svolge il ruolo di scalo primario a supporto di Bari, specializzato in traffico low cost e attività complementari a servizio della zona turistica salentina. E' indicata inoltre la realizzazione della connessione ferroviaria per il rafforzamento del rapporto tra i due scali e l'ampliamento del bacino di traffico.

- Lo scalo di Taranto Grottaglie si configura attualmente come uno scalo che svolge un servizio di trasporto speciale intercontinentale, per il quale è indicato a medio termine il ruolo di polo del traffico aereo merci. A tal fine è necessario innescare sinergie con il sistema produttivo territoriale e soprattutto con il porto di Taranto e sviluppare la connessione alla ferrovia Taranto–Brindisi con collegamento diretto al porto di Taranto. Si segnala infine che l'aeroporto di Grottaglie, per la posizione geografica strategica in relazione all'area Mediterranea e per le caratteristiche dimensionali e prestazionali della pista di volo, presenta anche interessanti potenzialità e pertanto nel lungo periodo potrebbe svolgere il ruolo di riserva di capacità dei traffici aerei dell'Italia meridionale.
- Per l'aeroporto di Foggia è indicata una vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'Aviazione Generale (commerciale e privata), ai servizi elicotteristici e di servizio al turismo locale.

3. Per quanto riguarda gli scali della Calabria:

- Allo scalo di Lamezia Terme è assegnato un ruolo strategico per il trasporto aereo dell'intera Calabria, in assenza di scali concorrenti all'interno del suo bacino di traffico. Per rafforzare tale ruolo e rispondere efficacemente alla domanda di traffico, nonché per ampliare il suo bacino è necessario che siano rafforzate le connessioni con il territorio, in primo luogo quelle ferroviarie. Altresì sono necessari gli adeguamenti delle infrastrutture aeroportuali programmati, con particolare riferimento all'aerostazione passeggeri; lo scalo di Lamezia presenta delle buone potenzialità per assumere anche il ruolo di aeroporto cargo regionale.
- Per l'aeroporto di Reggio Calabria, in ragione dei limiti infrastrutturali e della posizione geografica marginale rispetto al territorio calabrese, nonché della forte concorrenza dell'aeroporto di Lamezia Terme (che sarà in futuro ancora meglio collegato sia su gomma che su ferro al bacino ampio), è indicato un ruolo di servizio in risposta alla domanda di traffico locale, estesa anche alla provincia di Messina.
- Per l'aeroporto di Crotone, in ragione della posizione geografica marginale rispetto al territorio calabrese, nonché della forte concorrenza dell'aeroporto di Lamezia Terme, è riservato un ruolo di servizio al traffico del sistema calabrese, ruolo che potrà essere ancora più efficace con il potenziamento delle infrastrutture e dell'accessibilità programmate.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Sud potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
NAPOLI (Capodichino/Grazzanise)	10,0	12,0	13,0
BARI	5,0	6,0	6,5
BRINDISI	2,5	3,0	3,5
REGGIO CALABRIA	0,6	0,7	1,0
LAMEZIA TERME	3,5	4,5	5,50
CROTONE	0,4	0,8	1,0
TOTALE	22,0	27,0	30,5

17.3 Interventi prioritari degli aeroporti strategici del Sud

Nello scenario di sviluppo delineato il ruolo del nuovo aeroporto campano, oltre a rendersi indispensabile in sostituzione di Napoli Capodichino, assume un ruolo che va oltre la rilevanza regionale e che può influire nella ridistribuzione dei traffici aerei dell'area centro-meridionale.
Pertanto è assolutamente urgente l'impegno degli Enti Statali e Regionali nella pianificazione, progettazione e reperimento dei relativi finanziamenti delle seguenti opere di connessione viaria e ferroviaria atte a garantire un'accessibilità adeguata all'aeroporto di Grazzanise dalla conurbazione napoletana e casertana, oltre che dalle grandi direttrici di traffico Nord-Sud e quelle trasversali, di collegamento con l'entroterra e le coste adriatiche, come elencato a seguire.

- Collegamento dello svincolo di Capua della A1 con la SS 7 bis diramazione (Asse di Supporto) in corrispondenza di Villa Literno, con caratteristiche autostradali e relativo raccordo di connessione all'aeroporto. L'efficacia della nuova arteria sarà esaltata dalla prevista realizzazione di un collegamento trasversale in senso Est-Ovest che la collegherà al prolungamento della Variante di Caserta ed al nuovo svincolo "S. Maria Capua Vetere" sulla A1. Tuttavia tale collegamento, se pur garantirà un buon afflusso dal litorale Domiziano e dalle aree a nord del futuro scalo, non risulta utile all'accessibilità aeroportuale dalla città di Napoli ed all'area sud Vesuviana e Salernitana.
- Potenziamento del collegamento stradale fra la città e i caselli autostradali di Napoli ed il nuovo aeroporto. Si ritiene infatti che l'attuale collegamento stradale, attraverso l'Asse di Supporto Napoli-Villa Literno, e la Statale Domiziana, non garantiscono livelli adeguati di accessibilità, soprattutto in termini di tempi di percorrenza. Già oggi infatti, nelle ore di picco, il collegamento dei raccordi autostradali con l'Asse di Supporto è soggetto a forte congestionamento, mentre la Tangenziale di Napoli non garantisce il sicuro afflusso di traffico dalla zona collinare alla statale Domiziana.
- Raccordo tra Domiziana e strada statale Appia, da effettuarsi con caratteristiche autostradali, per collegare, senza interruzioni, le aree costiere del basso Lazio e nord della Campania con l'aeroporto e il litorale domizio.
- Prolungamento della variante alla SS 7 quater, con caratteristiche autostradali, da Castel Volturno fino ai confini con il Lazio.
- Collegamento alla rete ferroviaria RFI sulla linea Roma-Napoli via Formia, dalla stazione di Villa Literno; tale intervento è subordinato alla realizzazione dell'aeroporto ed all'approfondimento degli aspetti funzionali e tecnici del raccordo.
- Collegamento con la rete metropolitana regionale, al fine di favorire l'accessibilità su ferro dalle altre province campane.
- Collegamento ferroviario con la stazione centrale di Napoli;.
- Verifica della fattibilità per la realizzazione di una bretella di collegamento con la linea AV Roma-Napoli (da pianificare).
- Collegamento stradale con la città e i caselli autostradali di Napoli.
- Potenziamento della SS Domiziana e connessione con l'aeroporto e con la SS Appia.
- Connessione con la A1 da Nord, dal casello di Capua.

Per gli altri aeroporti della Macroarea del Sud si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Napoli - Grazzanise

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Piano di sviluppo aeroportuale	2012	2013	GESAC	€ 1,20	GESAC	...	studio preliminare	...
1.2	Realizzazione del complesso aeroportuale	2015	2020	GESAC	€ 750,00	Stato, Regione, Gesac	0,00%	studio preliminare	...
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento con stazione di Napoli	DA PROGRAMMARE							
2.2	Bretella di collegamento con la linea AV Roma - Napoli								
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Benevento - Caserta - A1- Caianello- Grazzanise tratta Benevento Cainello	...	...	...	€ 586,62	0	100,00%	PP in corso	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
	tratta Cainello- Caserta	...	...	...	€ 957,20	0	0,00%	PP in istruttoria MIT	0
3.2	Collegamento stradale con la città e i caselli autostradali di Napoli;	DA PROGRAMMARE							
3.3	Potenziamento della SS Domiziana e connessione con l'aeroporto e con la SS Appia;								
3.4	Connessione con la A1 da Nord, dal casello di Capua								

Napoli - Capodichino

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova taxiway nord	2010	2011	GESAC	€ 2,23	GESAC	...	...	Contratto di Programma
1.2	Ampliamento piazzale nord	2010	2011	GESAC	€ 2,00	GESAC	...	...	Contratto di Programma
1.3	Nuovo terminal	2010	2011	GESAC	€ 12,04	GESAC	...	...	Contratto di Programma
1.4	Nuovo parcheggio multipiano	2010	2011	GESAC	€ 11,70	GESAC	...	...	Contratto di Programma
1.5	Ammodernamento radar di avvicinamento	2010	2011	GESAC	€ 8,97	PON	...	...	Contratto di Programma
2. Intermodalità									
2.1	Connessione linea metropolitana 1 tratta Dante Garibaldi-centro Direzionale	2009	2013	Metropolitana di Napoli spa	€ 1.374,72	Pubblici	100,00%	In corso	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.2	2 tratta Centro Direzionale - Capodichino	2011	2015	Metropolitana di Napoli spa	€ 1.031,00	Pubblici	52,84%	Lavori affidati	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Salerno - Pontecagnano

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Realizzazione degli interventi . Macrofase 1 e 2. (allungamento pista etc.)	2012	2015	Aeroporto di Salerno	€ 19,89	PON	88,69%		Concessione totale
1.2	Realizzazione degli interventi. Macrofase 3.	2020	2025	Aeroporto di Salerno	€ 15,83	PON	69,68%		Concessione totale

Brindisi

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuove via di rullaggio	2012	2020	Aeroporti di Puglia	€ 15,00	Aeroporti di Puglia	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Ampliamento piazzali	2011	2013	Aeroporti di Puglia	€ 20,00	Stato- Regione	100,00%	Progetto esecutivo	Intesa Governo Regione 28.7.2011
1.3	Riconversione aree militari	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 10,00	Stato- Regione	100,00%	...	Intesa Governo Regione 28.7.2011
1.4	Ampl. Terminal pax	2012	2020	Aeroporti di Puglia	€ 6,00	Aeroporti di Puglia	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Ampl. Parcheggi	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 4,00	Aeroporti di Puglia	...	Progetto definitivo	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento alla rete ferroviaria	...	...	Aeroporti di Puglia	€ 40,00	Stato-Regione	100,00%	studio in corso	Intesa Governo Regione 28.7.2011
2.2	Tram su gomma di collegamento stazione centrale di Brindisi	...	...	Comune di Brindisi	...	...	...	studio in corso	da inserire nella pianificazione locale

Taranto - Grottaglie

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento piazzale Cargo	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 10,00		80,00%	Studio Prelim.	da inserire nel Master Plan
1.2	Terminal Cargo e urbanizzazioni	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 5,50			Studio Prelim.	
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento ferroviario	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 28,40			Studio Prelim.	da inserire nel Master Plan e nella pianificazione locale
3. Accessibilità viaria									
3.1	Viabilità di accesso area cargo	...	...	Aeroporti di Puglia	€ 3,00			Studio Prelim.	

Bari

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Raccordi C e D, riqualifica piazzali	2012	2012	Aeroporti di Puglia	€ 6,30	Stato (PON)	87,62%	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Impianti AVL	2011	2013	Aeroporti di Puglia	€ 4,00	Stato (PON)	80,00%	Progetto preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Adeguamento infrastrutture e impianti alla normativa di riferimento - II ° stralcio	2012	2015	Aeroporti di Puglia	€ 15,00	Stato- Regione	100,00%	...	Intesa Governo Regione 28.7.2011
1.4	Ampliamento lato est	2010	2016	Aeroporti di Puglia	€ 21,00	Stato (PON)	100,00%	...	PON 2000-2006 risorse liberate - FAS
1.5	Ampliamento terminal ovest	2015	2020	Aeroporti di Puglia	€ 25,00	Stato		...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Ampliamento area merci	2012	2021	Aeroporti di Puglia	€ 25,00	Aeroporti di Puglia		...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Efficientamento energetico	2011	2015	Aeroporti di Puglia	€ 16,00	Stato (PON)		...	PON Energie rinnovanili e risparmio energetico
1.8	Riconversione aree militari	2011	2013	Aeroporti di Puglia	€ 19,00	Stato- Regione	100,00%	...	Intesa Governo Regione 28.7.2011
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento ferroviario	2009	2013	FERROTRANVIA	€ 13,00	...	100,00%	Lavori in corso	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Nuovo casello autostrada A14 dedicato all'aeroporto;	DAPROGRAMMARE	0	0	0	0	0	0	0
3.2	Miglioramento accessibilità dalla tangenziale di Bari e dalla SS16;	0	0	0	0	0	0	0	0
3.3	Sottopassaggio via d'Annunzio	...	2011	Aeroporti di Puglia	€ 10,00	Aeroporti di Puglia	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
3.4	Tangenziale di Bari	...	...	ANAS	€ 80,00	Stato	0,00%	in attesa PP	...
3.5	Potenziamento asse Salerno-Potenza - Bari.	...	oltre 2015	ANAS	€ 552,00	Stato	0,00%	in attesa PP	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Lamezia Terme

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Adeguemento strip, bretella di collegamento e impianti pista	2011	2015	Sacal	€ 10,00	Stato (PON)	90,00%	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Nuovo terminal	2011	2025	Sacal	€ 115,00	Sacal	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento piazzale fase 2	2013	2014	Sacal	€ 5,00	Stato (PON)	90,00%	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Parcheggio multipiano	2018	2030	Sacal	€ 10,00	Sacal	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria	DA PROGRAMMARE							
2.2	Collegamento pedonale alla rete trasporto locale	2021	2025	Sacal	€ 11,00	Sacal	...	...	Master Plan di sviluppo aeroportuale

18 Sicilia

18.1 Quadro di riferimento

La rete aeroportuale siciliana è costituita dagli aeroporti di Catania, Palermo, Trapani e Comiso, quest'ultimo non ancora aperto al traffico.
Gli aeroporti della Sicilia hanno registrato nel 2011 un traffico con più di 13 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente a Catania (6,7 Mil.) e Palermo (4,9 Mil). Tra il 2000 e il 2011 si è registrato complessivamente per l'isola un aumento costante di traffico. Ma la crescita più rilevante, in termini percentuali, si è registrata a Trapani, con il 57% di incremento dal 2000, grazie al traffico low cost.
Complessivamente l'80% del traffico operato dagli aeroporti della Sicilia risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate, ed il 47% del traffico totale è operato da vettori low cost.
Il traffico cargo negli aeroporti della Sicilia nel 2011 risulta del tutto marginale, con poco più di 11.000 tonnellate annue trasportate tra Catania e Palermo, in costante diminuzione dal 2000.

L'insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono attualmente fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia e del turismo si riflettono sul traffico aereo internazionale, attualmente molto modesto (circa 20% sul totale) e sul traffico charter (6% sul totale).

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico ed alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio siciliano, anche in termini di attrattività turistica e commerciale.
Anche per il sistema aeroportuale siciliano la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. L'aeroporto di Palermo è l'unico nell'isola ad avere una connessione ferroviaria con la città, ma essendo molto carente l'intera rete ferroviaria siciliana, si riscontra un utilizzo limitato da parte degli utenti aeroportuale, anche per le basse frequenze.

Per tali motivi la programmazione infrastrutturale della Sicilia è basata su un imponente impianto strategico, finalizzato alla messa a sistema ed al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari. Tra le infrastrutture prioritarie che emanciperanno il sistema regionale si evidenziano il potenziamento dell'asse autostradale e della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania. Il territorio esprime inoltre grandi attese per l'ammodernamento/ adeguamento del tratto Agrigento-Caltanissetta che verrà collegato con la A19 e che consentirà un collegamento di rango autostradale tra la parte settentrionale e la parte meridionale dell'isola.

Il completamento degli interventi infrastrutturali programmati, nel complesso, avrà influenza soprattutto sugli aeroporti di Catania e Palermo. E' tuttavia vero che, a fronte di una estesa programmazione, sono poche le opere che termineranno nel breve periodo. Nel medio periodo è infatti atteso, con una tempistica già prevista, il completamento dell'asse ferroviario Salerno-Palermo/Catania (per la tratta Messina-Palermo), nonché degli assi stradali Ragusa-Catania e Gela-Agrigento-Trapani. Sono ancora allo stadio iniziale di proposta/programmazione la linea Salerno-Palermo/Catania nella tratta campana-calabrese e alcuni tratti della A3 Salerno-Reggio Calabria. Sono incerte anche le tempistiche, di lungo periodo, della realizzazione della direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo Stretto.

18.2 Strategie di sviluppo

Nello scenario attuale, la posizione centrale della Sicilia rispetto all'area Mediterranea, potrebbe rappresentare una grande potenzialità in termini strategici per collocare la Regione come piattaforma intermodale nel punto di intersezione delle rotte commerciali del Mediterraneo. In tal senso per gli scali aeroportuali siciliani si aprirebbero interessanti prospettive di sviluppo di nuove correnti di traffico da e verso i paesi del nord Africa e più in generale

della zona sud dell'area mediterranea. Prospettive che potranno essere colte dagli aeroporti attraverso la realizzazione di infrastrutture flessibili per accogliere basi operative di nuovi vettori, anche nell'ottica di "hub multi vettori".
Per quanto riguarda Catania, la decisione dell'Alitalia di scegliere questo scalo tra le sue sei basi operative sul territorio nazionale, la prossima apertura dell'Aeroporto di Comiso, gestito da una società di gestione partecipata dall'Aeroporto di Catania e la diminuzione di traffico registrata dall'Aeroporto di Reggio Calabria, si configurano come nuovi fattori di potenzialità di sviluppo per l'aeroporto, nell'ottica del potenziamento ulteriore delle infrastrutture sia aeroportuali che di accesso e dell'eventuale costituzione di un sistema aeroportuale integrato per servire la Sicilia orientale e l'area dello Stretto.

Le potenzialità prospettiche espresse dal territorio devono però fare i conti con un sistema aeroportuale che allo stato attuale è vicino alla saturazione. In relazione all'analisi delle capacità attuali e potenziali, ai programmi di sviluppo dei gestori, si ritiene però che gli scali della Sicilia possano rispondere al traffico atteso nei prossimi vent'anni, attraverso un forte potenziamento delle infrastrutture esistenti.

Non si ritiene vi siano le condizioni per la realizzazione di un ulteriore scalo in Sicilia, che oltretutto, a causa della debolezza dell' armatura infrastrutturale di collegamento, rischierebbe di non avere un bacino di utenza tale da incidere significativamente sulla ripartizione del traffico totale della Sicilia e ad essere competitivo alla forte attrazione dei poli di Catania-Comiso e Palermo-Trapani.
Si ritiene pertanto molto più ragionevole concentrare le risorse comunitarie, nazionali e regionali, sul potenziamento dell'accessibilità, sia viaria che ferroviaria, ai poli aeroportuali esistenti e sul rafforzamento delle relative infrastrutture, valorizzando un patrimonio nazionale che può in grado di rispondere alle esigenze di trasporto aereo della Regione
Andrà però attentamente monitorata la effettiva attuazione degli sviluppi previsti, sia aeroportuali che delle infrastrutture aeroportuali, anche in relazione a possibili importanti flussi incoming provenienti dall'area mediterranea, e valutare la capacità di risposta degli aeroporti.
Per il prossimo ventennio pertanto il sistema aeroportuale siciliano potrà continuare a essere organizzato su due poli, uno per la Sicilia orientale, basato sugli scali di Catania e di Comiso e l'altro per la Sicilia Occidentale basato sugli scali di Palermo e Trapani, con gli scali delle isole minori di Lampedusa e Pantelleria.

In tale scenario, nell'ottica di decongestionamento degli scali maggiori, per lo scalo di Comiso è stata indicata la funzione di complementarietà rispetto all'aeroporto di Catania Fontanarossa, come base per voli charter, low cost, e come base cargo per potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale, o come scalo alternativo in caso di temporanea chiusura dello scalo catanese a causa dei problemi derivati da eventuali eruzioni vulcaniche.

I presupposti necessari affinché il sistema proposto possa rispondere efficacemente al volume di traffico atteso sono:

1. potenziamento dell'accessibilità ai poli aeroportuali; la concentrazione delle risorse al potenziamento dell'accessibilità, oltre che ampliare il bacino di traffico degli scali e favorire l'utenza, concorrerà all'aumento di competitività di tutti i settori produttivi, compreso il turismo, che soffrono da sempre del ritardo infrastrutturale della Sicilia;
2. realizzazione degli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali già pianificati dalle società di gestione, nei tempi previsti, attraverso un monitoraggio costante del relativo processo di attuazione;
3. realizzazione di una nuova pista dell'aeroporto di Catania; ciò consentirebbe l'utilizzo di aeromobili wide-body per far fronte alla crescente domanda di traffico; l'utilizzo di velivoli più

capienti, soprattutto per le tratte più lunghe, consentirebbe di diminuire il numero di movimenti, con conseguente mitigazione dell'inquinamento acustico relativo all'incremento del traffico;

4. potenziamento dei collegamenti con lo scalo di Comiso, da Catania, da Gela e Ragusa;
5. trasferimento graduale di quote di traffico da Catania su Comiso, con particolare riferimento al traffico low cost e all'Aviazione generale;
6. interventi infrastrutturali di ampliamento dell'aeroporto di Comiso, che garantiscano un aumento graduale della capacità fino a 2,0 Mil di passeggeri annui, entro il 2030 e lo sviluppo del settore cargo.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per la Sicilia potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima:

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CATANIA	12,0	13,0	14,0
PALERMO	10,0	11,0	12,0
TRAPANI	4,5	5,0	6,0
LAMPEDUSA	0,4	0,5	0,6
PANTELLERIA	0,4	0,5	0,6
COMISO	1,0	2,0	3,0
TOTALE	25,0	32,0	31,2

18.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sicilia

Affinché lo scalo di Catania possa rispondere efficacemente alla domanda di traffico atteso e garantire adeguati livelli di servizio e di accessibilità è necessario che sia potenziata la capacità della pista e che siano garantite le connessioni su ferro con il centro della città e con il suo bacino di traffico. Per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali si rileva come prioritario l'interramento di un tratto linea ferroviaria per Siracusa per la realizzazione di una nuova pista a sud ed acquisizione delle aree necessarie. La fattibilità dell'intervento dovrà essere verificata in relazione alla mantenimento della funzionalità dello scalo Bicocca.
Per quanto riguarda la connessione ferroviaria si ritengono prioritari i seguenti interventi:

- Realizzazione di una connessione ferroviaria con relativa stazione presso l'aeroporto.
- prolungamento della linea metropolitana urbana, attraverso la realizzazione della tratta Stesicoro-Aeroporto lunga 6.9 km, con le sue 8 nuove stazioni (San Domenico, Vittorio Emanuele, Palestro, San Leone, Verrazzano, Librino, S. M. Goretti, Aeroporto). In alternativa è auspicabile attestare il servizio metropolitano sulla esistente linea RFI che, con significativo risparmio di risorse darebbe risposte immediate ed efficaci permettendo di allacciare l'aeroporto internazionale "Vincenzo Bellini" al centro di Catania con un collegamento veloce ed efficiente.
- Prolungamento del passante metropolitano di RFI, attualmente in costruzione che una volta completato, comprenderà le stazioni di: Cannizzaro, Ognina, Picanello, Europa, Stazione Centrale, Duomo/ Castello Ursino, Acquicella, Fontanarossa e Bicocca. Deviazione e interramento della tratta ferroviaria ad est dello scalo, che consenta la realizzazione di una nuova pista.

Per gli altri aeroporti della Macroarea della Sicilia si rimanda alle schede degli interventi a seguire.

Catania - Fontanarossa

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Riqualifica infrastrutture di volo	2015	2020	SAC	€ 39,80	SAC	0	...	Contratto di Programma
1.2	Nuova pista	2015	2025	SAC	€ 50,00	SAC+ pubblico	0	Studio fattibilità	
1.3	Ampliamento terminal	2012	2015	SAC	€ 20,00	SAC	0	...	Contratto di Programma
1.4	Ampliamento parcheggi	2012	2015	SAC	€ 28,54	SAC	0	...	Contratto di Programma
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento alla linea ferroviaria (deviazione ed interramento di un tratto della ferrovia e realizzazione stazione)	2015	2020	RFI	€ 250,00	...	0,00%	Studio di fattibilità	da inserire negli strumenti di programmazione nazionale e di painifcazione locale
2.2	Nodo di Catania (Prolungamento del passante metropolitano di RFI)	oltre 2013	0	RFI	€ 507,00	CIPE	2,37%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.3	Prolungamento della linea metropolitana Stesicoro-aeroporto	20'13	2015	Ferrovia circumetnea	€ 425,00	CIPE	21,18%	PD approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Potenziamento asse stradale Ragusa - Catania		oltre 2015	ANAS	€ 815,37	CIPE-ANAS+PRIVATI	100,00%	gara d'appalto	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.2	Autostrada Catania- Siracusa - 2° tronco		oltre 2016	ANAS					DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Trapani

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento piazzali	2013	2014	AIRGEST	€ 4,95	AIRGEST	...	...	concessione totale
1.2	Ampliamento terminal e BHS	2011	2012	AIRGEST	€ 1,52	AIRGEST	...	...	concessione totale
1.3	Nuovo terminal voli internazionali	oltre 2015		AIRGEST	€ 9,00	AIRGEST	...	...	concessione totale
1.4	Ampliamento parcheggi	2011	2017	AIRGEST	€ 9,04	AIRGEST	...	...	concessione totale
2. Intermodalità									
2.1	Connessione alla linea ferroviaria	DA PROGRAMMARE							
3. Accessibilità viaria									
3.1	Trapani- Mazara del Vallo- variante tra svincolo Birgi della A29/fir e collegamento alla SS115		oltre 2015	ANAS	€ 368,00	CIPE	40,76%	PP in istruttoria MIT	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

Palermo - Falcone Borsellino

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Ampliamento piazzali	2008	2011	GESAC	€ 5,00	PON	100,00%	Lavori in corso	Contratto di Programma
1.2	Ampliamento terminal	2011	2025	GESAC	€ 49,00	FAS-FESR GESAP	…	Lavori in corso - 1^fase	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento parcheggio	2015	2010	GESAC	€ 10,00	GESAP	…	…	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto (torre di controllo, sistemi di controllo traffico aereo, sistemi di comunicazione etc)	2011	2014	ENAV	€ 91,70	Fondo Infrastrutture, ENAV, Regione Sicilia	100,00%	in corso	non riportato nel DEF 2012-2014
2. Intermodalità									
2.1	Potenziamento metropolitana leggera	2009	2012		€ 1.113,00	CIPE	100,00%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.2	Stazione ferroviaria a nord	2020	2025	RFI	…	…	…	pianificato	Da PSA
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Autostrada Palermo - Agrigento			ANAS	€ 0,00		0,00%		
	SS121 -tratto Bolognetta Manganaro; SS189 Manganaro Lercara Friddi		2016	ANAS	€ 682,60	CIPE	43,43%	Affidamento lavori	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
	adeguamento SS121		oltre 2015	ANAS	€ 386,17	CIPE	0,00%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)

19 Sardegna

19.1 Quadro di riferimento

Gli aeroporti della Sardegna hanno movimentato nel 2011 un traffico di circa 7 milioni di passeggeri e sono caratterizzati dall'operatività di vettori low cost che offrono collegamenti nazionali ed internazionali. Il principale aeroporto è quello di Cagliari che ha registrato una crescita positiva grazie al consolidamento del traffico nazionale e all'ampliamento dei collegamenti operati da vettori low cost.
Il traffico aereo della Sardegna è fortemente caratterizzato dalla presenza di oneri di servizio pubblico nei collegamenti tra i tre aeroporti sardi principali, e gli aeroporti di Roma, Milano, Torino, Verona, Bologna, Firenze, Napoli e Palermo e dal fatto che il traffico è operato da una compagnia aerea con focus strategico regionale, che assicura anche i collegamenti diretti tra i tre scali principali. Altra caratteristica del traffico aereo sardo è costituita dalla forte stagionalità dei flussi nei periodo di alta stagione turistica.
Complessivamente l'83,3% del traffico operato dagli aeroporti della Sardegna risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate; ed il 35,3% del traffico totale è operato da vettori low cost, con punte del 57,7% sul totale nello scalo di Alghero.
Il traffico cargo negli aeroporti della Sardegna risulta invece del tutto marginale.

Il PIL procapite annuo della Sardegna risulta inferiore alla media, corrispondente a 16.800 €/ab, ma il più alto delle regioni meridionali. Il traffico passeggeri rappresenta il 4,6% del totale italiano. Il rapporto tra traffico e popolazione con 3,6 pax/ab, risulta il più alto tra le aree considerate, dopo quello del Centro.

Gli indici socioeconomici confermano i ritardi strutturali della Sardegna, dovuti anche alla condizione di isolamento e scarsa densità abitativa del territorio, con un basso livello di industrializzazione. L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio sardo.

In questo quadro il settore del turismo rappresenta una risorsa strategica per la Regione Sardegna, soprattutto considerando che attualmente sembra soddisfare maggiormente la domanda di turismo proveniente dal resto dell'Italia, mentre il flusso straniero, sebbene cospicuo, non è ancora arrivato ad una fase matura. In questo senso una diminuzione del prezzo del trasporto e un miglioramento dell'accessibilità verso le diverse zone della Regione potrebbe migliorare la competitività del settore. In tale ottica le infrastrutture e i servizi di trasporto aereo rappresentano, in generale ed ancor di più per una realtà insulare come la Sardegna, uno dei fattori più importanti su cui impostare le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale la rete aeroportuale sarda mostra di essere adeguata ai flussi attuali e previsti, grazie agli importanti interventi di adeguamento e ammodernamento cui sono stati sottoposti gli scali negli ultimi anni: a tale rete non corrisponde tuttavia un'adeguata armatura delle infrastrutture di collegamento con il territorio. Le infrastrutture stradali e ferroviarie della Sardegna infatti non permettono una connessione agevole tra i diversi aeroporti ed una sinergia tra gli stessi.

Nonostante la Sardegna sia caratterizzata da un noto deficit infrastrutturale rispetto alla media nazionale, nella Regione non sono in previsione significativi interventi di potenziamento della rete stradale e ferroviaria. I progetti in avviamento o in fase di redazione definitiva riguardano interventi di ammodernamento e messa in sicurezza dei principali assi viari della Regione.

19.2 Strategie di sviluppo

La struttura del sistema aeroportuale sardo è ormai consolidata ed in grado di affrontare con gli interventi già programmati e in corso, lo sviluppo del traffico previsto per il prossimo decennio.
Si rende invece necessario intervenire in relazione all'accessibilità al territorio e all'integrazione fisica e funzionale degli aeroporti, collegandoli tra loro ed integrandoli con il resto del territorio in modo rapido ed efficiente non solo per ottimizzare la loro accessibilità, ma anche per completare funzionalmente, in una logica di rete, l'intero servizio di linea Sardegna -Continente.
Va pertanto attivato il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Cagliari con la città mediante realizzazione di fermata in aeroporto. Per tale opera è già realizzata sul sedime aeroportuale la parte di collegamento tra linea ferroviaria e aerostazione.

I bacini degli aeroporti sardi non risultano tra loro in sovrapposizione ma al contrario si pongono in un rapporto di complementarietà, generando condizioni che potranno meglio rispondere alla domanda di traffico dell'intera regione Si riconfermano quindi in parte le specializzazioni assegnate a ciascun aeroporto dal Piano Regionale dei Trasporti della Sardegna, con le precisazioni riportate a seguire.

1. L'aeroporto di Cagliari, si configura come aeroporto strategico che può rafforzare il segmento di traffico business e turistico non soggetto a stagionalità;
2. Per l'aeroporto di Olbia, è indicato il ruolo di scalo primario, con vocazione turistica, e di polo d'eccellenza per l'Aviazione Generale, legato al turismo d'elite;
3. Per l'aeroporto di Alghero si prefigura il ruolo di scalo primario, con forte specializzazione low cost, e traffico internazionale turistico.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per la Sardegna potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CAGLIARI	6,0	7,0	8,0
OLBIA	3,0	4,0	5,0
ALGHERO	2,0	3,0	4,0
TOTALE	11,0	14,0	17,0

19.3 Interventi prioritari per gli scali strategici della Sardegna

Cagliari

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Estensione sedime aeroportuale	2011	2013	Sogaer	€ 5,00	Sogaer			da CdP
1.2	Ampliamento piazzali Nord e sud e illum.	2011	2013	Sogaer	€ 17,00	Stato (PON)			da CdP
1.3	Adeguamento terminal pax	2011	2012	Sogaer	€ 2,26	Sogaer			da CdP
1.4	Ampliamento parcheggi	2011	2015	Sogaer	€ 9,02	Sogaer			da CdP
2. Intermodalità									
2.1	Collegamento metropolitana (linea Cagliari-Decimo)	2012	2015	RFI	€ 8,64	CIPE	49,07%	PP in istruttoria MIT	
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Completamento circonvallazione di Cagliari				€ 0,00				

Olbia

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Prolungamento pista di volo 24	2011	2020	GEASAR	€ 10,00	Pubblico		Prog. esecutivo	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Prolungamento pista di volo fino a 3000 mt	2015	2020	GEASAR	€ 33,20	€ 29,1 Pubblico			da Master Plan
1.3	Ampliamento piazzale	2011	2020	GEASAR	€ 13,00	€10,4 pubblico			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento terminal pax	2011	2020	GEASAR	€ 8,00	€6,4 pubblico			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Ampliamento parcheggio	2011	2020	GEASAR	€ 6,90	GEASAR			Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Cargo Terminal	2011	2020	GEASAR	€ 4,20	€ 3,36 pubblico			da Master Plan
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Potenziamento della S.S. 597-199 Sassari-Olbia: lotto 9 - Interconnessione con aeroporto	2012	2014	ANAS	€ 9,00	CIPE	0,00%	Appaltato	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Alghero

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Interventi infrastrutture di volo	...	...	...	€ 5,00	FAS	100,00%	PP	...
1.2	Ampliamento aerostazione	...	...	...	€ 6,00	FAS	100,00%	PP	...
3. Accessibilità locale e territoriale									
3.1	Ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale	...	...	...	€ 3,00	FAS	100,00%	PP	...
3.2	SS 291 Sassari /Alghero/aeroporto			ANAS	€ 18,10	CIPE	100,00%	in attesa di PP	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)

Aeroporto S. Anna S.p.A.

Forma giuridica	Società per azioni
Sede legale	Loc. Aeroporto S. Anna – Isola Capo Rizzuto (Kr)
Telefono	0962/7995201
Sito Internet	www.aeroporto.kr.it
Posta elettronica certificata	aeroporto.kr@pec.it
Oggetto sociale	La Società ha per oggetto, principale e prevalente lo sviluppo, la progettazione e la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività dello scalo dell'Aeroporto S. Anna Crotone, ed eventuali altri scali, nonché le attività connesse e collegate quali quelle portuali e turistiche purché non a carattere prevalente.

Amministratori (in grassetto gli Amministratori di nomina regionale)	*Cognome, Nome, Carica*	*Data Nomina*	*Data Scadenza*
	Gianluca Bruno (Vice presidente)		
	Giovanni Mazzei		
	Peppino Vallone		
	Antonella Stasi	01/10/2012	Fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio al 30 giugno 2014

Collegio Sindacale (in grassetto i componenti di nomina regionale)	*Cognome, Nome, Carica*	*Data Nomina*	*Data Scadenza*
	Vincenzo Catroppa (Presidente)		
	Antonio Renda (Effettivo)		
	Fernando Batti (Effettivo)		
	Lorena Giglio (Supplente)		
	Francesco Catanzaro (Supplente)		

Composizione Capitale Sociale	*Socio*	*Quota Partecipazione*
	CCIAA Kr	14,92%
	Confindustria Kr	27,00%
	Provincia di Crotone	26,76%
	Regione Calabria	14,11%
	Comune di Crotone	5,21%
	Comune di Cutro	8,33%
	Donalf S.r.l.	5,00%

ALLEGATO "B" ALL'ATTO N. 82414/28444 DI REP.

AEROPORTO S. ANNA S.P.A ISOLA DI CAPO RIZZUTO

STATUTO

DENOMINAZIONE - SEDE - OGGETTO - DURATA

Art. 1)

È costituita una società per azioni con la denominazione

"AEROPORTO S. ANNA S.P.A."

Art. 2)

La società ha sede in Isola di Capo Rizzuto - località Aeroporto S. Anna.

Il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di istituire, ovunque in Italia o all'estero, uffici, agenzie e rappresentanze o di sopprimerli.

Art. 3)

La società ha per oggetto principale e prevalente lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività dello scalo dell'Aeroporto S. Anna di Crotone, o di eventuali altri scali, nonché le attività connesse o collegate quali quelle portuali e turistiche purché non a carattere prevalente.

La società si impegna a sostenere l'attuazione degli investimenti previsti nel piano degli interventi dell'Aeroporto di Crotone.

Per il raggiungimento dell'oggetto sociale provvede a curare:

a) le manutenzioni, ordinarie e straordinarie, le innovazioni, i completamenti ed ampliamenti del sistema aeroportuale e portuale e delle relative pertinenze;

b) l'installazione e la gestione degli impianti e dei servizi aeroportuali e portuali necessari nonché di altri servizi connessi o ritenuti utili all'esercizio del sistema quali, in via esemplificativa, i servizi direzionali, amministrativi e tecnici idonei al loro funzionamento e richiesti dagli interessi generali e dalle singole categorie ed utenti;

c) i lavori di studi, di progettazione, di costruzione e/o l'esercizio (gestione) degli impianti e opere realizzate e/o la prestazione di servizi connessi anche con ricorso a professionalità esterne.

La società potrà inoltre curare:

d) la gestione del servizio di trasporto di persone e merci con mezzi terrestri, marittimi ed aerei, adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti;

e) la gestione delle attività di agenzia di viaggi e dell'attività di operatori turistici;

f) la progettazione e la gestione di corsi per l'assolvimento dell'obbligo formativo, formazione professionale, corsi di specializzazione post-diploma e post-universitari finalizzati alla costante crescita del territorio correlate all'attività, non prevalente e senza fine di lucro. Eventuali utili prodotti

saranno utilizzati esclusivamente per gli stessi scopi;

g) le attività commerciali.

La società può compiere tutte le operazioni commerciali, industriali e finanziarie, mobiliari ed immobiliari, ritenute dal Consiglio di Amministrazione necessarie ed utili per il conseguimento dello scopo sociale.

Può anche assumere, sia direttamente che indirettamente, interessenze e partecipazioni in altre società aventi oggetto analogo, affine o comunque connesso al proprio, nonchè partecipare a consorzi e/o ATI con altre società aventi lo stesso scopo sociale.

Può inoltre prestare garanzie reali e fideiussorie ad Istituti di credito ordinario, ad Istituti di credito speciale ed a terzi in genere, siano esse persone fisiche o giuridiche, e anche a favore di terzi, siano essi privati, società e persone fisiche e giuridiche in genere.

Art. 4)

La durata della società è fissata fino al 31 dicembre 2050 e può essere prorogata.

SOCI - CAPITALE SOCIALE - AZIONI

Art. 5)

Il domicilio dei soci, per quello che concerne i loro rapporti con la Società o tra di loro, è quello indicato nel Libro Soci. I soci, qualora in possesso e se richiesto, devono comunicare alla società il proprio numero di fax e/o indirizzo di

posta elettronica da iscrivere a cura della Società stessa nel Libro Soci. È onere del socio comunicare alla Società il cambiamento del domicilio, del numero o dell'indirizzo di posta elettronica.

Art. 6)

Possono essere soci persone fisiche, persone giuridiche, Enti e Amministrazioni pubbliche e private, consorzi e associazioni nazionali ed internazionali.

Art. 7)

Il capitale sociale è di €. 120.000,00 suddiviso in n. 120.000 azioni da un euro ciascuna.

La misura minima della partecipazione dei Soci Pubblici non deve essere inferiore ad un quinto (1/5) del Capitale sociale, al fine di assicurarne il diritto di chiedere la convocazione dell'assemblea.

L'ingresso di altri Enti Locali nella società deve avvenire mediante un corrispondente aumento del capitale sociale.

La misura minima della partecipazione dei soci costituenti l'azionariato diffuso non deve essere inferiore ad un quinto (1/5) del capitale sociale.

In caso di collocazione di azioni sul mercato all'azionariato diffuso verrà riservata una quota stabilita dall'assemblea di volta in volta nel rispetto di quanto previsto dal comma precedente.

Art. 8)

L'azione è nominativa ed indivisibile e dà diritto ad un voto. In caso di comproprietà i diritti dovranno essere esercitati da un rappresentante comune. Il possesso anche di una sola azione comporta la piena adesione al presente statuto ed alle deliberazioni legalmente prese dall'Assemblea dei soci.

Art. 9)

Il trasferimento o la cessione delle azioni sono consentiti, mantenendo comunque il rispetto dei limiti di cui all'art. 7.
Fino al 31 dicembre del terzo anno dalla data di costituzione della società, sono esclusi gli atti di cessione di quote o di azioni, la costituzione di diritti reali sulle stesse ed ogni altro atto idoneo a determinare la perdita della posizione di maggioranza del socio privato, qualora esistente al momento della costituzione della società mista.
Fermo restando quanto previsto dall'art. 2 del D.M. 12/11/1997 n. 521, le cessioni di azioni, costituzione di diritti reali sulle stesse e ogni altro atto idoneo a determinare la perdita della posizione di maggioranza del soggetto che la detiene potranno avvenire previa approvazione del Consiglio di Amministrazione.
Quest'ultimo dovrà uniformare le proprie determinazioni al principio della preservazione dell'affidabilità imprenditoriale e gestionale dell'azienda aeroportuale.

Art. 10)

In caso di aumento del capitale o di emissione di obbligazioni

convertibili, agli azionisti spetta il diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441 c.c.; salvo disposizioni diverse deliberate dall'assemblea straordinaria dei soci con la maggioranza prevista dal citato art. 2441 c.c.. L'assemblea può deliberare la riduzione del capitale sociale, salvo i limiti di legge, e comunque nel rispetto dell'art. 3 del regolamento D.M. 521/97, anche mediante assegnazione a singoli soci o gruppi di soci di determinate attività sociali, azioni o quote di altre aziende nelle quali la società abbia compartecipazione.

ORGANI DELLA SOCIETÀ

Art. 11)

Sono organi della società:

a) l'Assemblea;

b) il Consiglio di Amministrazione;

c) il Presidente;

d) il Collegio dei Sindaci.

L'ASSEMBLEA

Art. 12)

L'assemblea degli azionisti delibera sulle materie riservate alla sua competenza dalla legge e dal presente Statuto. L'Assemblea dei soci è convocata dall'organo amministrativo anche fuori dalla sede sociale purché in Italia.

L'Assemblea viene convocata dall'organo amministrativo con avviso contenente l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo dell'adunanza e l'elenco delle materie da trattare. L'avviso

va pubblicato, almeno quindici giorni prima del giorno fissato per l'assemblea, nella G. U. della Repubblica Italiana ovvero in uno dei seguenti quotidiani: "Il Sole 24 Ore", "Corriere della Sera". È comunque possibile convocare l'assemblea anche con avviso trasmesso agli azionisti almeno otto giorni liberi prima di quello fissato per l'assemblea tramite lettera raccomandata, telegramma, fax o posta elettronica. In caso di convocazione tramite fax o posta elettronica, l'avviso va spedito al numero di fax o all'indirizzo di posta elettronica del socio da questi espressamente comunicato alla Società e che risulta dal Libro soci. In ogni caso, il mezzo utilizzato per trasmettere ai soci l'avviso di convocazione dell'assemblea deve garantire la prova dell'avvenuto ricevimento da parte del socio destinatario almeno otto giorni prima dell'assemblea.

L'assemblea si considera regolarmente costituita, anche se non convocata in base alle regole sopra indicate, quando, ad essa partecipano l'intero capitale sociale e la maggioranza dei componenti dell'organo amministrativo e di controllo. L'assemblea può essere tenuta in videoconferenza prevedendo che gli intervenuti siano dislocati in più luoghi contigui o distanti, collegati via audio/video. A tal fine è necessario che vengano soddisfatti i seguenti requisiti:

a) nell'avviso di convocazione dell'assemblea (esclusa quella totalitaria) devono essere indicati i luoghi video/audio collegati al luogo dove saranno presenti il Presidente dell'as-

semblea e il segretario;

b) il Presidente dell'assemblea e il segretario siano presenti nello stesso luogo;

c) il Presidente dell'assemblea sia in grado di accertare l'identità e la legittimazione degli intervenuti, regolare lo svolgimento della riunione, constatare e proclamare i risultati della votazione;

d) devono essere rispettati il metodo collegiale e il principio di parità di trattamento tra gli intervenuti;

e) il soggetto che verbalizza sia in grado di percepire adeguatamente l'andamento e gli eventi assembleari da verbalizzare;

f) gli intervenuti devono poter partecipare alla discussione e alla votazione simultaneamente sugli argomenti posti all'ordine del giorno.

Di tali condizioni si deve dare atto in sede di verbale dell'assemblea.

L'Assemblea ordinaria deve essere convocata almeno una volta l'anno per l'approvazione del bilancio annuale entro centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale. Qualora particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della società lo richiedano, può essere convocata non oltre centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

Art. 13)

Per essere ammessi all'assemblea i soci devono depositare i

loro titoli azionari nelle casse designate nell'avviso di convocazione almeno cinque giorni prima dalla data dell'assemblea.

Art. 14)

Ogni socio che abbia diritto ad intervenire all'Assemblea, può farsi rappresentare per delega scritta, da un altro soggetto che non sia amministratore, sindaco o dipendente della società. Spetta al Presidente dell'assemblea constatare il diritto di intervento all'assemblea, anche per delega.

Art. 15)

L'assemblea è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione. In assenza l'Assemblea elegge il proprio Presidente. L'Assemblea nomina un segretario tra i soci e, se lo ritiene necessario, due scrutatori scelti fra gli azionisti e i sindaci. Le deliberazioni sono constatate da verbale redatto dal Segretario ovvero da Notaio nei casi di legge o per volontà del Consiglio di Amministrazione.

Art. 16)

L'Assemblea ordinaria in prima convocazione è regolarmente costituita con la presenza, direttamente o per delega, di tanti soci che, rappresentino almeno la metà del Capitale sociale, escluse dal computo le azioni prive del diritto di voto nell'assemblea medesima. In seconda convocazione l'assemblea ordinaria è valida qualunque sia la partecipazione azionaria personalmente presente o rappresentata. Essa delibera a mag-

gioranza di voti dei soci presenti.

Art. 17)

L'Assemblea straordinaria in prima convocazione è validamente costituita e delibera con il voto favorevole di tanti soci che rappresentino più della metà del capitale sociale.

In seconda convocazione l'assemblea straordinaria è regolarmente costituita con la partecipazione di oltre un terzo del capitale sociale e delibera con il voto favorevole di almeno i due terzi del capitale rappresentato in assemblea.

Sono salve le speciali maggioranze eventualmente stabilite in modo inderogabile dalla legge.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Art. 18)

La società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di membri che può variare da cinque a nove.

L'assemblea che elegge gli amministratori ne predetermina il numero.

Il Consiglio di Amministrazione elegge nel suo seno il Vice Presidente che sostituisce il Presidente nei casi di assenza od impedimento.

Gli Amministratori durano in carica tre anni e comunque fino all'approvazione del bilancio di esercizio in cui scadrebbe il loro mandato. Essi sono rieleggibili.

Art. 19)

Nel caso di morte, sostituzione, dimissione e revoca degli amministratori dovrà provvedersi a norma del comma 1 dell'art. 2386 c.c.. Se viene a mancare la maggioranza degli amministratori l'intero Consiglio si intende decaduto. L'Assemblea per la nomina dei Consiglieri deve essere convocata d'urgenza dal Collegio Sindacale il quale può compiere nel frattempo gli atti di ordinaria amministrazione.

Art. 20)

Il Consiglio si riunisce sia nella sede della società o altrove, tutte le volte che il Presidente lo giudichi necessario e comunque almeno ogni tre mesi. Il Consiglio si raduna altresì quando ne sia fatta domanda scritta dalla maggioranza dei suoi membri.

Art. 21)

Il Consiglio di Amministrazione è convocato dal Presidente mediante avviso da spedirsi con lettera raccomandata ovvero tramite fax o posta elettronica almeno quattro giorni liberi prima dell'adunanza. In caso di urgenza, è possibile inviare l'avviso tramite fax o posta elettronica o telegramma almeno un giorno libero prima della data fissata per l'adunanza. In caso di impedimento del Presidente la convocazione sarà eseguita dal Vice Presidente o dall'Amministratore Delegato. In caso di loro impedimento dovrà provvedervi il Consigliere più anziano. Nell'avviso vengono indicati la data, il luogo e l'ora della riunione nonchè gli argomenti posti all'ordine del

giorno. In caso di utilizzo del fax o della posta elettronica la trasmissione dell'avviso agli amministratori deve essere eseguita al numero di fax o all'indirizzo di posta elettronica espressamente comunicato dagli amministratori stessi alla società e che risulta riportato con apposita annotazione nel Libro del Consiglio di Amministrazione.

La riunione del Consiglio di amministrazione può tenersi presso la sede sociale o altrove purché in Italia. Il Consiglio è validamente costituito, con la presenza della maggioranza dei suoi membri. Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti dei presenti.

In caso di parità prevale il voto di chi presiede.

Le adunanze del Consiglio di amministrazione e le sue deliberazioni sono valide anche senza convocazione formale ovvero, in caso di convocazione formale nell'ipotesi di modifica o integrazione dell'ordine del giorno, quando intervengono tutti i consiglieri in carica e tutti i sindaci se nominati, sempre che nessuno di loro si opponga alla trattazione degli argomenti.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione possono tenersi in video/audio conferenza con intervenuti dislocati in più luoghi audio/video collegati. A tal fine è necessario che vengano soddisfatti i seguenti requisiti:

a) nell'avviso di convocazione dell'adunanza siano indicati i luoghi video/audio collegati al luogo dove saranno presenti il

Presidente della riunione e il segretario;

b) il Presidente della riunione e il segretario che procederà alla verbalizzazione siano presenti nello stesso luogo;

c) Il Presidente della riunione sia in grado di accertare l'identità e la legittimazione degli intervenuti, regolare lo svolgimento della riunione, constatare e proclamare i risultati della votazione;

d) il soggetto che verbalizza sia in grado di percepire adeguatamente l'andamento e gli eventi della riunione da verbalizzare;

e) gli intervenuti devono poter visionare, ricevere o trasmettere documenti nonché partecipare alla discussione e alla votazione simultaneamente sugli argomenti posti all'ordine del giorno.

Di tali condizioni si deve dare atto in sede di verbale della riunione.

Art. 22)

Ai membri del Consiglio di Amministrazione spetta il rimborso delle spese sostenute per ragione del loro ufficio, nonché gli eventuali compensi fissati dall'Assemblea.

Art. 23)

All'organo amministrativo è attribuita in via esclusiva la gestione della società; a tal fine l'organo amministrativo può compiere tutti gli atti e tutte le operazioni sia di ordinaria che di straordinaria amministrazione.

Sono attribuite alla competenza dell'organo amministrativo ai sensi dell'art. 2365 comma 2 c.c. le deliberazioni riguardanti:

- la fusione nei casi previsti dagli artt. 2505 e 2505bis c.c.;
- l'istituzione o la soppressione di sedi secondarie;
- l'indicazione di quale tra gli amministratori hanno la rappresentanza della società;
- la riduzione del capitale in caso di recesso del socio;
- gli adempimenti dello statuto a disposizioni normative;
- il trasferimento della sede sociale nel territorio nazionale.

IL PRESIDENTE

Art. 24)

Il Consiglio può nominare tra i suoi membri uno o più Amministratori delegati, determinandone poteri, funzioni, attribuzioni ed emolumenti, nonché conferire speciali incarichi a singoli Amministratori fissandone in ogni caso le attribuzioni e gli emolumenti a norma di legge.

Art. 25)

Il Presidente viene eletto dall'assemblea ordinaria dei soci tra i consiglieri, dura in carica tre esercizi ed è rieleggibile. Al Presidente o, in caso di impedimento o assenza, al Vice Presidente, è attribuita la rappresentanza e la firma della società per l'esecuzione di tutte le deliberazioni del

Consiglio. Il Presidente o chi ne fa le veci rappresenta la Società in giudizio con facoltà di nominare all'uopo Avvocati e Procuratori anche generali alle liti. Il Presidente potrà delegare di volta in volta altra persona a rappresentare la società come azionista nelle Assemblee Ordinarie e Straordinarie di altre società.

Art. 26)

La società ha la facoltà di reperire, presso i propri soci, e nel rispetto delle leggi e dei regolamenti vigenti, i fondi necessari per il conseguimento dell'oggetto sociale. Le somme anticipate dai soci sono infruttifere di interessi, salvo diversa deliberazione del Consiglio di Amministrazione.

COLLEGIO SINDACALE

Art. 27)

Il Collegio Sindacale si compone di tre membri effettivi e di due supplenti. Il Presidente del Collegio Sindacale ed un membro effettivo saranno nominati rispettivamente dal Ministero dell'Economia e Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti; gli altri membri verranno nominati dall'assemblea che ne determinerà il compenso. I Sindaci sono rieleggibili, restano in carica per tre esercizi, e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della carica. La cessazione dei sindaci per scadenza del termine ha effetto dal momento in cui il collegio è stato ricostituito. Ai Sindaci, oltre il compenso,

spetterà il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio.

Le funzioni di controllo contabile previste dall'art. 2409ter del codice civile possono essere affidate al Collegio Sindacale, a un revisore contabile o a una società di revisione, nel rispetto delle norme di legge e regolamentari stabilite in materia.

BILANCIO ED UTILI

Art. 28)

Gli esercizi sociali si chiudono al 31 dicembre di ogni anno, alla fine di ogni esercizio il Consiglio procede, a norma di legge alla formazione e redazione del bilancio sociale (stato patrimoniale, conto economico e nota integrativa) e della relazione sulla gestione. Dedotta almeno il cinque per cento (5%) per la riserva legale fino al limite di legge, l'Assemblea delibera sulla destinazione degli eventuali utili netti di esercizio, avuto riguardo al perseguimento dell'ulteriore sviluppo dell'attività sociale.

I risultati dell'esercizio delle attività connesse o collegate, di cui all'art. 3 (tre) dello statuto devono essere separatamente evidenziati ed illustrati, in maniera chiara e distinta, nel bilancio ed in tutti i documenti contabili della società.

Art. 29)

Il bilancio annuale della società, ferme restando le attribu-

zioni del Collegio Sindacale, dovrà essere sottoposto a certificazione da parte di una società di revisione avente comprovata e qualificata esperienza ed iscritta nell'albo speciale di cui all'art. 8 del Decreto Presidente della Repubblica 31 marzo 1975 n. 136 e dal D.lgs. 24/02/1998 n. 58.

Il conferimento dell'incarico è deliberato dal Consiglio di Amministrazione.

Detto incarico non potrà essere conferito a società di revisione che si trovino in situazione di incompatibilità previste dal primo comma dell'art. 3 del D.P.R. sopra menzionato.

Verranno osservate anche le disposizioni di cui ai commi secondo e terzo dello stesso articolo.

Ai fini della certificazione il bilancio d'esercizio della società deve essere trasmesso alla società di revisione almeno 30 giorni prima di quello fissato per l'assemblea che deve discuterlo.

SCIOGLIMENTO

Art. 30)

Addivenendosi in qualunque tempo e per qualsiasi causa allo scioglimento della Società, l'Assemblea straordinaria stabilisce le modalità della liquidazione, e nomina uno o più liquidatori, determinandone i poteri.

CLAUSOLA ARBITRALE

Art. 31)

Tutte le controversie che dovessero sorgere tra i soci e la

Società, o gli organi sociali di essa, circa l'applicazione, interpretazione ed esecuzione del contratto sociale, saranno demandate al giudizio di un Collegio arbitrale formato da tre membri tutti nominati, entro 30 giorni dalla richiesta fatta dalla parte più diligente, dal Presidente del Tribunale civile di Crotone. I tre arbitri così nominati provvederanno a designare il Presidente. Nel caso di mancata nomina nei termini ovvero in caso di disaccordo tra gli arbitri nominati nella scelta del Presidente vi provvederà, su istanza della parte più diligente, il Presidente del Tribunale di Crotone. Ciascun membro del Collegio è autorizzato a richiedere al Presidente del Tribunale di Crotone di sostituire l'arbitro che sia cessato per qualsiasi motivo. Il Collegio arbitrale giudicherà inappellabilmente secondo equità senza formalità di procedere e pronuncerà il suo lodo come amichevole compositore entro novanta giorni dall'accettazione dell'incarico.

RINVIO ALLA LEGGE

Art. 32)

Per quanto non previsto dal presente statuto si applicano le norme previste in materia dalla legge vigente.

F.TI: GIANLUCA BRUNO - NOTAR GIULIO CAPOCASALE

AEROPORTO S. ANNA S.p.A.

Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39

Bilancio al 31 Dicembre 2012

Piazza Velasca, 5
20122 Milano – Italy
Tel. : +39 02 87070760
Fax : +39 02 87070719

AUDIREVI

Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39

Agli Azionisti di
Aeroporto S. Anna S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Aeroporto S. Anna S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori di Aeroporto S. Anna S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2. Ad eccezione di quanto indicato al successivo paragrafo 3, il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

   Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 13 giugno 2012.

3. Come evidenziato nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, segnaliamo i principali eventi, circostanze, limitazioni ed incertezze sui seguenti aspetti che indicano l'esistenza di un'incertezza significativa che può far sorgere significativi dubbi sulla capacità dell'impresa di operare in continuità aziendale:

   3.1 Alla data del 31 dicembre 2012 Aeroporto S. Anna S.p.A. ha registrato perdite pari ad Euro 610 migliaia. Tale risultato negativo è stato parzialmente coperto dai soci, e precisamente per Euro 229 migliaia, in esecuzione della delibera dell'assemblea straordinaria del 14 settembre 2012. Nonostante la parziale copertura della perdita, quest'ultima determina l'azzeramento del patrimonio netto rendendo urgente e necessario ai sensi dell'art. 2447 Codice Civile la convocazione dell'Assemblea dei Soci per procedere all'azzeramento del capitale

AUDIREVI S.r.l. Società di revisione e organizzazione contabile – Sede Legale: Piazza Velasca,5 – 20122 Milano
Cod. Fiscale 05953410585 - P.I. 12034710157 – www.audirevi.it
Capitale Sociale Euro 100.000 - REA Milano 1523066 – Registro Dei Revisori Contabili GU 60/2000
Albo Speciale Delle Società di Revisione con Delibera CONSOB n. 10819 Del 16/07/1997

sociale ed al contemporaneo aumento del medesimo ad una cifra non inferiore al minimo stabilito dall'art. 2327 del Codice Civile;

Come sopra evidenziato, con assemblea straordinaria del 14 settembre 2012, è stato deliberato un aumento di capitale di Euro 937 migliaia che è stato utilizzato per Euro 708 migliaia a coperture delle perdite registrate alla data del 31 dicembre 2011 e per Euro 229 migliaia a copertura delle perdite di competenza 2012. Alla data della presente relazione i crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano ad Euro 184 migliaia.

3.2 La compagnia Alitalia ha operato in regime di oneri di servizio pubblico fino al 7 dicembre 2012, comunicando di fatto a giugno 2012 la volontà di lasciare lo scalo di Crotone. Già dal mese di agosto 2012 la Società si è attivata per il tramite della Regione Calabria che, sulla base della nuova normativa SIEG che prevede tempi non inferiori a 9 mesi per rendere operativa una nuova imposizione degli oneri di servizio, ha avviato, per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'iter procedurale per ottenere in tempi brevi il decreto di abrogazione degli oneri di servizio a partire dal 7 dicembre 2012 sulle tratte Crotone Roma e Crotone Linate e viceversa. Tutto ciò per consentire l'attivazione, senza soluzione di continuità, dell'attività aerea della Compagnia Small Planet Airlines. Inoltre, è stata richiesta da parte della società, sempre alla Regione Calabria, l'indizione di una Conferenza dei Servizi per l'imposizione, a partire dal 1° maggio 2013, degli oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra lo scalo aeroportuale di Crotone e i principali aeroporti nazionali, ai sensi dell'art. 52, comma 35 della Legge 28 dicembre 2001, n. 448. La prima conferenza dei servizi si è tenuta in data 20 dicembre 2012 alla presenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Enac, della Provincia di Crotone, del Comune di Crotone, dell'ANCI, della Camera di Commercio di Crotone e della Società Aeroporto S. Anna SpA, conclusasi con un nulla di fatto ed in particolare con la necessità manifestata dai presenti di ulteriori approfondimenti sia tecnici sia economici, finalizzati alla conclusione, in tempi brevi, dell'iter procedurale relativo agli oneri di servizio.

3.3 L'abbandono della Compagnia Alitalia sulle tratte di Roma e Milano già dal 7 dicembre 2012, ha costretto la Società di gestione a ricercare sul mercato, già dai primi mesi di luglio, un vettore che fosse interessato a svolgere attività aerea sullo scalo. Lo scarso potere economico della Società ha impedito di avviare contatti con le maggiori compagnie aeree nazionali ed internazionali. Dopo una serie di incontri, anche a seguito dell'impegni presi con gli Enti locali, è stato sottoscritto il contratto con la Compagnia Small Planet, che ha attivato i servizi aerei dal giorno 8 dicembre. Già in data 7 gennaio 2013, la compagnia Small Planet ha interrotto la propria attività presso lo scalo di Crotone, imponendo alla Società scelte che consentissero di salvaguardare il personale dipendente e contestualmente garantire l'operatività aeroportuale e scongiurare la chiusura dello scalo. A tal proposito, nel mese di febbraio 2013 la Società ha fatto ricorso alla CIGS, che di fatto ha permesso di abbattere i costi del personale a carico

della Società, salvaguardando la continuità aziendale e la certificazione gestore ed handling.

3.4 Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha emanato, nell'anno 2012, l'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale. Il provvedimento pone le basi per un riordino organico del settore aeroportuale sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi. Il Piano, contrariamente a quello predisposto da ENAC, non individua Crotone come scalo di interesse nazionale. Il nuovo Ministro delle Infrastrutture, in sede di audizione alla Commissione Trasporti, ha comunque evidenziato la necessità di privilegiare l'azione anche presso la UE per garantire la continuità territoriale in quei territori dove non esiste, tra l'altro, l'alta velocità come ad esempio lo scalo di Crotone. La Società ha avviato, nel mese di ottobre/novembre 2012, una trattativa con il vettore Ryanair per l'attivazione di collegamenti aerei da e per Crotone. La Società ha sottoscritto il contratto con la compagnia Ryanair per la durata di anni 5, subordinato all'attivazione di due servizi previsti dai loro standard operativi.

3.5 Il buon esito delle attività poste in essere dagli amministratori nell'esercizio 2012 e nei primi mesi del 2013 ed analiticamente rappresentate nel corso della relazione sulla gestione costituiscono il presupposto indispensabile per lo sviluppo ed il rilancio definitivo dell'Aeroporto. Gli Amministratori evidenziano, tra le altre cose che, conclusa positivamente la fase di ricapitalizzazione che ha visto l'ingresso nella compagine sociale di numerose imprese, sono state attivate una serie di iniziative che con il supporto degli Enti locali soci e della nuova compagine sociale dovrebbero consentire una costante crescita sia dei volumi di traffico che dei risultati economici che tenderanno ad assumere nel medio periodo valori positivi. Più specificatamente, gli amministratori evidenziano, nell'ottica della continuità aziendale, l'iniziativa avviata dalla Regione Calabria con il SIEG che, prevedendo la partecipazione finanziaria della Regione Calabria e di tutti gli enti territoriali della Provincia di Crotone, dovrebbe consentire di destinare annualmente alla società di gestione aeroportuale una somma consistente e di importo tale da dare copertura in corso d'esercizio alle eventuali perdite che dovessero generarsi. L'avvio dei voli nella stagione estiva, l'avvio dell'attività della compagnia Ryanair, il bando degli oneri di servizio, la conclusione della Gestione Totale, e l'attivazione di politiche di sostegno alla gestione, quale la CIG in deroga di cui si attende solo l'emanazione del relativo decreto, unitamente ad un'oculata e parca gestione ed all'attivazione del SIEG, che conferma il necessario ed insostituibile sostegno degli Enti Locali soci, costituiscono degli obiettivi raggiunti dalla società a supporto della continuità aziendale.

3.6 Gli Amministratori evidenziano nella relazione sulla gestione che la Società Tecnoengineering 2c S.r.l., fornitrice dei servizi di progettazione per il prolungamento della pista di volo, lavoro mai iniziato per il pronunciamento interlocutorio negativo da parte del Ministero dell'Ambiente, ha depositato, nel

mese di giugno 2012, un decreto ingiuntivo per l'importo di Euro 538 migliaia oltre interessi di mora, per il mancato pagamento delle fatture relative ai servizi di progettazione offerti. Stante la concessione della provvisoria esecuzione e la notifica dell'atto di precetto e, dove le pendenti trattative di bonario componimento non dovessero avere esito positivo, la società si troverà a fronteggiare un'esecuzione di Euro 538 migliaia per capitale più interessi e spese, per un totale di Euro 767 migliaia. Per tale motivo, nel corso dell'esercizio, è stata accantonata a fondo rischi contenziosi la somma di Euro 170 migliaia oltre all'accantonamento, sempre nel corso dell'esercizio, di Euro 33 migliaia a fondo svalutazione crediti verso i clienti iscritto nel corso dei passati esercizi sulla base di un apposito parere legale. La Società oltre ad opporsi al decreto ingiuntivo ha depositato domanda riconvenzionale per la restituzione dell'acconto versato e per il risarcimento dei danni.

4. A causa degli effetti connessi alle incertezze, alle limitazioni, ed alla carente informativa descritte nel precedente paragrafo 3, non siamo in grado di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio di Aeroporto S. Anna S.p.A. al 31 dicembre 2012.

5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori di Aeroporto S. Anna S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art. 14, comma 2, lettera e) del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. A causa della rilevanza degli effetti connessi alle incertezze, alle limitazioni ed alla carente informativa descritte nel paragrafo 3, non siamo in grado di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Aeroporto S.Anna S.p.A. al 31 dicembre 2012.

Milano, 19 giugno 2013

Audirevi S.p.A.
Alfonso Laratta
Socio

AEROPORTO S. ANNA S.P.A.

SEDE: Isola Capo Rizzuto - Località Aeroporto S. Anna

CAPITALE SOCIALE € 120.000,00= interamente versato

Iscritta nel Registro delle Imprese al n. 01937260790

Codice fiscale: 01937260790

****

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE al bilancio al 31/12/2012

****

Signori Azionisti,

In data 17 giugno 2013, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la bozza del bilancio di esercizio 2012 della Vostra società e lo ha trasmesso al collegio sindacale, unitamente agli allegati ed alla relazione della società incaricata del controllo contabile.

Il bilancio è corredato da una relazione sulla gestione, contenente un'analisi della situazione della società e dell'andamento del risultato della gestione, nel suo complesso e nel settore in cui essa ha operato.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2012 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di Comportamento del collegio sindacale emanate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare abbiamo:

- vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo.
- vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
- acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni.
- Acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e l'esame dai documenti aziendali.
- Verificato l'osservanza, da parte degli amministratori, delle norme di legge inerenti alla redazione, all'approvazione e alla pubblicazione del bilancio d'esercizio e alla predisposizione della relazione sulla gestione.
- partecipato alle assemblea dei soci e alle adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per

le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e, qui di seguito, esprimiamo le nostre osservazioni:

Il Collegio Sindacale, esaminato l'andamento gestionale, tenuto conto di quanto esposto dal CDA, nella nota integrativa, nella tabella relativa agli indici di bilancio dai quale si desume uno squilibrio aziendale così rappresentato:

Problemi di solvibilità a breve termine, Struttura finanziaria in squilibrio, Squilibrio nella relazione tra investimenti e finanziamenti, esprime seri dubbi sulla continuità aziendale e richiede ai soci di esprimersi sulla volontà di supportare la società fino al ripristino degli equilibri di bilancio.

Il Collegio sindacale, alla luce della ulteriore perdita evidenziata pari ad euro 381.431,00 che ha, ancora una volta, azzerato il capitale sociale, invita i soci, al versamento integrale di quanto non ancora versato dai soci a copertura della perdita verificatasi al 30 giugno 2012. Teniamo a rammentare che non si potrà procedere alla copertura della perdita ai sensi dell'art. 2447 c.c., per come evidenziato nella relazione sulla gestione, se prima non si è proceduto ai sensi dell'art. 2438 c.c. Il mancato versamento dello stesso comporta, per la società, il verificarsi della fattispecie di cui all'art. 2484 c.c. Si invitano, pertanto, gli amministratori a sollecitare i soci morosi in tal senso.

Non sono emersi altri fatti significativi suscettibili di segnalazione o di menzione nella presente relazione.

A giudizio di questo Collegio, ad eccezione dei possibili effetti di quanto sopra evidenziato, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio al 31.12.2012 della società Aeroporto S. Anna SPA.

Isola di Capo Rizzuto, 19.06.2012

Il Collegio Sindacale

(Dott. Vincenzo Catroppa)

(Dr. Fernando Batti)

AEROPORTO S.ANNA SPA

BILANCIO ESERCIZIO 2012

Sommario

1 Scenario del settore del Trasporto aereo 5

1.1 Dati di Traffico 5

1.2 Destinazioni e compagnie 6

1.3 Confronto con l'andamento del traffico passeggeri del sistema aeroportuale italiano 8

2 Le attività aviation 8

3 Le attività non aviation 9

4 Servizi commerciali 9

5 Fatti di rilievo avvenuti nel 2012 10

5.1 Oneri di servizio 10

5.2 Compagnia Small Planet 10

6 Sviluppo infrastrutturale e certificazione aeroportuale 10

6.1 Progetto di Adeguamento aerostazione - Fase Transitoria 10

6.2 Certificazione aeroportuale 11

7 Condizioni operative e sviluppo della società 12

8 Andamento della gestione 12

8.1 Analisi valore della produzione e dei costi operativi degli ultimi tre anni 12

9 Costo medio di gestione a passeggero 12

10 Principali dati economici 13

11 Principali dati patrimoniali 14

12 Principali dati finanziari 14

13 Informazioni attinenti all'ambiente e al personale 15

13.1 Personale 15

13.2 Ambiente 15

14 Investimenti 15

15 Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile 16

16 Rischio di credito 16

17 Rischio di liquidità 16

18 Rischi da contenziosi attuali e/o potenziali 16

19 Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 17

19.1 Oneri di servizio 17

19.2 CIGS 17

20 Evoluzione prevedibile della gestione 17

20.1 Piano nazionale degli aeroporti 17

20.2 Gestione Totale 17

20.3 Contratto Ryanair 17

20.4 Continuità Aziendale 17

21 Risultato d'esercizio 18

AEROPORTO S. ANNA S.P.A.

Sede in SS. 106 LOCALITA' S. ANNA -88841 ISOLA DI CAPO RIZZUTO (KR) Capitale sociale Euro 120.000,00

Signori Azionisti,
l'esercizio chiuso al 31/12/2012 riporta un risultato negativo pari a Euro (610.320).
Tale risultato negativo è stato parzialmente coperto dai soci, e precisamente per Euro 228.889, in esecuzione della delibera dell'assemblea straordinaria del 14 settembre 2012, ma ciò nonostante determina l'azzeramento del patrimonio netto rendendo urgente e necessario ai sensi dell'art. 2447 c.c. la convocazione dell'Assemblea dei Soci per procedere all'azzeramento del capitale sociale ed al contemporaneo aumento del medesimo ad una cifra non inferiore al minimo stabilito dall'art. 2327 del c.c.

Composizione Organi Societari

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Cesare Spanò
Vice-Presidente	Gianluca Bruno
Consiglieri di Amministrazione	Antonella Stasi Peppino Vallone Giovanni Mazzei Salvatore Migale Leonardo Sacco
Collegio Sindacale	
Presidente	Vincenzo Catroppa
Sindaci Effettivi	Fernando Batti
Sindaci Supplenti	
Società di Revisione	Audirevi s.r.l.
Accountable Manager – Direttore Generale	Marcella Maggiori

Relazione sulla gestione del Bilancio al 31.12.2012

1 Scenario del settore del Trasporto aereo

A **livello mondiale** i dati diffusi da IATA hanno evidenziato per il 2012 un incremento del traffico passeggeri del 5,3% rispetto all'anno precedente, un dato comunque in calo rispetto alla crescita di 5,9% fatta registrare nel 2011. A questo dato positivo non ha di certo contribuito **il sistema aeroportuale europeo.** I dati ACI Europe hanno confermato un rallentamento nella crescita del trasporto aereo europeo. Nel 2012 il traffico viaggiatori complessivo negli aeroporti europei ha visto un incremento di appena l'1,8% rispetto al 2011, con una netta divisione tra il mercato UE e gli altri paesi europei.

Per quanto riguarda il traffico negli aeroporti dell'UE, a partire dal mese di ottobre si è innescata una fase recessiva che ha portato ad una crescita minima su base annua (+0,2%), mentre gli aeroporti non-UE hanno registrato una performance molto positiva nei 12 mesi appena trascorsi (+8,8%), con in testa Turchia e Russia. Il traffico cargo negli aeroporti europei è diminuito del 2,8% ed il dato complessivo per i movimenti aerei è sceso del 2,1%.

Come rilevato da Assaeroporti, nel 2012 sono transitati **nel sistema aeroportuale italiano** 146.884.178 passeggeri. Rispetto all'anno precedente, si è registrata una **contrazione del traffico passeggeri dell'1,3%**, corrispondente a circa 1,9 milioni di passeggeri. Nel dettaglio, a diminuire sono stati i passeggeri nazionali (-5,2%) mentre il traffico internazionale ha registrato una crescita dell'1,7%.

Il calo del traffico passeggeri dai principali aeroporti (Roma Fiumicino -1,8% e Milano Malpensa -4,0%) conferma la generale difficoltà del settore. Il settore del trasporto aereo è sottoposto alla pressione di elementi negativi concomitanti: la congiuntura economica recessiva che ha portato alla riduzione del reddito disponibile e, conseguentemente, della propensione al viaggio, la proliferazione delle imposte nazionali sul trasporto aereo passeggeri e, soprattutto, la continua ascesa del prezzo del greggio che nello scorso mese di febbraio ha sfiorato i 120 USD/barile.

La criticità del trasporto aereo nazionale è testimoniata anche dalle crescenti difficoltà riscontrate da diverse compagnie aeree italiane nel corso del 2012, culminate nella sospensione nel mese di agosto dell'operatività del vettore Wind Jet.

Per quanto riguarda il traffico cargo, la riduzione complessiva registrata in Italia rispetto al 2011 raggiunge il -4,9%.

1.1 Dati di Traffico

Nell'anno 2012 il management della società aeroportuale ha promosso accordi commerciali con diverse compagnie aeree, attivando nuove tratte e consentendo di consolidare la domanda di trasporto aereo con una crescita di circa il 200% rispetto all'anno 2009.

I risultati sono evidenti: infatti nel periodo giugno-ottobre 2012, Crotone è risultato il primo aeroporto italiano in termini di crescita percentuale rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente (+ 43% a giugno, + 54% a luglio, +49% ad agosto, +28% a settembre, +20% ad ottobre).

L'aumento del traffico passeggeri nel periodo estivo è dovuto principalmente al contributo fondamentale di compagnie quali Meridiana e Trawelfly.

Al 31 dicembre 2012 il traffico complessivo di passeggeri è stato di 154.250 unità contro i 122.874 pax transitati nel 2011, con un aumento di circa il 26 % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Di seguito il confronto degli anni 2001/2012 distinto per mese:

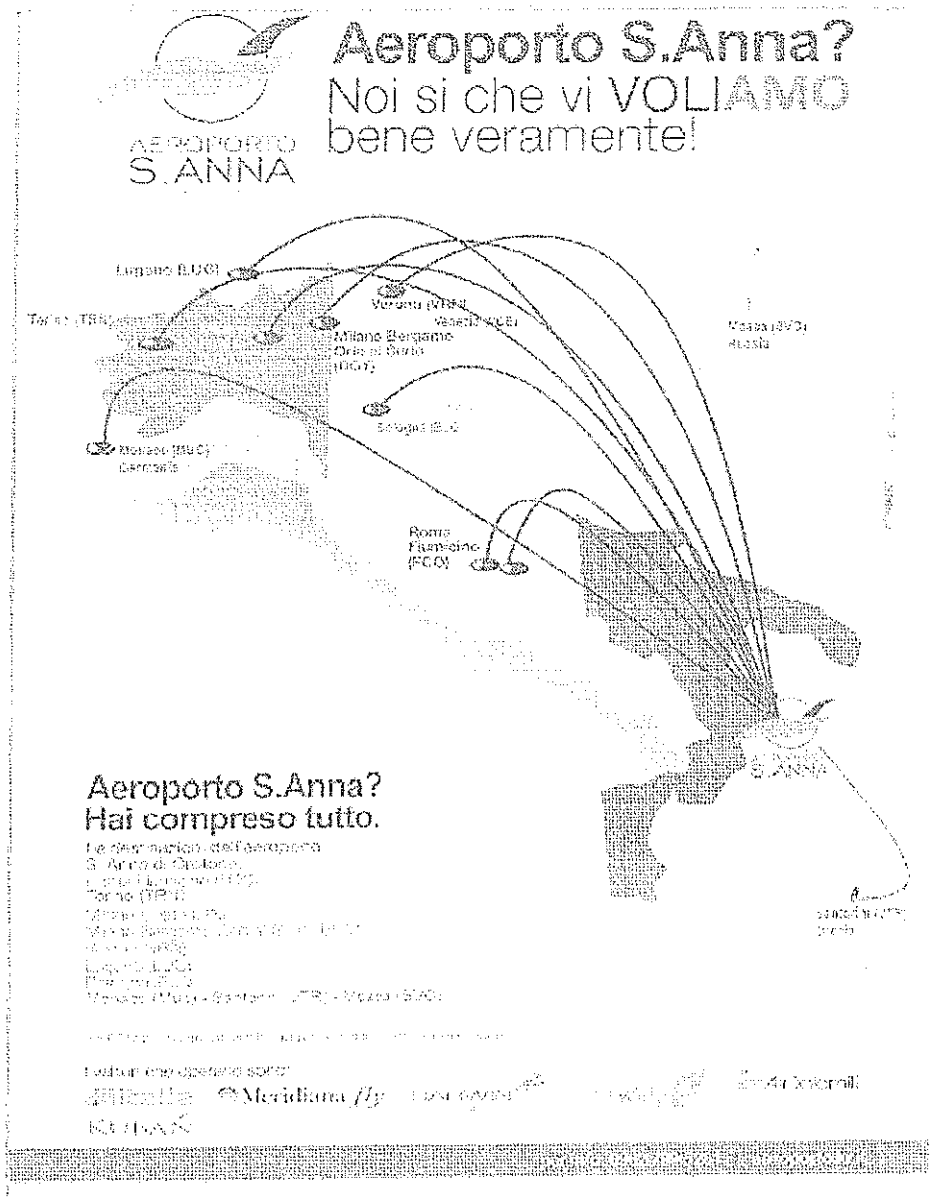
	Gennaio	*Febbraio*	*Marzo*	*Aprile*	*Maggio*	*Giugno*	*Luglio*	*Agosto*	*Settembre*	*Ottobre*	*Novembre*	*Dicembre*	PROGRESSIVO
2011	6.534	7.218	10.235	9.180	9.602	11.170	16.546	18.211	9.799	7.211	7.765	9.403	122.874
2012	9.114	7.455	10.459	9.650	10.990	15.990	25.470	27.114	12.543	8.633	8.538	8.294	154.250
2012vs2011	39%	3%	2%	5%	14%	43%	54%	49%	28%	20%	10%	-12%	26%

1.2 Destinazioni e compagnie

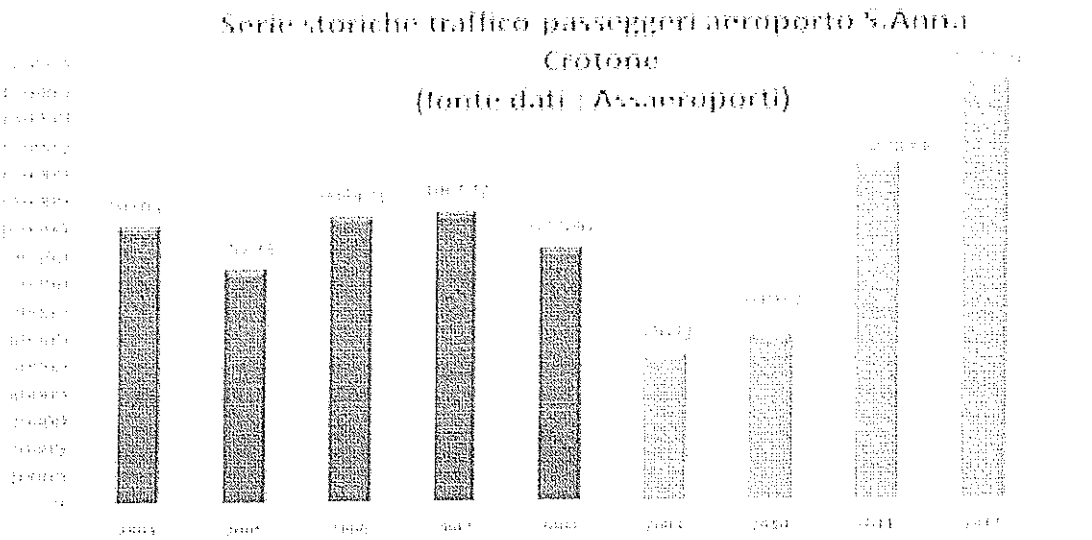
I principali vettori che hanno operato sullo scalo di Crotone nell'anno 2012 sono:

Vettori	**Destinazioni**
ALITALIA	Roma, Milano Linate, Bologna
MERIDIANA	Verona, Torino
AIR DOLOMITI	Monaco di Baviera
DARWIN AIRLINE	Lugano
TRAWELFLY	Milano Orio al Serio, Santorini
KUBAN AIR	Mosca

Di seguito la mappa delle destinazioni:

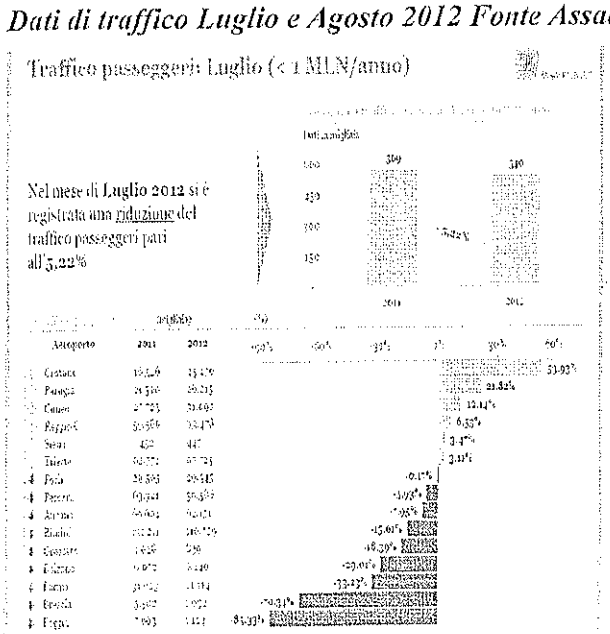


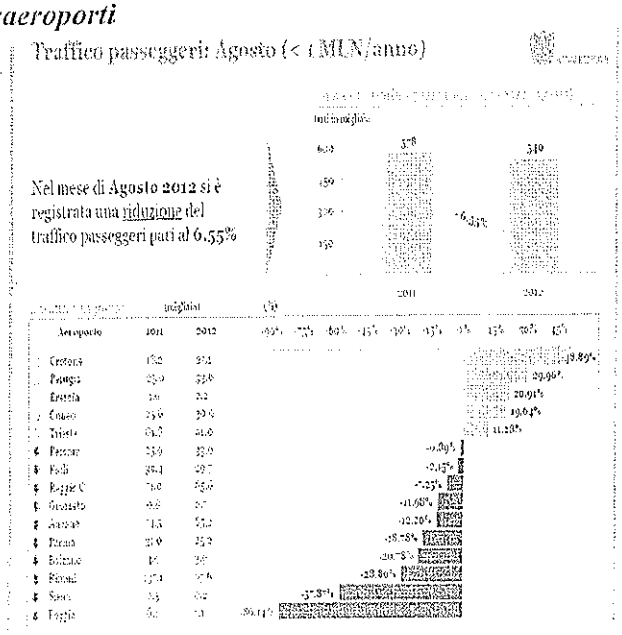
Di seguito un grafico che riepiloga l'andamento del traffico di questi ultimi anni, dal 2004 al 2012:



1.3 Confronto con l'andamento del traffico passeggeri del sistema aeroportuale italiano

Dati di traffico Luglio e Agosto 2012 Fonte Assaeroporti





2 Le attività aviation

L'attività aviation ha generato nell'anno 2102 ricavi complessivi per € 1.519.009,66 **in crescita del 12% rispetto al 2011 e del 36% rispetto al 2010, come da tabella:**

Ricavi aviation		
2010	2011	2012
€ 1.115.804,44	€ 1.362.279,81	€ 1.519.009,66
	2012 vs2011	12%
	2012vs2010	36%

Inoltre, nell'ambito delle attività di handling, un'attenta gestione dei sistemi informatici utilizzati per i servizi di accettazione e bilanciamento/centraggio ha permesso alla società di fatturare tali attività

alle compagnie aeree operanti sullo scalo, con ricavi per circa € 61.000.
Nel particolare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, la società di gestione nel 2009 era dotata di un sistema DCS di proprietà di Alitalia (sistema per la gestione dei servizi di accettazione, bilanciamento degli aa/mm di tutte le compagnie aeree) fornito da Alitalia Servizi a cui veniva pagato un canone di circa € 20.000 annui, senza ritorno economico per la società per l'impossibilità di fatturare alle altre compagnie.
Nel 2012 la Società di gestione si è dotata di un sistema DCS-AICE con costi annui pari a circa € 11.700 e ricavi come da tabella allegata:

Anno	Costi	Ricavi
2009	€ 27.371,38	€ -
2010	€ 22.189,02	€ -
2011	€ 15.198,56	€ -
2012	€ 11.760,75	**€ 61.333,60**

La creazione del comitato utenti nell'anno 2012, ha consentito la fatturazione dei servizi centralizzati (check-in, centraggio, security, Apron management e BHS) a tutte le compagnie che hanno svolto attività volativa su Crotone.

3 Le attività non aviation

Le attività non aviation hanno generato nel 2012 ricavi per € 75.019,88, di cui circa il 26% ancora da riscuotere.
I ricavi non aviation relativi al parcheggio a pagamento posizionato di fronte l'aerostazione ammontano, nel 2012, a circa € 43.000, pari a circa il 58% dei ricavi totali.
Di seguito una tabella riepilogativa con l'indicazione dei costi e dei ricavi del parcheggio autovetture a pagamento degli ultimi anni.

COSTI				RICAVI			
COSTO IMPIANTO	ANNO 2005	€	70.380,00	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2005	€	1.072,04
COSTO PER MANUTENZIONE	ANNO 2006	€	-	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2006	€	7.196,09
COSTO PER MANUTENZIONE	ANNO 2007	€	-	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2007	€	-
COSTO PER MANUTENZIONE	ANNO 2008	€	9.008,40	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2008	€	901,22
COSTI PER RITARDATO PAGAMENTO	ANNO 2008	€	5.535,06	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2008	€	-
COSTO PER MANUTENZIONE	ANNO 2009	€	-	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2009	€	9.255,19
COSTI TOTALI PARCHEGGIO		**€**	**84.923,46**	**RICAVO TOTALE PARCHEGGIO**		**€**	**18.424,54**
COSTO PER MANUTENZIONE	ANNO 2010	€	4.026,72	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2010	€	35.046,53
COSTO PER MANUTENZIONE	ANNO 2011	€	767,58	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2011	€	42.699,76
COSTO PER MANUTENZIONE	ANNO 2012	€	891,77	RICAVO PARCHEGGIO	ANNO 2012	€	43.169,89
COSTI TOTALI PARCHEGGIO		**€**	**5.686,07**	**RICAVO TOTALE PARCHEGGIO**		**€**	**120.916,18**

Il sistema parcheggio autovetture è un generatore di entrate per l'aeroporto e per questo motivo se ne prevede sostituzione con i prossimi lavori che interesseranno il lato land-side, in considerazione anche del fatto che il sistema attuale è obsoleto e non funzionante.

4 Servizi commerciali

L'inizio dei lavori di adeguamento funzionale dell'aerostazione passeggeri ha permesso alla Società di liberare alcuni spazi commerciali (bar e negozio) situati al piano terra del Terminal Pitagora, già presenti dal 2004 senza aver mai corrisposto i canoni annuali dovuti.
La nuova configurazione del terminal è stato sviluppata per creare nuovi spazi commerciali, la cui attenta ed oculata gestione può consentire notevoli incrementi dei ricavi non aviation, fondamentali per il bilancio dell'aeroporto.

5 Fatti di rilievo avvenuti nel 2012

5.1 Oneri di servizio

La compagnia Alitalia ha operato in regime di oneri di servizio pubblico fino al 7 dicembre 2012, comunicando di fatto a giugno 2012 la volontà di lasciare lo scalo di Crotone.
Già dal mese di agosto la Società si è attivata per il tramite della Regione Calabria che, sulla base della nuova normativa SIEG che prevede tempi non inferiori a 9 mesi per rendere operativa una nuova imposizione degli oneri di servizio, ha avviato, per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'iter procedurale per ottenere in tempi brevi il decreto di abrogazione degli oneri di servizio a partire dal 7 dicembre 2012 sulle tratte Crotone Roma e Crotone Linate e viceversa. Tutto ciò per consentire l'attivazione, senza soluzione di continuità, dell'attività aerea della Compagnia Small Planet Airlines.
Inoltre, è stata richiesta, sempre alla Regione Calabria, l'indizione di una Conferenza dei Servizi per l'imposizione, a partire dal 1° maggio 2013, degli oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra lo scalo aeroportuale di Crotone e i principali aeroporti nazionali, ai sensi dell'art. 52, comma 35 della Legge 28 dicembre 2001, n. 448.
La prima conferenza dei servizi si è tenuta il 20.12.2012 alla presenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Enac, della Provincia di Crotone, del Comune di Crotone, dell'ANCI, della Camera di Commercio di Crotone e della Società Aeroporto S.Anna SpA, conclusasi con un nulla di fatto ed in particolare con la necessità manifestata dai presenti di ulteriori approfondimenti sia tecnici sia economici, finalizzati alla conclusione, in tempi brevi, dell'iter procedurale relativo agli oneri di servizio.

5.2 Compagnia Small Planet

L'abbandono della Compagnia Alitalia sulle tratte di Roma e Milano già dal 7 dicembre 2012, ha costretto la Società di gestione a ricercare sul mercato, già dai primi mesi di luglio, un vettore che fosse interessato a svolgere attività aerea sullo scalo.
Lo scarso potere economico della Società ha impedito di avviare contatti con le maggiori compagnie aeree nazionali ed internazionali.
Dopo una serie di incontri, anche a seguito dell'impegni presi con gli Enti locali, è stato sottoscritto il contratto con la Compagnia Small Planet, che ha attivato i servizi aerei dal giorno 8 dicembre.

6 Sviluppo infrastrutturale e certificazione aeroportuale

6.1 Progetto di Adeguamento aerostazione - Fase Transitoria

Il progetto di "*Adeguamento normativo, riassetto funzionale e distributivo dell'Aerostazione Passeggeri - Fase Transitoria - e opere complementari inerenti la safety e la security aeroportuale*", inserito nel Protocollo di Intesa sottoscritto nel mese di marzo 2011 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con ENAC, con ENAV e con la Regione Calabria, è stato approvato da Enac con dispositivo 03/IPP del 09.05.2011.
A seguito di gara ad evidenza pubblica, i lavori sono stati affidati dalla stazione appaltante Aeroporto S.Anna S.p.A. all'impresa Lo Prete Group srl con contratto del 6.08.2012 registrato a Crotone in data 14.08.2012 con n° 2720 serie 3.
I lavori sono stati consegnati in data 19.09.2012 ed hanno seguito la fasatura prevista dal progetto esecutivo.
L' obiettivo principale del progetto è stato la ricerca di ottimizzare ed integrare tutti i diversi componenti e sub-sistemi in essa collocati, al fine di rispettare globalmente tutte le esigenze tecnico-costruttive, funzionali, operative e gestionali degli operatori aeroportuali e degli utenti.
In riferimento ad una organizzazione dei lavori in sequenza logica, le opere di adeguamento dell' aerostazione passeggeri sono state realizzate secondo fasi operative, la cui articolazione si è resa necessaria per mantenere i livelli normativi di sicurezza e l'operatività aeroportuale, ed anche per consentire la contemporanea esecuzione dei singoli lavori previsti nell'area interessata dall'intervento senza costituire situazione di pericolo e quindi di rischio per gli addetti ai lavori e per i passeggeri.

6.2 Certificazione aeroportuale

L'attività di certificazione aeroportuale è stata portata avanti con grande senso di responsabilità dalla struttura gestionale all'uopo preposta, che ha garantito l'operatività aeroportuale nel rispetto dei principi di sicurezza e dei vincoli imposti dalla certificazione.
Le attività connesse con la certificazione sono state affrontate e assolte dal gestore aeroportuale, nonostante le difficoltà economiche e finanziarie note e riscontrate nell'esercizio 2012.
Il certificato di aeroporto è stato rinnovato da ENAC con nota prot. 0098611/AON del 31.07.2012 a firma del Direttore Operazioni Napoli, con scadenza il 30 giugno 2015.
La società, nel rispetto dei vincoli dalla certificazione e per rispondere ad esigenze operative di safety e security, nonché rientrare dai rilievi dei vari team ispettivi handling e gestore, E' STATA OBBLIGATA A PORRE IN ESSERE UNA SERIE DI ATTIVITA' E LAVORI che, grazie ad una oculata gestione e ad una stretta sinergia con gli Enti competenti (Enac ed Enav), sono stati inseriti in finanziamenti pubblici o in alcuni casi forniti gratuitamente, con una riduzione di circa il 98% (pari a circa € 420.000) dei costi che, in caso contrario, sarebbero stati tutti a carico del bilancio.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo si riporta di seguito una tabella riepilogativa:

	Esigenza	Costo	Modalità esecuzione lavoro	Progetto finanziato da Enac/Regione	Costo a carico società	Risparmio
Canale Drenaggio a cielo aperto	Protezione del canale mediante installazione paletti	€ 2.000	Lavoro eseguito gratuitamente da Enav		€ 0	€ 2.000
Segnaletica verticale lungo la strada perimetrale	Installazione di segnaletica verticale	€ 2.544	Lavoro eseguito da Saipe a prezzo scontato		€ 468	€ 2.076
Tombini aperti lungo le fasce di sicurezza	Chiusura tombini	€ 1.500	Lavoro eseguito gratuitamente da Enav		€ 0	€ 1.500
Rilievo ostacoli	Rilevare tutti gli ostacoli interni ed esterni al sedime (Vaolre medio)	€ 30.000	Lavoro eseguito gratuitamente da Enav		€ 0	€ 30.000
Mappe di vincolo	Redazione mappe di vincolo	€ 15.000	Lavoro eseguito da Airport Engine	€ 14.380	€ 0	€ 15.000
Campagna di indagini per verifica portanza strip	Verifica strip aeroportuali	€ 20.700	Lavoro eseguito da Rodeco	€ 20.700	€ 0	€ 20.700
Decreto ingiuntivo Otis	Chiudere il decreto ingiuntivo senza costi a carico società	€ 18.000	Contratto stipulato con Otis		€ 9.500	€ 8.500
Attività di security-acquisto apparecchiature	Gilardoni-acquisto apparecchiature di security	€ 117.415	Gilardoni Ceia	€ 117.415	€ 0	€ 117.415
Verifica di vulnerabilità sismica aerostazione	Verifica vulnerabilità aerostazione	€ 11.000	Ing. Amatruda	€ 11.000	€ 0	€ 11.000
Esproprio aree in testata 17 per installazione ALS	Esproprio aree in testata 17	€ 81.000	Ditte catastali+spese tecniche	€ 81.000	€ 0	€ 81.000
Eliminazione ostacoli alla navigazione aerea-ILS	Eliminazione ostacoli alla navigazione aerea-ILS (alberi di villa margherita)	€ 80.000	Affidamento a ditte del settore	€ 80.000	€ 0	€ 80.000

Depenalizzazione testata 14-segnaletica orizzontale di pista	Depenalizzazione testata 14-segnaletica orizzontale di pista	€ 50.000	Affidamento a ditte del settore	€ 50.000	€ 0	€ 50.000
	TOTALE	€ 429.159		€ 374.495	€ 9.968	€ 419.191
				% sul totale	2%	98%

7 Condizioni operative e sviluppo della società

La Vostra Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore dei trasporti e delle attività aeroportuali dove opera in qualità di Gestore Aeroportuale in regime di concessione precaria a norma della legge 135/97.
Ai sensi dell'art. 2428 si segnala che l'attività viene svolta nella sede di Isola di Capo Rizzuto presso l'Aeroporto S. Anna.
Sotto il profilo giuridico la società non controlla né direttamente né indirettamente altre società.

8 Andamento della gestione

Per quanto riguardo la vostra società, l'esercizio trascorso deve intendersi positivo tenuto conto che la Società ha registrato un significativo incremento di fatturato che, associato ad una riduzione dei costi di esercizio, ha determinato un miglioramento del risultato economico dell'esercizio oltre che un miglioramento della situazione patrimoniale e finanziaria generale.

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguenti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il risultato prima delle imposte.

	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
valore della produzione	2.240.295	1.934.573	1.436.616
margine operativo lordo	(883.413)	(908.241)	(746.309)
Risultato prima delle imposte	(594.348)	(708.352)	(787.855)

8.1 Analisi valore della produzione e dei costi operativi degli ultimi tre anni

E' opportuno specificare che:

- il valore della produzione 2012 risulta avere avuto in incremento pari a circa il 55% rispetto all'anno 2010 e a circa il 16% rispetto al 2011;
- il totale dei costi della produzione è aumentato di circa € 200.000 rispetto all'anno precedente perché si è deciso di effettuare un accantonamento a fondo rischi di € 170.000 in relazione all'ingiunzione di pagamento arrivata dalla società Tecnoengineering 2c srl. Si è incrementato il fondo svalutazione crediti per un importo di € 32.500 nell'anno 2012 e ci è stato un incremento degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali pari a circa € 86.000.

	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
Costi operativi	2.169.174	2.243.785	2.123.726

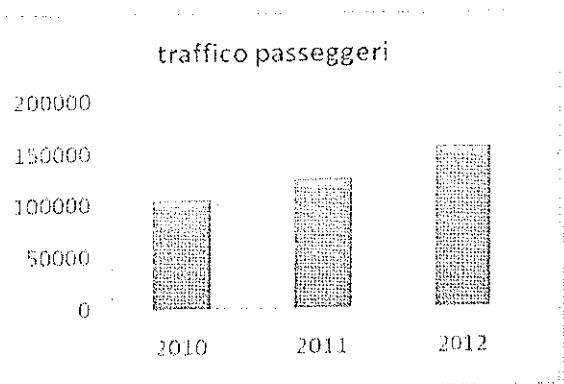
Se si analizzano quindi i soli costi operativi che nel 2012 sono pari ad € 2.169.174 (€ 2.840.154 - € 170.000 - € 500.980), e nel 2011 invece sono pari ad € 2.243.785 (€ 2.627.993- € 384.208) e nel 2010 sono pari ad € 2.123.726 (€ 2.164.594-€ 385.110+€ 344.242*).
** costo del personale dipendente capitalizzato*

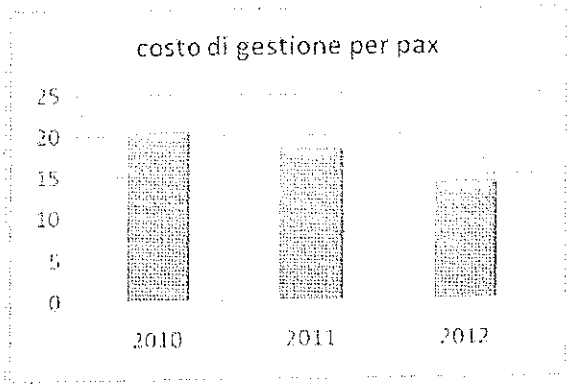
9 Costo medio di gestione a passeggero

Dal rapporto dei costi operativi registrati negli ultimi tre anni e il numero dei passeggeri trasportati nello stesso periodo, si evince che la società è passata da un costo medio di circa € 20,5/pax nel 2010 ad un costo medio di circa € 14,1/pax nel 2012, con una riduzione dei costi

medi pari a circa il 30%.
Di seguito una tabella riepilogativa di dettaglio:

	2012	2011	2010
Costi operativi	€ 2.169.174	€ 2.243.785	€ 2.123.726
passeggeri	154.250	122.874	103.828
costo di gestione a passeggero	€ 14,1	€ 18,3	€ 20,5





10 Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2012	31/12/2011	Variazione
Ricavi netti	1.488.261	1.335.544	152.717
Costi esterni	915.477	1.050.233	(134.756)
Valore Aggiunto	**572.784**	**285.311**	**287.473**
Costo del lavoro	1.456.197	1.193.552	262.645
Margine Operativo Lordo	**(883.413)**	**(908.241)**	**24.828**
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	468.480	384.208	84.272
Risultato Operativo	**(1.351.893)**	**(1.292.449)**	**(59.444)**
Proventi diversi	752.034	599.029	153.005
Proventi e oneri finanziari	(33.655)	(18.656)	(14.999)
Risultato Ordinario	**(633.514)**	**(712.076)**	**78.562**
Componenti straordinarie nette	39.166	3.724	35.442
Risultato prima delle imposte	**(594.348)**	**(708.352)**	**114.004**
Imposte sul reddito	15.972		15.972
Risultato netto	**(610.320)**	**(708.352)**	**98.032**

Il fatturato netto ammonta a Euro 1.488.261 e rispecchia la variazione del 11,43 % pari a Euro 152.717.
Le spese del personale passano da Euro 1.193.552 a Euro 1.456.197.
E' da evidenziare che tale aumento è legato ad un incremento necessario dei costi del personale interinale nel periodo estivo, dovuto all'aumento del traffico passeggeri e quindi all'operatività aeroportuale.
Inoltre è opportuno evidenziare comunque la riduzione della voce oneri diversi di gestione nella quale sono inseriti i costi del personale non dipendente, che sono passati da € 378.333 nel 2011 a € 82.721.
Il margine lordo presenta una variazione del 2,73 % pari a Euro 24.828, mentre il reddito operativo, al netto di ammortamenti per Euro 468.480 passa da Euro (1.292.449) a Euro (1.351.893).

La perdita passa da Euro (708.352) a Euro (610.320) registrando un miglioramento del 13,84% rispetto all'esercizio precedente.

11 Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2012	31/12/2011	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	1.645.729	1.323.890	321.839
Immobilizzazioni materiali nette	3.670.445	3.834.035	(163.590)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	15.000	15.000	
Capitale immobilizzato	**5.331.174**	**5.172.925**	**158.249**
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	1.392.734	836.165	556.569
Altri crediti	3.225.622	3.275.581	(49.959)
Ratei e risconti attivi	13.654	22.354	(8.700)
Attività d'esercizio a breve termine	**4.632.010**	**4.134.100**	**497.910**
Debiti verso fornitori	1.820.153	1.470.455	349.698
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	2.050.289	1.433.324	616.965
Altri debiti	491.176	455.062	36.114
Ratei e risconti passivi	5.755.696	6.070.102	(314.406)
Passività d'esercizio a breve termine	**10.117.314**	**9.428.943**	**688.371**
Capitale d'esercizio netto	**(5.485.304)**	**(5.294.843)**	**(190.461)**
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	474.919	419.701	55.218
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)	189.586	196.050	(6.464)
Altre passività a medio e lungo termine	170.000		170.000
Passività a medio lungo termine	**834.505**	**615.751**	**218.754**
Capitale investito	**(988.635)**	**(737.669)**	**(250.966)**
Patrimonio netto	261.431	588.352	(326.921)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	696.651	111.166	585.485
Posizione finanziaria netta a breve termine	30.553	38.151	(7.598)
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	**988.635**	**737.669**	**250.966**

La struttura patrimoniale ha subito una variazione del 12,88% pari a Euro 1.222.147 mentre le immobilizzazioni nette subiscono una variazione del 3,06 % pari a Euro158.249.
Il patrimonio netto ha subito una variazione del (55,57) % pari a Euro 326.921.

12 Principali dati finanziari

	31/12/2012	31/12/2011	Variazione
Depositi bancari	39.359	59.509	(20.150)
Denaro e altri valori in cassa	15.032	14.379	653
Azioni proprie			
Disponibilità liquide ed azioni proprie	54.391	73.888	(19.497)

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)			
Debiti verso banche (entro 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti	23.838	35.737	(11.899)
Debiti finanziari a breve termine	**23.838**	**35.737**	**(11.899)**
Posizione finanziaria netta a breve termine	**30.553**	**38.151**	**(7.598)**
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)			
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari	(696.651)	(111.166)	(585.485)
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	**696.651**	**111.166**	**585.485**
Posizione finanziaria netta	**727.204**	**149.317**	**577.887**

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2012	*31/12/2011*	*31/12/2010*
Liquidità primaria	0,53	0,46	0,24
Liquidità secondaria	0,53	0,46	0,24
Indebitamento	(19,32)	(6,82)	(5,38)
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,08	0,01	0,02

13 Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

13.1 Personale

Non si segnalano informazioni di rilievo sulla gestione del personale.

13.2 Ambiente

Con i lavori di adeguamento normativo dell'aerostazione passeggeri iniziati nel mese di settembre 2012, sono state messe in opera soluzioni tecnico - costruttive (infissi, nuove tamponature esterne,etc.) che hanno consentito di migliorare le prestazioni dell'involucro edilizio. Sono in fase di progettazione soluzioni tali da migliorare l' efficientamento energetico con il ricorso a pannelli fotovoltaici.

14 Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni	*Acquisizioni*

	dell'esercizio
Terreni e fabbricati	
Impianti e macchinari	(1)
Attrezzature industriali e commerciali	15.215
Altri beni	6.700

15 Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile si precisa che la società non utilizza strumenti finanziari ma ciò nonostante di seguito si forniscono una serie di informazioni circa la dimensione dell'esposizione ai rischi da parte dell'impresa.

16 Rischio di credito

Si deve ritenere che le società è esposta ai rischi finanziari di credito con riguardo sia ai rapporti commerciali intrattenuti con i partners sia alle operazioni di finanziamento, incluse quelle eventualmente intrattenute con i soci.

A tal fine per mitigare il rischio di credito sono stati appostati nel bilancio sia il Fondo Svalutazione Crediti verso i clienti che è stato incrementato nel corso dell'esercizio di Euro 32.500 con una consistenza alla data di chiusura dell'esercizio di Euro 212.954 che il Fondo Svalutazione Crediti verso altri con una consistenza alla data di chiusura dell'esercizio di Euro 72.552.

17 Rischio di liquidità

Si deve ritenere che la società è esposta a rischi finanziari di liquidità con riferimento alla reperibilità e disponibilità di risorse finanziarie, sia da fonti esterne che dai soci, anche e soprattutto alla necessaria ed indifferibile procedura di ricapitalizzazione conseguente al verificarsi della condizione di cui all'art. 2447 cc.

I fondi e le linee di credito attualmente disponibili non hanno esentato la società ad un radicato deficit finanziario, anche alla luce degli obblighi connessi al rispetto delle prescrizioni previste dal Regolamento Enac e cogenti per la Gestione Totale, lasciando prevedere anche per l'anno 2013 l'insorgere di un rischio di liquidità.

Pur con un'accorta gestione finanziaria risulta necessario mettere in atto operazioni volte a garantire quell'efficienza finanziaria che riduca al minimo il rischio di essere oggetto di procedimenti di recupero forzoso potenzialmente attivabili da enti e fornitori.

18 Rischi da contenziosi attuali e/o potenziali

Si evidenzia che la Società Tecnoengineering 2c srl, fornitrice dei servizi di progettazione per il prolungamento della pista di volo, lavoro mai iniziato per il pronunciamento interlocutorio negativo da parte del Ministero dell'Ambiente, ha depositato, nel mese di giugno 2012, un decreto ingiuntivo per l'importo di € 537.948,00 oltre interessi di mora, per il mancato pagamento delle fatture relative ai servizi di progettazione offerti.

L'opposizione al decreto ingiuntivo è fondata su prova scritta.

Stante la concessione della provvisoria esecuzione e la notifica dell'atto di precetto e, dove le pendenti trattative di bonario componimento non dovessero avere esito positivo, la S.Anna si troverà a fronteggiare una esecuzione per € 537.948,00 per capitale più interessi e spese, per un totale di € 767.233,91.

Per tale motivo è stata accantonata a fondo rischi contenziosi la somma di € 170.000 mentre €. 32.500 sono state accantonate a fondo svalutazione crediti verso i clienti.

La Società oltre ad opporsi al decreto ingiuntivo ha depositato domanda riconvenzionale che si fonda su due distinte richieste:

- restituzione dell'accordo versato pari ad € 85.500,00;
- risarcimento del danno causato dalla perdita dei finanziamenti per complessivi € 7.890.000 di cui € 3.500000 rientranti nel PON Trasporti 2000-2006 e € 4.390.000 di cui alla delibera CIPA aree depresse 20/2004.

19 Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

19.1 Oneri di servizio

In data 4 febbraio 2013 si è tenuta la 2^ seduta della Conferenza dei servizi nella quale sono state avanzate quattro ipotesi di collegamenti aerei con i principali scali nazionali, conclusasi con l'approvazione da parte della Conferenza di individuare l'ipotesi che in ordine di priorità è compatibile con la disponibilità di ulteriori risorse non ancora impegnate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze previste nel bilancio preventivo dello Stato fino al 2015.

19.2 CIGS

L'interruzione dell'attività volativa da parte del Vettore Small Planet avvenuta il 07.01.2013, ha imposto alla Società scelte che consentissero di salvaguardare il personale dipendente e contestualmente garantire l'operatività aeroportuale e scongiurare la chiusura dello scalo.
A tal proposito, nel mese di febbraio 2013 la Società ha fatto ricorso alla CIGS, che di fatto ha permesso di abbattere i costi del personale a carico della Società, salvaguardando la continuità aziendale e la certificazione gestore ed handling.

20 Evoluzione prevedibile della gestione

20.1 Piano nazionale degli aeroporti

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Corrado Passera ha emanato, nell'anno 2012, l'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale.
Il provvedimento pone le basi per un riordino organico del settore aeroportuale sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi.
Il Piano, contrariamente a quello predisposto da ENAC, non individua Crotone come scalo di interesse nazionale.
Il nuovo Ministro delle Infrastrutture, in sede di audizione alla Commissione Trasporti, ha evidenziato la necessità di privilegiare l'azione anche presso la UE per garantire la continuità territoriale in quei territori dove non esiste, tra l'altro, l'alta velocità (Vedi ad esempio lo scalo di Crotone che è inserito in un contesto infrastrutturale molto carente).

20.2 Gestione Totale

Con riferimento all'istanza per l'ottenimento della gestione totale, presentata da questa Amministrazione nell'anno 2009 e successivamente aggiornata in data 21.04.2011 con la consegna della documentazione relativa al "Piano di Impresa per la gestione totale", la Direzione Generale, in data 22.04.2013, ha trasmesso la relazione aggiornata ed integrata come da intese con la Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e la Direzione Sviluppo Aeroporti.
Inoltre, nei primi mesi dell'anno 2012, è stata fatta richiesta per la nomina del Commissario ad Acta, così come previsto dalla normativa per tutti gli aeroporti il cui iter non si è concluso entro il 31.12.2012.
La Gestione Totale è comunque subordinata all'aumento del capitale sociale da € 120.000 ad un minimo di € 516.457, così come previsto dal DM 521/1997.

20.3 Contratto Ryanair

La Società ha avviato, nel mese di ottobre/novembre 2012, una trattativa con il Vettore Ryanair per l'attivazione di collegamenti aerei da e per Crotone.
La Società ha sottoscritto il contratto con la compagnia Ryanair per la durata di anni 5, subordinato all'attivazione di due servizi previsti dai loro standard operativi:

1. attivazione del servizio FULL ATC a cura di ENAV;
2. attivazione del sistema di atterraggio strumentale ILS, già installato da ENAV ma non ancora collaudato e reso operativo da ENAC per la presenza di ostacoli alla navigazione aerea.

Per l'attivazione del servizio ATC si è svolto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un tavolo tecnico volto ad inserire il servizio aggiuntivo ATC all'interno dell'art. 4 del Contratto di Programma Stato/ENAV, per evitare di caricare i costi aggiuntivi sul bilancio della Società.

20.4 Continuità aziendale

E' di tutta evidenza che le attività poste in essere nell'esercizio 2012 e nei primi mesi del 2013 ed analiticamente rappresentate nel corso della presente Relazione costituiscono il presupposto indispensabile per lo sviluppo ed il rilancio definitivo dell'Aeroporto.
Infatti, conclusa positivamente la fase di ricapitalizzazione che ha visto l'ingresso nella compagine sociale di numerose imprese che hanno creduto nel rilancio dello scalo aeroportuale, sono state attivate una serie di iniziative che con il supporto degli Enti locali soci e della nuova compagine sociale consentiranno una costante crescita sia dei volumi di traffico che dei risultati economici che tenderanno ad assumere nel medio periodo valori positivi.
Più specificatamente, assume particolare rilievo nell'ottica della continuità aziendale, l'iniziativa avviata dalla Regione Calabria con il SIEG che, prevedendo la partecipazione finanziaria della Regione Calabria e di tutti gli enti territoriali della Provincia di Crotone, consentirà di destinare annualmente alla società di gestione aeroportuale una somma consistente e di importo tale da dare copertura in corso d'esercizio alle eventuali perdite che dovessero generarsi.
L'avvio dei voli nella stagione estiva, la firma del contratto con Rayanair, l'attivazione dell'ILS e del ATC, il bando degli oneri di servizio, la conclusione della Gestione Totale, e l'attivazione di politiche di sostegno alla gestione, quale la CIG in deroga di cui si attende solo l'emanazione del relativo decreto, unitamente ad un'oculata e parca gestione ed all'attivazione del SIEG, che conferma il necessario ed insostituibile sostegno degli Enti Locali soci, costituiscono degli obiettivi raggiunti dalla società che garantiscono la continuità aziendale e consentono di programmare altre e più importanti azioni per fare assumere all'Aeroporto di Crotone la giusta dimensione per poter divenire un'infrastruttura centrale nel sistema dei trasporti regionale e provinciale.

21 Risultato d'esercizio

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato e considerato che il risultato di esercizio è costituito da una perdita di Euro 610.320 che seppure parzialmente già coperta dai soci, e precisamente per Euro 228.889, in esecuzione della delibera dell'assemblea straordinaria del 14 settembre 2012, determina l'azzeramento del patrimonio netto rendendo urgente e necessario ai sensi dell'art. 2447 c.c. la convocazione dell'Assemblea dei Soci per procedere alla copertura della perdita con l'azzeramento del capitale sociale ed il contemporaneo aumento del medesimo ad una cifra non inferiore al minimo stabilito dall'art. 2327 del c.c.

Crotone,

Il Consiglio di Amministrazione

Registro delle Imprese di Crotone 01937260790
CCIAA KR Rea 145104

AEROPORTO S. ANNA S.P.A.

Sede in SS. 106 LOCALITA' S. ANNA - 88841 ISOLA DI CAPO RIZZUTO (KR) Capitale sociale Euro 120.000,00

Bilancio al 31/12/2012

Stato patrimoniale attivo		31/12/2012	31/12/2011
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		696.651	111.166
(di cui già richiamati)		696.651	111.166
B) Immobilizzazioni			
I. Immateriali			
1) Costi di impianto e di ampliamento		169.103	233.717
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		630.372	314.241
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno		12.560	15.000
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili			
5) Avviamento			
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		218.292	119.541
7) Altre		615.402	641.391
		1.645.729	1.323.890
II. Materiali			
1) Terreni e fabbricati			
2) Impianti e macchinario		23.531	27.724
3) Attrezzature industriali e commerciali		139.113	139.147
4) Altri beni		3.348.243	3.507.606
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		159.558	159.558
		3.670.445	3.834.035
III. Finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate			
b) imprese collegate			
c) imprese controllanti			
d) altre imprese	15.000		15.000
		15.000	15.000
2) Crediti			
a) verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
b) verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
c) verso controllanti			

- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
d) verso altri			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
3) Altri titoli			
4) Azioni proprie *(valore nominale complessivo)*			
		15.000	15.000
Totale immobilizzazioni		5.331.174	5.172.925

C) Attivo circolante			
I. Rimanenze			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo			
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
II. Crediti			
1) Verso clienti			
- entro 12 mesi	1.392.734		836.165
- oltre 12 mesi			
		1.392.734	836.165
2) Verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
3) Verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4) Verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4-bis) Per crediti tributari			
- entro 12 mesi	28.643		77.951
- oltre 12 mesi			
		28.643	77.951
4-ter) Per imposte anticipate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			

5) Verso altri			
- entro 12 mesi	3.196.979		3.197.630
- oltre 12 mesi			
		3.196.979	3.197.630
		4.618.356	4.111.746
III. Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni			
1) Partecipazioni in imprese controllate			
2) Partecipazioni in imprese collegate			
3) Partecipazioni in imprese controllanti			
4) Altre partecipazioni			
5) Azioni proprie *(valore nominale complessivo)*			
6) Altri titoli			
IV. Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari e postali		39.359	59.509
2) Assegni			
3) Denaro e valori in cassa		15.032	14.379
		54.391	73.888
Totale attivo circolante		**4.672.747**	**4.185.634**

D) Ratei e risconti			
- vari	13.654		22.354
		13.654	22.354

Totale attivo		10.714.226	9.492.079

Stato patrimoniale passivo	**31/12/2012**	**31/12/2011**

A) Patrimonio netto			
I. Capitale		120.000	120.000
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni			
III. Riserva di rivalutazione			
IV. Riserva legale			
V. Riserve statutarie			
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio			
VII. Altre riserve			
Versamenti a copertura perdite	228.889		
		228.889	
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo			
IX. Perdita d'esercizio		(610.320)	(708.352)
Totale patrimonio netto		(261.431)	(588.352)

B) Fondi per rischi e oneri			
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili			
2) Fondi per imposte, anche differite			
3) Altri		170.000	
Totale fondi per rischi e oneri		170.000	

C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato		474.919	419.701

D) Debiti			
1) Obbligazioni			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
2) Obbligazioni convertibili			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4) Debiti verso banche			
- entro 12 mesi	23.838		35.737
- oltre 12 mesi			
		23.838	35.737
5) Debiti verso altri finanziatori			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
6) Acconti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
7) Debiti verso fornitori			
- entro 12 mesi	1.820.153		1.470.455
- oltre 12 mesi			
		1.820.153	1.470.455
8) Debiti rappresentati da titoli di credito			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
9) Debiti verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
10) Debiti verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			

11) Debiti verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
12) Debiti tributari			
- entro 12 mesi	1.847.981		1.305.371
- oltre 12 mesi	117.850		196.050
		1.965.831	1.501.421
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- entro 12 mesi	202.308		127.953
- oltre 12 mesi	71.736		
		274.044	127.953
14) Altri debiti			
- entro 12 mesi	491.176		455.062
- oltre 12 mesi			
		491.176	455.062
Totale debiti		**4.575.042**	**3.590.628**

E) Ratei e risconti			
- vari	5.755.696		6.070.102
		5.755.696	6.070.102

Totale passivo		**10.714.226**	**9.492.079**

Conti d'ordine	31/12/2012	31/12/2011

1) Rischi assunti dall'impresa			
2) Impegni assunti dall'impresa			
3) Beni di terzi presso l'impresa			
4) Altri conti d'ordine	12.039.297		12.039.297

Totale conti d'ordine		12.039.297	12.039.297

Conto economico	31/12/2012	31/12/2011

A) Valore della produzione			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		1.488.261	1.335.544
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti			
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione			
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni			
5) Altri ricavi e proventi:			

- vari	231.685		599.029
- contributi in conto esercizio	520.349		
		752.034	599.029
Totale valore della produzione		**2.240.295**	**1.934.573**

B) Costi della produzione			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		36.799	39.426
7) Per servizi		576.977	618.137
8) Per godimento di beni di terzi		16.480	14.337
9) Per il personale			
a) Salari e stipendi	1.061.626		857.974
b) Oneri sociali	330.807		274.177
c) Trattamento di fine rapporto	63.764		61.401
d) Trattamento di quiescenza e simili			
e) Altri costi			
		1.456.197	1.193.552
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	282.976		196.653
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	185.504		187.555
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	32.500		
		500.980	384.208
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci			
12) Accantonamento per rischi		170.000	
13) Altri accantonamenti			
14) Oneri diversi di gestione		82.721	378.333
Totale costi della produzione		**2.840.154**	**2.627.993**
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)		**(599.859)**	**(693.420)**

C) Proventi e oneri finanziari			
15) Proventi da partecipazioni:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- altri			
16) Altri proventi finanziari:			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			

- altri			
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante			
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri	6		152
		6	152
		6	152
17) Interessi e altri oneri finanziari:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri	33.661		18.808
		33.661	18.808
17-bis) Utili e Perdite su cambi			
Totale proventi e oneri finanziari		**(33.655)**	**(18.656)**

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) Rivalutazioni:			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante			
19) Svalutazioni:			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante			
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie			

E) Proventi e oneri straordinari			
20) Proventi:			
- plusvalenze da alienazioni			
- varie	71.887		63.802
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro			
		71.887	63.802
21) Oneri:			
- minusvalenze da alienazioni			
- imposte esercizi precedenti			
- varie	32.721		60.078
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro			
		32.721	60.078
Totale delle partite straordinarie		39.166	3.724

Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)		(594.348)	(708.352)
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
a) Imposte correnti	15.972		
b) Imposte differite			
c) Imposte anticipate			
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
		15.972	
23) Perdita dell'esercizio		(610.320)	(708.352)

Il Consiglio di Amministrazione

Registro delle Imprese di Crotone 01937260790
CCIAA KR Rea 145104

AEROPORTO S. ANNA S.P.A.

Sede in SS. 106 LOCALITA' S. ANNA - 88841 ISOLA DI CAPO RIZZUTO (KR) Capitale sociale Euro 120.000,00

Nota integrativa al bilancio al 31/12/2012

Premessa

Signori Azionisti,
il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia una perdita d'esercizio pari ad Euro 610.320 che per Euro 228.889 è stata già ripianata in esecuzione della delibera dell'Assemblea Straordinaria dei soci del 14 settembre 2012.

Criteri di formazione

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.
I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto e "arrotondamenti da Euro" alla voce "proventi ed oneri straordinari" di Conto Economico.
Ai sensi dell'articolo 2423, quinto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in unità di Euro.

Criteri di valutazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 1, C.c.)
I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2012 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi.
La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato.
L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.
In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).
La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.
La valutazione tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato che esprime il principio della prevalenza della sostanza sulla forma - obbligatoria laddove non espressamente in contrasto con altre norme specifiche sul bilancio - consente la rappresentazione delle operazioni secondo la realtà economica sottostante gli aspetti formali.

Deroghe

(Rif. art. 2423, quarto comma, C.c.)
Non si sono evidenziati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 4 del Codice Civile.
In particolare, i criteri di valutazione adottati nella formazione del bilancio sono stati i seguenti.

Immobilizzazioni

Beni di proprietà
Sono iscritti tra le immobilizzazioni materiali e sono tutti quelli acquistati dalla società per i quali non sussiste alcun obbligo di devoluzione allo Stato al termine della concessione.

Beni gratuitamente devolvibili
Sono quelli per i quali esiste un vincolo di retrocessione gratuita all'Amministrazione concedente al termine della concessione e sono rappresentati da opere ed impianti realizzati nel sedime aeroportuale che per loro natura restano strutturalmente connessi ai beni di proprietà dello Stato.
In particolare, tutti i beni gratuitamente devolvibili sono stati iscritti tra le immobilizzazioni materiali alla voce B.II.6 – Beni Gratuitamente Devolvibili.
Va al riguardo segnalato che la società non ha ancora ottenuto la gestione totale per cui le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata tecnico-economica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione che abbiamo ritenuto ben rappresentato dalla seguente aliquota:
Beni gratuitamente devolvibili – 4%

Beni di proprietà dello Stato
Sono quelli ricevuti in concessione d'uso al momento dell'inizio del rapporto contrattuale e sono iscritti tra i conti d'ordine

Beni realizzati per conto dello Stato
Sono stati iscritti nel bilancio e riguardano opere realizzate dalla società in regime di concessione di costruzione per conto dello Stato e con risorse finanziate dallo Stato. In particolare sono esposti tra i conti d'ordine per la parte realizzata dalla società e rendicontata all'ENAC.

Immateriali
Sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati direttamente alle singole voci.
I costi di impianto e ampliamento e di pubblicità con utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale e sono ammortizzati in un periodo di cinque esercizi.
I costi di sistemazione locali cucina sono ammortizzati con un'aliquota annua del 20%.
Le licenze di software sono ammortizzate con un'aliquota annua del 20%.
I costi relativi alla sistemazione locali ed i maggiori costi relativi alla Aerostazione sono ammortizzati con un'aliquota del 6% circa.
I costi a carico della società relativi ai Progetti APQ KR 10-6-7-11 non sono stati ammortizzati in quanto la società alla data di chiusura dell'esercizio non ha ancora definito gli esiti relativi alla rendicontazione Enac.
Le immobilizzazioni immateriali in corso sono relative a spese per progettazioni in corso di ultimazione.

Materiali
Sono iscritte al costo di acquisto e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.
Nel valore di iscrizione in bilancio si è tenuto conto degli oneri accessori e dei costi sostenuti per l'utilizzo dell'immobilizzazione, portando a riduzione del costo gli sconti commerciali e gli sconti cassa di ammontare rilevante.
Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione, criterio che abbiamo ritenuto ben rappresentato dalle aliquote di cui al D.M. 31.12.1988 ridotte alla metà, non modificate rispetto all'esercizio precedente:

- attrezzature: 7,5%
- automezzi: 10%
- mobili ed arredi: 10%
- macchine d'ufficio elettr.: 10%
- altri beni: 15%
- beni gratuitamente devolvibili: 4%

Operazioni di locazione finanziaria (leasing)
Le operazioni di locazione finanziaria sono rappresentate in bilancio secondo il metodo patrimoniale, contabilizzando a conto economico i canoni corrisposti secondo il principio di competenza. In apposita sezione della nota integrativa sono fornite le indicazioni complementari previste dalla legge relative alla rappresentazione dei contratti di locazione finanziaria secondo il metodo finanziario.

Crediti
Sono esposti al presumibile valore di realizzo. L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione le condizioni economiche generali e di settore.

Debiti
Sono rilevati al loro valore nominale, modificato in occasione di resi o di rettifiche di fatturazione.

Ratei e risconti
Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.
Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

Partecipazioni
Le altre partecipazioni sono iscritte al costo di acquisto o di sottoscrizione.
Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della società.
Le partecipazioni iscritte al costo di acquisto non sono state svalutate perché non hanno subito alcuna perdita durevole di valore.

Fondi per rischi e oneri
Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.
Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.
Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

Fondo TFR
Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.
Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

Imposte sul reddito
Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti.

Riconoscimento ricavi
I ricavi per vendite dei prodotti sono riconosciuti al momento del trasferimento della proprietà, che normalmente si identifica con la consegna o la spedizione dei beni.
I ricavi di natura finanziaria e quelli derivanti da prestazioni di servizi vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

Gli impegni sono stati indicati nei conti d'ordine al valore nominale, desunto dalla relativa documentazione.
I rischi per i quali la manifestazione di una passività è probabile sono descritti nelle note esplicative e accantonati secondo criteri di congruità nei fondi rischi.
I rischi per i quali la manifestazione di una passività è solo possibile sono descritti nella nota integrativa, senza procedere allo stanziamento di fondi rischi secondo i principi contabili di riferimento. Non si è tenuto conto dei rischi di natura remota.

Attività

A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
696.651	111.166	585.485

Il saldo rappresenta residue parti sottoscritte e richiamate in esecuzione della de libera d ell'assemblea straordinaria del 14 settembre 2012.

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
1.645.729	1.323.890	321.839

Totale movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione costi	Valore 31/12/2011	Incrementi esercizio	Decrementi esercizio	Amm.to esercizio	Valore 31/12/2012
Impianto e ampliamento	233.717	8.950		73.564	169.103
Ricerca, sviluppo e pubblicità	314.241	494.614		178.483	630.372
Diritti brevetti industriali	15.000	700		3.140	12.560
Immobilizzazioni in corso e acconti	119.541	98.751			218.292
Altre	641.391	1.800		27.789	615.402
Totale	1.323.890	604.815		282.976	1.645.729

Precedenti rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Il costo storico all'inizio dell'anno è così composto

Descrizione costi	Costo storico	Fondo amm.to	Rivalutazioni	Svalutazioni	Valore netto
Impianto ampliamento	233.717				233.717
Ricerca, sviluppo e pubblicità	314.241				314.241
Diritti brevetti industriali	15.000				15.000
Immobilizzazioni in corso e acconti	119.541				119.541
Altre	641.391				641.391
Totale	1.323.890				1.323.890

Composizione delle voci costi di impianto e ampliamento, costi di ricerca, di sviluppo e costi di pubblicità
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 3, C.c.)

Si indica qui di seguito la composizione delle voci costi di impianto e ampliamento e di pubblicità iscritti con il consenso del Collegio sindacale, nonché le ragioni della loro iscrizione.

Costi di impianto e ampliamento

Descrizione costi	Valore 31/12/2011	Incremento esercizio	Decremento esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2012
Aumento capitale sociale	7.480	8.950		73.564	11.320
Spese di addestramento, formazione e qualificazione del personale	226.237			68.454	157.783
Totale	233.717	8.950		73.564	169.103

I costi iscritti sono ragionevolmente correlati a una utilità protratta in più esercizi, e sono ammortizzati sistematicamente in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Composizione della voce altre immobilizzazioni immateriali

Descrizione	Importo
Sito internet	1.440
Maggiori costi Aerostazione II° Stralcio	140.453
Progetto APQ KR 11	99.578
Progetto APQ KR 6/7/10	332.670
Piano sviluppo aeroportuale	15.069
Altre immobilizzazioni immateriali	26.192
Totale	615.402

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
3.670.445	3.834.035	(163.590)

Impianti e macchinario
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	87.103
Ammortamenti esercizi precedenti	(59.379)
Saldo al 31/12/2011	**27.724**
Acquisizione dell'esercizio	(1)
Ammortamenti dell'esercizio	(4.192)
Saldo al 31/12/2012	**23.531**

Attrezzature industriali e commerciali
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	363.962
Ammortamenti esercizi precedenti	(224.815)
Saldo al 31/12/2011	**139.147**
Acquisizione dell'esercizio	15.215
Ammortamenti dell'esercizio	(15.249)
Saldo al 31/12/2012	**139.113**

Altri beni
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	4.219.929
Ammortamenti esercizi precedenti	(712.323)
Saldo al 31/12/2011	**3.507.606**
Acquisizione dell'esercizio	6.700
Ammortamenti dell'esercizio	(166.063)
Saldo al 31/12/2012	**3.348.243**

Immobilizzazioni in corso e acconti
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Saldo al 31/12/2011	159.558
Saldo al 31/12/2012	**159.558**

Contributi in conto capitale
La contabilizzazione dei contributi in c/capitale concessi dalla Regione Calabria per la realizzazione dell'Aerostazione, del Parcheggio Pitagora e delle opere agevolate con l'APQ, è stata effettuata con il metodo dei risconti anticipati accreditando a conto economico alla voce A.5 Altri Ricavi e Proventi la quota di contributo pari alla corrispondente quota di ammortamento sui beni agevolati ed imputando la differenza a risconti passivi.

III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
15.000	15.000	

Partecipazioni

Descrizione	31/12/2011	Incremento	Decremento	31/12/2012
Altre imprese	15.000			15.000
Totale	15.000			15.000

Si riferisce alla partecipazione nella Fondazione Odissea.
Nel bilancio non sono iscritte immobilizzazioni finanziarie per valore superiori al loro fair value.

C) Attivo circolante
II. Crediti

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
4.618.356	4.111.746	506.610

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Verso clienti	1.392.734			1.392.734
Per crediti tributari	28.643			28.643
Verso altri	3.196.979			3.196.979
Totale	**4.618.356**			**4.618.356**

I crediti verso clienti al 31/12/2012 sono così costituiti:

Descrizione	Importo
Crediti verso clienti	1.586.114
Crediti verso clienti per fatture da emettere	19.574
Fondo Svalutazione Crediti	(212.954)
Totale	**1.392.734**

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	Totale
Saldo al 31/12/2011	180.454	180.454
Accantonamento esercizio	32.500	32.500
Saldo al 31/12/2012	**212.954**	**212.954**

I crediti tributari al 31/12/2012 sono così costituiti:

Descrizione	Importo
Credito IVA	26.966
Credito verso erario per ritenute versate in ecc.	1.098
Altri crediti tributari	579
Totale	**28.643**

I crediti verso altri al 31/12/2012 sono così costituiti:

Descrizione	Importo
Crediti verso Regione Calabria per contributi	142.205
Crediti verso Comune di Crotone per contributi	300.220
Crediti verso Associazione Maggio Crotonese	45.625
Crediti verso Comune di Santa Severina	6.719
Crediti verso ex Presidente ed AD Salerno	68.705
Cambiali Attive ex Presidente ed AD Salerno	99.000
Crediti verso ENAC PON 2000-2006	808.054
Crediti verso POR Calabria 2007-2013	1.505.867
Crediti verso INPS per CIG	24.279
Crediti verso Small Planet per somme da recuperare	170.000
Crediti per contributi voli charter	28.000
Crediti verso altri	70.857
Fondo Svalutazione Crediti verso Altri	(72.552)
Totale	**3.196.979**

L'adeguamento del valore nominale dei crediti verso altri al valore di presunto realizzo è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	Totale
Saldo al 31/12/2011	72.552	72.552
Accantonamento esercizio		
Saldo al 31/12/2012	72.552	72.552

La ripartizione dei crediti al 31.12.2012 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Crediti per Area Geografica	V / clienti	V /Controllate	V / collegate	V / controllanti	V / altri	Totale
Italia	1.392.734				3.196.979	4.589.713
Totale	1.392.734				3.196.979	4.589.713

IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
54.391	73.888	(19.497)

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011
Depositi bancari e postali	39.359	59.509
Denaro e altri valori in cassa	15.032	14.379
Totale	54.391	73.888

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
13.654	22.354	(8.700)

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.
Non sussistono, al 31/12/2012, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.
La composizione della voce è costituita prevalentemente da risconti su assicurazioni.

Passività

A) Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-*bis*, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
(261.431)	(588.352)	326.921

Descrizione	31/12/2011	Incrementi	Decrementi	31/12/2012
Capitale	120.000	120.000	120.000	120.000
Versamenti a copertura perdite		228.889		228.889
Perdita dell'esercizio	(708.352)	(610.320)	(708.352)	(610.320)
Totale	(588.352)	(261.431)	(588.352)	(261.431)

Le poste del patrimonio netto, a seguito della delibera di ricapitalizzazione del 14 settembre 2012, sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-*bis*, C.c.)

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota disponibile	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per copert. Perdite	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per altre ragioni
Capitale	120.000	B			
Altre riserve	228.889	B			

(*) B: per copertura perdite al 30/06/2012

B) Fondi per rischi e oneri

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
170.000		170.000

Descrizione	31/12/2011	Incrementi	Decrementi	31/12/2012
Altri		170.000		170.000
Totale		170.000		170.000

Gli incrementi sono relativi ad accantonamenti dell'esercizio. I decrementi sono relativi a utilizzi dell'esercizio.

La voce "Altri fondi", al 31/12/2012, pari ad Euro 170.000 risulta composta dal Fondo Rischi Contenzioso (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).
Si è ritenuto opportuno procedere alla costituzione ed all'accantonamento di Euro 170.000 a tale fondo in considerazione dell'alea sugli esiti del contenzioso in essere con alcuni fornitori i cui dettagli sono forniti nella relazione sulla gestione.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
474.919	419.701	55.218

La variazione è così costituita.

Variazioni	31/12/2011	Incrementi	Decrementi	31/12/2012
TFR, movimenti del periodo	419.701	63.764	8.546	474.919

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2012 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

D) Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
4.575.042	3.590.628	984.414

I debiti sono valutati al loro valore nominale e la scadenza degli stessi è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Debiti verso banche	23.838			23.838
Debiti verso fornitori	1.820.153			1.820.153
Debiti tributari	1.847.981	117.850		1.965.831
Debiti verso istituti di previdenza	202.308	71.736		274.044
Altri debiti	491.176			491.176
Totale	4.385.456	189.586		4.575.042

I debiti verso banche al 31/12/2012 risultano così costituiti:

Descrizione	Importo
Credem c/c	6.831
Finanziamento Banca Popolare del Mezzogiorno	16.961
BNL c/c	46
Totale	23.838

I debiti verso fornitori al 31/12/2012 risultano così costituiti:

Descrizione	Importo
Debiti verso fornitori	2.353.127
Debiti verso fornitori per fatture da ricevere	258.529
Fornitori c/note di credito da ricevere	(791.503)
Totale	1.820.153

La voce Fornitori c/note di credito da ricevere, tra l'altro, include:

- l'importo di Euro 543.926 relativo al disconoscimento del debito nei confronti di un fornitore di servizi di progettazione ingegneristica, relativamente ad alcune forniture effettuate a decorrere dal 2002 ed integrate con la convenzione di luglio 2007, supportato dal parere legale rilasciato dallo Studio Legale Gentilini & Partners di Roma e di cui viene data evidenza dal bilancio chiuso al 31.12.2009;
- l'importo di Euro 200.000 relativo al disconoscimento del debito nei confronti del vettore aereo Small Planet nei confronti del quale è stata deliberata azione legale supportata dal parere dello Studio Legale Manica di Crotone.

I debiti tributari, entro l'esercizio successivo, al 31/12/2012 risultano così costituiti:

Descrizione	Importo
Erario c/ritenute su redd. di lav. dip.	363.201
Erario c/add.le com. dir. d'imb.	352.079
Erario c/ritenute su redd. di lav. aut.	26.203
Erario c/imp. sost. su riv. tfr	5.292
Erario c/can. bag. da stiva	28.657
Erario c/IRAP	15.972
Debiti v/f.do serv. antincendio	151.416
Debiti v/f.do sostegno occ.	764.954
Erario c/ritenute su redd. co.co.co	68.502
Equitalia ed Agenzia Entrate c/rateizzazioni quote entro l'es.succ.	32.990
Altri debiti tributari	38.715
Totale	1.847.981

I debiti tributari, oltre l'esercizio successivo, al 31/12/2012 risultano così costituiti:

Descrizione	Importo
Equitalia ed Agenzia Entrate c/rateizzazioni quote oltre l'es.succ.	117.850
Totale	117.850

I debiti verso istituti di previdenza, entro l'esercizio successivo, al 31/12/2012 risultano così costituiti:

Descrizione	Importo
Debiti v/Inps	127.343
Debiti v/Inail	3.229
Debiti v/Inps c/rateizzazioni quote entro l'es. succ.	71.736
Totale	202.308

I debiti verso istituti di previdenza, oltre l'esercizio successivo, al 31/12/2012 risultano così costituiti:

Descrizione	Importo
Debiti v/Inps c/rateizzazioni quote oltre l'es. succ.	71.736
Totale	71.736

Gli Altri debiti al 31/12/2012 risultano così costituiti:

Descrizione	Importo
Debiti v/dipendenti	49.896
Debiti v/ENAC art. 17	142.633
CAI c/incassi	28.832
Small Planet c/incassi	49.553
Meridiana c/incassi	23.017
Trawel Fly c/incassi	7.529
Debiti v/ex socio Euroairports	100.000
Altri debiti	89.714
Totale	491.176

La ripartizione dei Debiti al 31.12.2012 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Debiti per Area Geografica	V / fornitori	V /Controllate	V / Collegate	V / Controllanti	V / Altri	Totale
Italia	1.820.153				491.176	2.311.329
Totale	1.820.153				491.176	2.311.329

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
5.755.696	6.070.102	(314.406)

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale. Sussistono, al 31/12/2012, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni e sono relativi ai contributi in conto impianti concessi dalla Regione Calabria anche con le risorse degli APQ per le infrastrutture aeroportuali.
La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.):

Descrizione	Importo
Risconti passivi contributi Regione Calabria	3.263.225
Altri di ammontare non apprezzabile	2.492.471
Totale	5.755.696

Conti d'ordine

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 9, C.c.)

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Altri conti d'ordine			
Beni di terzi in concessione	5.390.000	5.390.000	
Enac c/prog. APQ KR6	3.916.000	3.916.000	
Enac c/prog. APQ KR7	1.275.000	1.275.000	
Enac c/prog. APQ KR10	199.000	199.000	
Beni in leasing	16.637	16.637	
Centralina Teleleasing	16.637	16.637	
Impegni per contributi ricevuti	6.632.660	6.632.660	
Regione Calabria c/Aerostazione I°Stralcio	2.529.169	2.529.169	
Regione Calabria c/Aerostazione II°Stralcio	1.511.126	1.511.126	
Regione Calabria c/Parcheggio Pitagora	99.894	99.894	
Regione Calabria c/Adeg. Aerostazione	2.492.471	2.492.471	
Totale	12.039.297	12.039.297	

Conto economico

A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
2.240.295	1.934.573	305.722

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	1.488.261	1.335.544	152.717
Altri ricavi e proventi	752.034	599.029	153.005
Totale	2.240.295	1.934.573	305.722

La variazione è strettamente correlata a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.
I contributi in conto esercizio si riferiscono a *Contributi Regione Calabria per attività promozionali* per Euro 35.000, a *Contributi Regione Calabria per interventi idonei a contrastare il fenomeno delle crisi aziendali* per Euro 157.349, a *Contributo Marketing Comune di Crotone* per Euro 300.000 a *Contributi per voli charter* per Euro 28.000.

Ricavi per categoria di attività
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Diritti	520.935	452.907	68.028
Handling	758.284	760.447	(2.163)
Commerciale	288.244	183.256	104.988
Proventi e ricavi diversi			
Altri ricavi e proventi	672.832	537.963	134.869
Totale	2.240.295	1.934.573	305.722

Ricavi per area geografica
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

La ripartizione dei ricavi per aree geografiche non è significativa.

Gestione Temporanea art. 17 Legge 135/97
Di seguito si riassumono i dati relativi ai flussi in entrata ed in uscita generati dalla gestione con i fondi di cui all'art. 17 della Legge 135/97:

Categoria	31/12/2012
A) Diritti Aeroportuali introitati	
Diritti di approdo e partenza	95.029
Tasse imbarco passeggeri	212.457
Totale	307.486
A detrarre cauzione 10%	(30.749)
Totale (A)	276.737
B) Spese per servizi ed utenze	251.248
C) Piano degli interventi	11.890
Saldo al 31/12/2012	13.599

B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
2.840.154	2.627.993	212.161

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	36.799	39.426	(2.627)
Servizi	576.977	618.137	(41.160)
Godimento di beni di terzi	16.480	14.337	2.143
Salari e stipendi	1.061.626	857.974	203.652
Oneri sociali	330.807	274.177	56.630
Trattamento di fine rapporto	63.764	61.401	2.363
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	282.976	196.653	86.323
Ammortamento immobilizzazioni materiali	185.504	187.555	(2.051)
Svalutazioni crediti attivo circolante	32.500		32.500
Accantonamento per rischi	170.000		170.000
Oneri diversi di gestione	82.721	378.333	(295.612)
Totale	2.840.154	2.627.993	212.161

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo

Descrizione	Importo
Carburanti e lubrificanti	16.164
Combustibile	10.900
Materiale di consumo	2.958
Cancelleria e stampati	3.451
Materiali vari di pulizia	2.073
Altri costi per materie prime, suss., di cons.	1.253
Totale	36.799

Costi per servizi

Descrizione	Importo
Servizi di vigilanza	181.878
Energia elettrica	50.271
Smaltimento rifiuti	9.947
Assicurazioni diverse	101.537
Spese telefoniche	17.736
Manutenzioni e riparazioni	15.696
Compensi professionali	74.286
Spese di viaggio e soggiorno	75.535
Servizi bancari	11.647
Altri costi per servizi	38.444
Totale	576.977

Costi per godimento beni di terzi

Descrizione	Importo
Canone demanio aeronautico	12.452
Canoni di leasing	4.028
Totale	16.480

Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi.

Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva.

Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide

E' stato effettuato un accantonamento al fondo svalutazione crediti verso clienti di Euro 32.500

Accantonamento per rischi

E' stato effettuato un accantonamento al fondo rischi su contenziosi di Euro 170.000

Oneri diversi di gestione

Descrizione	Importo
Compensi Collegio Sindacale	13.002
Compensi Società di Revisione	8.000
Quote associative	8.494
Multe e sanzioni	19.086
Compensi società di riscossione	17.234
Altri oneri diversi di gestione	16.905
Totale	82.721

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
(33.655)	(18.656)	(14.999)

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	6	152	(146)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(33.661)	(18.808)	(14.853)
Totale	(33.655)	(18.656)	(14.999)

Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi bancari e postali				6	6
Totale				6	6

Interessi e altri oneri finanziari
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 12, C.c.)

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi bancari				8.143	8.143
Interessi fornitori				11.555	1.408
Interessi medio credito				1.088	1.088
Interessi rateizz. imp.				12.875	12.875
Totale				33.661	33.661

E) Proventi e oneri straordinari

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
39.166	3.724	35.442

Descrizione	31/12/2012	Anno precedente	31/12/2011
Varie	71.887	Varie	63.802
Totale proventi	71.887	Totale proventi	63.802
Varie	(32.721)	Varie	(60.078)
Totale oneri	(32.721)	Totale oneri	(60.078)
Totale	39.166	Totale	3.724

Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
15.972		15.972

Imposte	Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
Imposte correnti:	15.972		15.972
IRAP	15.972		15.972
Totale	15.972		15.972

Sono state iscritte le imposte di competenza dell'esercizio.

Informazioni sugli strumenti finanziari emessi dalla società
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 19, C.c.)
La società non ha emesso strumenti finanziari.

Informazioni relative al *fair value* degli strumenti finanziari derivati
(Rif. art. 2427-*bis*, primo comma, n. 1, C.c.)
La società non ha strumenti finanziari derivati.

Informazioni relative alle operazioni realizzate con parti correlate
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.)
La società non ha posto in essere operazioni con parti correlate.

Informazioni relative agli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)
La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

Informazioni relative ai compensi spettanti al revisore legale
(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalla società di revisione legale e da entità appartenenti alla sua rete:

- corrispettivi spettanti per la revisione legale dei conti annuali: Euro 8.000

Altre informazioni

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli amministratori e all'organo di controllo (articolo 2427, primo comma, n. 16, C.c.).

Qualifica	Compenso
Amministratori	
Collegio sindacale	13.002

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Il Consiglio di Amministrazione

Sacal S.p.A.			
Forma giuridica	Società per azioni		
Sede legale	c/o Aeroporto Internazionale – Lamezia Terme (Cz)		
Telefono	0968/414333		
Sito Internet	www.sacal.it		
Posta elettronica certificata	sacalspa@legalmail.it		
Oggetto sociale	La società ha per oggetto lo sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'esercizio delle attività dello scalo dell'aeroporto di Lamezia Terme, o di eventuali altri scali e dei relativi servizi di assistenza a terra e commerciali, di collegamenti con i centri urbani via area e via superficie nonché la realizzazione e la gestione intermodale dei trasporti.		
Amministratori ***(non vi sono rappresentanti regionali)***	*Cognome, Nome, Carica*	*Data Nomina*	*Data Scadenza*
	Massimo Colosimo (Presidente)		
	Giampaolo Bevilacqua (Vice Presidente)		
	Floriano Noto		
	Biagio D'Ambrosio		
	Giuseppe Gatto		
	Roberto Mignucci		
Trattamento Economico Complessivo incarichi di Amministratore*	€ 91.288,00		
Collegio Sindacale ***(in grassetto i componenti di nomina regionale)***	*Cognome, Nome, Carica*	*Data Nomina*	*Data Scadenza*
	Luigi D'Andrea		
	Giuseppe Pepe		
	Angelo Zizza		
Composizione Capitale Sociale	*Socio*	*Quota Partecipazione*	
	Comune di Lamezia Terme	20,700%	
	Provincia di Catanzaro	19,180%	
	Comune di Catanzaro	10,000%	
	Regione Calabria	10,000%	
	CCIAA di Catanzaro	3,086%	
	Provincia di Cosenza	3,067%	
	Comune di Vibo Valentia	1,533%	
	CCIAA di Cosenza	0,300%	
	CCIAA di Vibo Valentia	0,200%	
	ASI di Vibo Valentia	0,200%	
	Aeroporti di Roma S.p.A.	16,567%	
	UBI Banca Carime S.p.A.	10,460%	
	Confindustria Catanzaro	1,126%	
	Minerva Airlines S.p.A.	0,600%	
	Callipo cons. Aliment. S.p.A.	0,320%	
	Credito Emiliano S.p.A.	0,307%	
	Igea Calabria S.r.l.	0,307%	
	Cantine Lento Scarl	0,300%	
	Elifly S.p.A.	0,300%	
	Tripodi Antonino	0,300%	
	Confindustria Cosenza	0,233%	
	Guglielmo S.p.A.	0,200%	
	Grandinetti Holding S.r.l.	0,200%	
	Terme di Caronte S.p.A.	0,200%	
	Ing. Giuseppe Gatto	0,153%	
	Ing. Fabio Gatto	0,153%	

*Il dato si riferisce al bilancio al 31/12/2012

ALLEGATO "B" ALL'ATTO N. 82414/28444 DI REP.

AEROPORTO S. ANNA S.P.A ISOLA DI CAPO RIZZUTO

STATUTO

DENOMINAZIONE - SEDE - OGGETTO - DURATA

Art. 1)

È costituita una società per azioni con la denominazione

"AEROPORTO S. ANNA S.P.A."

Art. 2)

La società ha sede in Isola di Capo Rizzuto - località Aeroporto S. Anna.

Il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di istituire, ovunque in Italia o all'estero, uffici, agenzie e rappresentanze o di sopprimerli.

Art. 3)

La società ha per oggetto principale e prevalente lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività dello scalo dell'Aeroporto S. Anna di Crotone, o di eventuali altri scali, nonché le attività connesse o collegate quali quelle portuali e turistiche purché non a carattere prevalente.

La società si impegna a sostenere l'attuazione degli investimenti previsti nel piano degli interventi dell'Aeroporto di Crotone.

Per il raggiungimento dell'oggetto sociale provvede a curare:

a) le manutenzioni, ordinarie e straordinarie, le innovazioni, i completamenti ed ampliamenti del sistema aeroportuale e portuale e delle relative pertinenze;

b) l'installazione e la gestione degli impianti e dei servizi aeroportuali e portuali necessari nonché di altri servizi connessi o ritenuti utili all'esercizio del sistema quali, in via esemplificativa, i servizi direzionali, amministrativi e tecnici idonei al loro funzionamento e richiesti dagli interessi generali e dalle singole categorie ed utenti;

c) i lavori di studi, di progettazione, di costruzione e/o l'esercizio (gestione) degli impianti e opere realizzate e/o la prestazione di servizi connessi anche con ricorso a professionalità esterne.

La società potrà inoltre curare:

d) la gestione del servizio di trasporto di persone e merci con mezzi terrestri, marittimi ed aerei, adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti;

e) la gestione delle attività di agenzia di viaggi e dell'attività di operatori turistici;

f) la progettazione e la gestione di corsi per l'assolvimento dell'obbligo formativo, formazione professionale, corsi di specializzazione post-diploma e post-universitari finalizzati alla costante crescita del territorio correlate all'attività, non prevalente e senza fine di lucro. Eventuali utili prodotti

saranno utilizzati esclusivamente per gli stessi scopi;

g) le attività commerciali.

La società può compiere tutte le operazioni commerciali, industriali e finanziarie, mobiliari ed immobiliari, ritenute dal Consiglio di Amministrazione necessarie ed utili per il conseguimento dello scopo sociale.

Può anche assumere, sia direttamente che indirettamente, interessenze e partecipazioni in altre società aventi oggetto analogo, affine o comunque connesso al proprio, nonchè partecipare a consorzi e/o ATI con altre società aventi lo stesso scopo sociale.

Può inoltre prestare garanzie reali e fideiussorie ad Istituti di credito ordinario, ad Istituti di credito speciale ed a terzi in genere, siano esse persone fisiche o giuridiche, e anche a favore di terzi, siano essi privati, società e persone fisiche e giuridiche in genere.

Art. 4)

La durata della società è fissata fino al 31 dicembre 2050 e può essere prorogata.

SOCI - CAPITALE SOCIALE - AZIONI

Art. 5)

Il domicilio dei soci, per quello che concerne i loro rapporti con la Società o tra di loro, è quello indicato nel Libro Soci. I soci, qualora in possesso e se richiesto, devono comunicare alla società il proprio numero di fax e/o indirizzo di

posta elettronica da iscrivere a cura della Società stessa nel Libro Soci. È onere del socio comunicare alla Società il cambiamento del domicilio, del numero o dell'indirizzo di posta elettronica.

Art. 6)

Possono essere soci persone fisiche, persone giuridiche, Enti e Amministrazioni pubbliche e private, consorzi e associazioni nazionali ed internazionali.

Art. 7)

Il capitale sociale è di €. 120.000,00 suddiviso in n. 120.000 azioni da un euro ciascuna.

La misura minima della partecipazione dei Soci Pubblici non deve essere inferiore ad un quinto (1/5) del Capitale sociale, al fine di assicurarne il diritto di chiedere la convocazione dell'assemblea.

L'ingresso di altri Enti Locali nella società deve avvenire mediante un corrispondente aumento del capitale sociale.

La misura minima della partecipazione dei soci costituenti l'azionariato diffuso non deve essere inferiore ad un quinto (1/5) del capitale sociale.

In caso di collocazione di azioni sul mercato all'azionariato diffuso verrà riservata una quota stabilita dall'assemblea di volta in volta nel rispetto di quanto previsto dal comma precedente.

Art. 8)

L'azione è nominativa ed indivisibile e dà diritto ad un voto. In caso di comproprietà i diritti dovranno essere esercitati da un rappresentante comune. Il possesso anche di una sola azione comporta la piena adesione al presente statuto ed alle deliberazioni legalmente prese dall'Assemblea dei soci.

Art. 9)

Il trasferimento o la cessione delle azioni sono consentiti, mantenendo comunque il rispetto dei limiti di cui all'art. 7.
Fino al 31 dicembre del terzo anno dalla data di costituzione della società, sono esclusi gli atti di cessione di quote o di azioni, la costituzione di diritti reali sulle stesse ed ogni altro atto idoneo a determinare la perdita della posizione di maggioranza del socio privato, qualora esistente al momento della costituzione della società mista.
Fermo restando quanto previsto dall'art. 2 del D.M. 12/11/1997 n. 521, le cessioni di azioni, costituzione di diritti reali sulle stesse e ogni altro atto idoneo a determinare la perdita della posizione di maggioranza del soggetto che la detiene potranno avvenire previa approvazione del Consiglio di Amministrazione.
Quest'ultimo dovrà uniformare le proprie determinazioni al principio della preservazione dell'affidabilità imprenditoriale e gestionale dell'azienda aeroportuale.

Art. 10)

In caso di aumento del capitale o di emissione di obbligazioni

convertibili, agli azionisti spetta il diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441 c.c.; salvo disposizioni diverse deliberate dall'assemblea straordinaria dei soci con la maggioranza prevista dal citato art. 2441 c.c.. L'assemblea può deliberare la riduzione del capitale sociale, salvo i limiti di legge, e comunque nel rispetto dell'art. 3 del regolamento D.M. 521/97, anche mediante assegnazione a singoli soci o gruppi di soci di determinate attività sociali, azioni o quote di altre aziende nelle quali la società abbia compartecipazione.

ORGANI DELLA SOCIETÀ

Art. 11)

Sono organi della società:

a) l'Assemblea;

b) il Consiglio di Amministrazione;

c) il Presidente;

d) il Collegio dei Sindaci.

L'ASSEMBLEA

Art. 12)

L'assemblea degli azionisti delibera sulle materie riservate alla sua competenza dalla legge e dal presente Statuto. L'Assemblea dei soci è convocata dall'organo amministrativo anche fuori dalla sede sociale purché in Italia.

L'Assemblea viene convocata dall'organo amministrativo con avviso contenente l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo dell'adunanza e l'elenco delle materie da trattare. L'avviso

va pubblicato, almeno quindici giorni prima del giorno fissato per l'assemblea, nella G. U. della Repubblica Italiana ovvero in uno dei seguenti quotidiani: "Il Sole 24 Ore", "Corriere della Sera". È comunque possibile convocare l'assemblea anche con avviso trasmesso agli azionisti almeno otto giorni liberi prima di quello fissato per l'assemblea tramite lettera raccomandata, telegramma, fax o posta elettronica. In caso di convocazione tramite fax o posta elettronica, l'avviso va spedito al numero di fax o all'indirizzo di posta elettronica del socio da questi espressamente comunicato alla Società e che risulta dal Libro soci. In ogni caso, il mezzo utilizzato per trasmettere ai soci l'avviso di convocazione dell'assemblea deve garantire la prova dell'avvenuto ricevimento da parte del socio destinatario almeno otto giorni prima dell'assemblea.

L'assemblea si considera regolarmente costituita, anche se non convocata in base alle regole sopra indicate, quando, ad essa partecipano l'intero capitale sociale e la maggioranza dei componenti dell'organo amministrativo e di controllo. L'assemblea può essere tenuta in videoconferenza prevedendo che gli intervenuti siano dislocati in più luoghi contigui o distanti, collegati via audio/video. A tal fine è necessario che vengano soddisfatti i seguenti requisiti:

a) nell'avviso di convocazione dell'assemblea (esclusa quella totalitaria) devono essere indicati i luoghi video/audio collegati al luogo dove saranno presenti il Presidente dell'as-

semblea e il segretario;

b) il Presidente dell'assemblea e il segretario siano presenti nello stesso luogo;

c) il Presidente dell'assemblea sia in grado di accertare l'identità e la legittimazione degli intervenuti, regolare lo svolgimento della riunione, constatare e proclamare i risultati della votazione;

d) devono essere rispettati il metodo collegiale e il principio di parità di trattamento tra gli intervenuti;

e) il soggetto che verbalizza sia in grado di percepire adeguatamente l'andamento e gli eventi assembleari da verbalizzare;

f) gli intervenuti devono poter partecipare alla discussione e alla votazione simultaneamente sugli argomenti posti all'ordine del giorno.

Di tali condizioni si deve dare atto in sede di verbale dell'assemblea.

L'Assemblea ordinaria deve essere convocata almeno una volta l'anno per l'approvazione del bilancio annuale entro centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale. Qualora particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della società lo richiedano, può essere convocata non oltre centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

Art. 13)

Per essere ammessi all'assemblea i soci devono depositare i

loro titoli azionari nelle casse designate nell'avviso di convocazione almeno cinque giorni prima dalla data dell'assemblea.

Art. 14)

Ogni socio che abbia diritto ad intervenire all'Assemblea, può farsi rappresentare per delega scritta, da un altro soggetto che non sia amministratore, sindaco o dipendente della società. Spetta al Presidente dell'assemblea constatare il diritto di intervento all'assemblea, anche per delega.

Art. 15)

L'assemblea è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione. In assenza l'Assemblea elegge il proprio Presidente. L'Assemblea nomina un segretario tra i soci e, se lo ritiene necessario, due scrutatori scelti fra gli azionisti e i sindaci. Le deliberazioni sono constatate da verbale redatto dal Segretario ovvero da Notaio nei casi di legge o per volontà del Consiglio di Amministrazione.

Art. 16)

L'Assemblea ordinaria in prima convocazione è regolarmente costituita con la presenza, direttamente o per delega, di tanti soci che, rappresentino almeno la metà del Capitale sociale, escluse dal computo le azioni prive del diritto di voto nell'assemblea medesima. In seconda convocazione l'assemblea ordinaria è valida qualunque sia la partecipazione azionaria personalmente presente o rappresentata. Essa delibera a mag-

gioranza di voti dei soci presenti.

Art. 17)

L'Assemblea straordinaria in prima convocazione è validamente costituita e delibera con il voto favorevole di tanti soci che rappresentino più della metà del capitale sociale.

In seconda convocazione l'assemblea straordinaria è regolarmente costituita con la partecipazione di oltre un terzo del capitale sociale e delibera con il voto favorevole di almeno i due terzi del capitale rappresentato in assemblea.

Sono salve le speciali maggioranze eventualmente stabilite in modo inderogabile dalla legge.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Art. 18)

La società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di membri che può variare da cinque a nove.

L'assemblea che elegge gli amministratori ne predetermina il numero.

Il Consiglio di Amministrazione elegge nel suo seno il Vice Presidente che sostituisce il Presidente nei casi di assenza od impedimento.

Gli Amministratori durano in carica tre anni e comunque fino all'approvazione del bilancio di esercizio in cui scadrebbe il loro mandato. Essi sono rieleggibili.

Art. 19)

Nel caso di morte, sostituzione, dimissione e revoca degli amministratori dovrà provvedersi a norma del comma 1 dell'art. 2386 c.c.. Se viene a mancare la maggioranza degli amministratori l'intero Consiglio si intende decaduto. L'Assemblea per la nomina dei Consiglieri deve essere convocata d'urgenza dal Collegio Sindacale il quale può compiere nel frattempo gli atti di ordinaria amministrazione.

Art. 20)

Il Consiglio si riunisce sia nella sede della società o altrove, tutte le volte che il Presidente lo giudichi necessario e comunque almeno ogni tre mesi. Il Consiglio si raduna altresì quando ne sia fatta domanda scritta dalla maggioranza dei suoi membri.

Art. 21)

Il Consiglio di Amministrazione è convocato dal Presidente mediante avviso da spedirsi con lettera raccomandata ovvero tramite fax o posta elettronica almeno quattro giorni liberi prima dell'adunanza. In caso di urgenza, è possibile inviare l'avviso tramite fax o posta elettronica o telegramma almeno un giorno libero prima della data fissata per l'adunanza. In caso di impedimento del Presidente la convocazione sarà eseguita dal Vice Presidente o dall'Amministratore Delegato. In caso di loro impedimento dovrà provvedervi il Consigliere più anziano. Nell'avviso vengono indicati la data, il luogo e l'ora della riunione nonchè gli argomenti posti all'ordine del

giorno. In caso di utilizzo del fax o della posta elettronica la trasmissione dell'avviso agli amministratori deve essere eseguita al numero di fax o all'indirizzo di posta elettronica espressamente comunicato dagli amministratori stessi alla società e che risulta riportato con apposita annotazione nel Libro del Consiglio di Amministrazione.

La riunione del Consiglio di amministrazione può tenersi presso la sede sociale o altrove purché in Italia. Il Consiglio è validamente costituito, con la presenza della maggioranza dei suoi membri. Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti dei presenti.

In caso di parità prevale il voto di chi presiede.

Le adunanze del Consiglio di amministrazione e le sue deliberazioni sono valide anche senza convocazione formale ovvero, in caso di convocazione formale nell'ipotesi di modifica o integrazione dell'ordine del giorno, quando intervengono tutti i consiglieri in carica e tutti i sindaci se nominati, sempre che nessuno di loro si opponga alla trattazione degli argomenti.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione possono tenersi in video/audio conferenza con intervenuti dislocati in più luoghi audio/video collegati. A tal fine è necessario che vengano soddisfatti i seguenti requisiti:

a) nell'avviso di convocazione dell'adunanza siano indicati i luoghi video/audio collegati al luogo dove saranno presenti il

Presidente della riunione e il segretario;

b) il Presidente della riunione e il segretario che procederà alla verbalizzazione siano presenti nello stesso luogo;

c) Il Presidente della riunione sia in grado di accertare l'identità e la legittimazione degli intervenuti, regolare lo svolgimento della riunione, constatare e proclamare i risultati della votazione;

d) il soggetto che verbalizza sia in grado di percepire adeguatamente l'andamento e gli eventi della riunione da verbalizzare;

e) gli intervenuti devono poter visionare, ricevere o trasmettere documenti nonché partecipare alla discussione e alla votazione simultaneamente sugli argomenti posti all'ordine del giorno.

Di tali condizioni si deve dare atto in sede di verbale della riunione.

Art. 22)

Ai membri del Consiglio di Amministrazione spetta il rimborso delle spese sostenute per ragione del loro ufficio, nonché gli eventuali compensi fissati dall'Assemblea.

Art. 23)

All'organo amministrativo è attribuita in via esclusiva la gestione della società; a tal fine l'organo amministrativo può compiere tutti gli atti e tutte le operazioni sia di ordinaria che di straordinaria amministrazione.

Sono attribuite alla competenza dell'organo amministrativo ai sensi dell'art. 2365 comma 2 c.c. le deliberazioni riguardanti:

- la fusione nei casi previsti dagli artt. 2505 e 2505bis c.c.;
- l'istituzione o la soppressione di sedi secondarie;
- l'indicazione di quale tra gli amministratori hanno la rappresentanza della società;
- la riduzione del capitale in caso di recesso del socio;
- gli adempimenti dello statuto a disposizioni normative;
- il trasferimento della sede sociale nel territorio nazionale.

IL PRESIDENTE

Art. 24)

Il Consiglio può nominare tra i suoi membri uno o più Amministratori delegati, determinandone poteri, funzioni, attribuzioni ed emolumenti, nonché conferire speciali incarichi a singoli Amministratori fissandone in ogni caso le attribuzioni e gli emolumenti a norma di legge.

Art. 25)

Il Presidente viene eletto dall'assemblea ordinaria dei soci tra i consiglieri, dura in carica tre esercizi ed è rieleggibile. Al Presidente o, in caso di impedimento o assenza, al Vice Presidente, è attribuita la rappresentanza e la firma della società per l'esecuzione di tutte le deliberazioni del

Consiglio. Il Presidente o chi ne fa le veci rappresenta la Società in giudizio con facoltà di nominare all'uopo Avvocati e Procuratori anche generali alle liti. Il Presidente potrà delegare di volta in volta altra persona a rappresentare la società come azionista nelle Assemblee Ordinarie e Straordinarie di altre società.

Art. 26)

La società ha la facoltà di reperire, presso i propri soci, e nel rispetto delle leggi e dei regolamenti vigenti, i fondi necessari per il conseguimento dell'oggetto sociale. Le somme anticipate dai soci sono infruttifere di interessi, salvo diversa deliberazione del Consiglio di Amministrazione.

COLLEGIO SINDACALE

Art. 27)

Il Collegio Sindacale si compone di tre membri effettivi e di due supplenti. Il Presidente del Collegio Sindacale ed un membro effettivo saranno nominati rispettivamente dal Ministero dell'Economia e Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti; gli altri membri verranno nominati dall'assemblea che ne determinerà il compenso. I Sindaci sono rieleggibili, restano in carica per tre esercizi, e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della carica. La cessazione dei sindaci per scadenza del termine ha effetto dal momento in cui il collegio è stato ricostituito. Ai Sindaci, oltre il compenso,

spetterà il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio.

Le funzioni di controllo contabile previste dall'art. 2409ter del codice civile possono essere affidate al Collegio Sindacale, a un revisore contabile o a una società di revisione, nel rispetto delle norme di legge e regolamentari stabilite in materia.

BILANCIO ED UTILI

Art. 28)

Gli esercizi sociali si chiudono al 31 dicembre di ogni anno, alla fine di ogni esercizio il Consiglio procede, a norma di legge alla formazione e redazione del bilancio sociale (stato patrimoniale, conto economico e nota integrativa) e della relazione sulla gestione. Dedotta almeno il cinque per cento (5%) per la riserva legale fino al limite di legge, l'Assemblea delibera sulla destinazione degli eventuali utili netti di esercizio, avuto riguardo al perseguimento dell'ulteriore sviluppo dell'attività sociale.

I risultati dell'esercizio delle attività connesse o collegate, di cui all'art. 3 (tre) dello statuto devono essere separatamente evidenziati ed illustrati, in maniera chiara e distinta, nel bilancio ed in tutti i documenti contabili della società.

Art. 29)

Il bilancio annuale della società, ferme restando le attribu-

zioni del Collegio Sindacale, dovrà essere sottoposto a certificazione da parte di una società di revisione avente comprovata e qualificata esperienza ed iscritta nell'albo speciale di cui all'art. 8 del Decreto Presidente della Repubblica 31 marzo 1975 n. 136 e dal D.lgs. 24/02/1998 n. 58.

Il conferimento dell'incarico è deliberato dal Consiglio di Amministrazione.

Detto incarico non potrà essere conferito a società di revisione che si trovino in situazione di incompatibilità previste dal primo comma dell'art. 3 del D.P.R. sopra menzionato.

Verranno osservate anche le disposizioni di cui ai commi secondo e terzo dello stesso articolo.

Ai fini della certificazione il bilancio d'esercizio della società deve essere trasmesso alla società di revisione almeno 30 giorni prima di quello fissato per l'assemblea che deve discuterlo.

SCIOGLIMENTO

Art. 30)

Addivenendosi in qualunque tempo e per qualsiasi causa allo scioglimento della Società, l'Assemblea straordinaria stabilisce le modalità della liquidazione, e nomina uno o più liquidatori, determinandone i poteri.

CLAUSOLA ARBITRALE

Art. 31)

Tutte le controversie che dovessero sorgere tra i soci e la

Società, o gli organi sociali di essa, circa l'applicazione, interpretazione ed esecuzione del contratto sociale, saranno demandate al giudizio di un Collegio arbitrale formato da tre membri tutti nominati, entro 30 giorni dalla richiesta fatta dalla parte più diligente, dal Presidente del Tribunale civile di Crotone. I tre arbitri così nominati provvederanno a designare il Presidente. Nel caso di mancata nomina nei termini ovvero in caso di disaccordo tra gli arbitri nominati nella scelta del Presidente vi provvederà, su istanza della parte più diligente, il Presidente del Tribunale di Crotone. Ciascun membro del Collegio è autorizzato a richiedere al Presidente del Tribunale di Crotone di sostituire l'arbitro che sia cessato per qualsiasi motivo. Il Collegio arbitrale giudicherà inappellabilmente secondo equità senza formalità di procedere e pronuncerà il suo lodo come amichevole compositore entro novanta giorni dall'accettazione dell'incarico.

RINVIO ALLA LEGGE

Art. 32)

Per quanto non previsto dal presente statuto si applicano le norme previste in materia dalla legge vigente.

F.TI: GIANLUCA BRUNO - NOTAR GIULIO CAPOCASALE

SACAL

AEROPORTO INTERNAZIONALE DI LAMEZIA TERME

Relazioni e Bilancio dell'esercizio

2012

RELAZIONI E BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2012

LAMEZIA AIRPORT

LAMEZIA AIRPORT
SACAL

Lamezia Terme, 10/06/2013

Prot. n. 06308

Racc. A.R.

A TUTTI GLI
AZIONISTI
AMMINISTRATORI
SINDACI
S.A.CAL. S.p.A.
Loro Sedi

Oggetto: Convocazione **Assemblea Ordinaria** S.A.CAL. S.p.A.
I convocazione giorno 30/06/2013 ore 8.30
II convocazione giorno 01/07/2013 ore 11.00

I Signori Azionisti sono convocati in **Assemblea Ordinaria** presso la sede sociale, Uffici Direzionali SACAL - Aeroporto di Lamezia Terme, per il giorno 30 Giugno 2013 alle ore 8.30, in prima convocazione e, occorrendo, in **seconda convocazione per il giorno 1° Luglio 2013, alle ore 11.00,** stesso luogo, per discutere e deliberare sul seguente Ordine del Giorno:

1. Esame progetto di bilancio al 31 Dicembre 2012, relazione sulla gestione del C.d.A., nota integrativa al bilancio, relazione Collegio Sindacale: deliberazioni relative.
2. Richiesta informazioni da parte del socio Banca Carime.

Si rammenta che, ai sensi dell'art.9, comma 5 dello Statuto Sociale, possono intervenire all'Assemblea gli Azionisti, cui spetta il diritto di voto, iscritti nel libro dei Soci almeno 5 giorni prima di quello fissato per l'adunanza.

Si rammenta, altresì, che i soci possono farsi rappresentare da delegati muniti di delega, conferita nei limiti e con le modalità previsti dall'art. 2372 Cod. Civ..

Distinti saluti

S.A.CAL. S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Dott. Massimo Caforio

Società Aeroportuale Calabrese S.p.a. - 88046 LAMEZIA TERME (Cz) - AEROPORTO INTERNAZIONALE - Uffici Direzionali
Tel 0968.414111 - Fax 0968.414251 - Cap. Soc. € 7.755 000,00 i.v. - Cod. Fisc. e P. Iva 01764970792

S.A.CAL. S.p.A. Aeroporto di Lamezia Terme
Cap. Soc. sottoscritto ed interamente versato € 7.755.000,00
Valore nominale azione: € 517,00 - N. 15.000 azioni

N	AZIONISTA	N. Azioni	Cap. in EURO	%
1	Comune di Lamezia Terme	3.106	1.605.802,00	20.700 %
2	Provincia di Catanzaro	2.877	1.487.409,00	19.180 %
3	Comune di Catanzaro	1.500	775.500,00	10.000 %
4	Regione Calabria	1.500	775.500,00	10.000 %
5	Camera Commercio Catanzaro	463	239.371,00	3.086 %
6	Provincia di Cosenza	460	237.820,00	3.067 %
7	Comune di Vibo Valentia	230	118.910,00	1.533 %
8	Camera Commercio Cosenza	45	23.265,00	0.300 %
9	Camera Commercio Vibo V.	30	15.510,00	0.200 %
10	Consorzio Industriale Vibo V.	30	15.510,00	0.200 %
	Totale Enti Pubblici	**10.241**	**5.294.597,00**	**68.27 %**
11	Aeroporti di Roma S.p.A.	2.485	1.284.745,00	16.567 %
12	Banca Carime S.p.A.	1.569	811.173,00	10.460 %
13	Confindustria Catanzaro	169	87.373,00	1.126 %
14	Minerva Airlines S.p.A.	90	46.530,00	0.600 %
15	Giacinto Callipo Conserve Alimentari S.p.A.	48	24.816,00	0.320 %
16	Credito Emiliano S.p.A.	46	23.782,00	0.307 %
17	Igea Calabra S.r.l.	46	23.782,00	0.307 %
18	Cantine Lento S.c.a.r.l.	45	23.265,00	0.300 %
19	Elifly S.p.A.	45	23.265,00	0.300 %
20	Tripodi Antonino	45	23.265,00	0.300 %
21	Confindustria Cosenza	35	18.095,00	0.233 %
22	Guglielmo S.p.A.	30	15.510,00	0.200 %
23	Grandinetti Holding S.r.l.	30	15.510,00	0.200 %
24	Terme Caronte S.p.A.	30	15.510,00	0.200 %
25	Ing. Giuseppe Gatto	23	11.891,00	0.153 %
26	Ing. Fabio Gatto	23	11.891,00	0.153 %
	Totale Soci Privati	**4.759**	**2.460.403,00**	**31.73 %**

Società Aeroportuale Calabrese S.p.a. - 88046 LAMEZIA TERME (Cz) - AEROPORTO INTERNAZIONALE - Uffici Direzionali
Tel. 0968.414111 - Fax 0968.414251 - Cap. Soc. € 7.755.000,00 i.v. - Cod. Fisc. e P. Iva 01764970792

LAMEZIA AIRPORT

SACAL

DENOMINAZIONE SOCIALE	**SACAL S.p.A.**
Capitale Sociale	**€ 7.775.000,00**
Sede Sociale	**88040 Lamezia Terme c/o Aeroporto Internazionale**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

1.	**MASSIMO COLOSIMO**	**(Presidente)**	**Comune di CZ**
2.	**GIANPAOLO BEVILACQUA**	**(Vice Presidente)**	**Provincia di CZ**
3.	**BIAGIO D'AMBROSIO**	**(Consigliere)**	**Comune di Lamezia T.**
4.	**EMANUELE IONA'**	**(Consigliere)**	**Regione Calabria**
5.	**FLORIANO NOTO**	**(Consigliere)**	**CCIAA di CZ**
6.	**FRANCESCO GRANDINETTI**	**(Consigliere)**	**Assemblea per privati**
7.	**GIUSEPPE GATTO**	**(Consigliere)**	**Assemblea per privati**
8.	**ROBERTO MIGNUCCI**	**(Consigliere)**	**Assemblea per privati**

COLLEGIO SINDACALE

1. D'ANDREA LUIGI	**(Presidente)**	**Ministero Economia e Finanze**
2. PEPE GIUSEPPE	**(Sindaco effettivo)**	**Ministero Trasporti**
3. ZIZZA ANGELO	**(Sindaco effettivo)**	**Elezione Assembleare**

DIREZIONE GENERALE

Dott. Ing. Pierluigi Mancuso

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Reg. Imp. 01764970792
Rea 134480

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME -88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2012

Signori Azionisti,

i risultati del bilancio 2012 che sottoponiamo alla vostra approvazione sono i seguenti:

- i ricavi complessivi ammontano a € 24.725.468 con un incremento di € 589.562 pari al + 2% rispetto al 2011;
- i costi complessivi ammontano a € 26.922.431 con un incremento di € 916.133 pari al + 4%;
- la differenza tra valore e costi della produzione è negativo e pari a € 2.196.963;
- la perdita ante imposte è pari a € 1.977.843;
- la perdita d'esercizio è pari a € 1.703.989.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO

Superato il target dei 2 milioni di passeggeri già nel corso del 2011, nell'anno 2012 si segnala una riduzione del traffico passeggeri pari al 3,83% corrispondente a 87.965 passeggeri in meno rispetto all'anno precedente.
L'erosione, particolarmente marcata nel segmento charter con 223.500 passeggeri transitati sullo scalo per un totale di 1.839 movimenti (-26,38% rispetto al 2011), è stata solo parzialmente mitigata dal traffico di linea e, in particolare, dai flussi di traffico domestico con 182.250 (-1,04%) passeggeri e 14.952 movimenti (-1,7%). La forte contrazione dei movimenti è prova evidente di un settore in grande difficoltà su tutto il territorio nazionale, una flessione che accomuna tutti gli aeroporti nazionali e in particolare gli aeroporti con un traffico da 1 a 5 milioni di passeggeri
Entrando nello specifico dell'andamento del traffico, il 2012 ha fatto registrare un totale di 2.208.382 passeggeri e 18.740 movimenti.
L'aeroporto di Lamezia Terme si conferma come uno dei *best players* nel panorama regionale con volumi di traffico nettamente superiori in termini di movimenti e passeggeri.

Composizione dell'offerta di linea dell'aeroporto di Lamezia Terme

Vettore	Movimenti	Passeggeri
Alitalia	7.630	863.890
Ryanair	4.938	769.441
Easyjet	1.382	186.934
Airone	918	119.734
Blu-express	502	46.315
Volotea	132	9.527

Per quanto riguarda i vettori di riferimento, Alitalia si conferma il primo vettore sullo scalo seppur con sensibili riduzioni operative, soprattutto nel corso della stagione Winter, che hanno comportato una flessione pari a 3,59% e 4,13% in termini di movimenti e passeggeri rispettivamente.

Rimane sostanzialmente invariato il traffico del comparto *low cost* con i due Vettori leader del mercato:

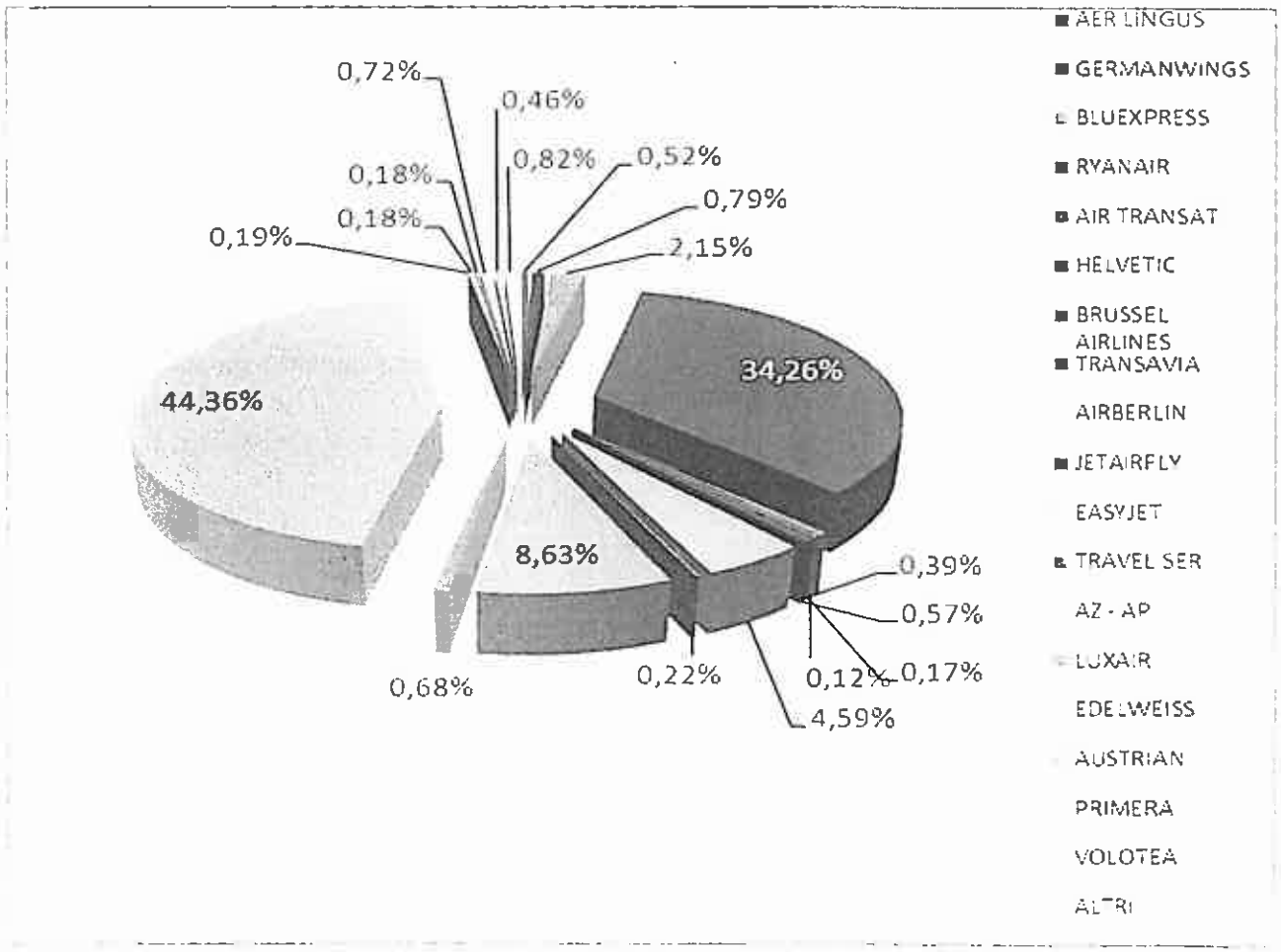
- Ryanair, che mantiene il trend positivo con una crescita pari al 3,35% in termini di passeggeri e 1,79% di movimenti,
- Easyjet, che ha introdotto la rotta stagionale per Parigi Orly, registrando una crescita in termini di passeggi pari a 6,42%.

In forte calo, invece, i volumi di traffico del Vettore Bluexpress (-4,56% dei movimenti) a seguito della scelta da parte del vettore di ridurre le frequenze settimanali.
Infine l'offerta sul nostro scalo si è arricchita grazie al nuovo vettore Volotea, che solo da un anno si è affacciato al mercato low cost con grandi potenzialità di sviluppo. Volotea ha iniziato ad operare nel mese di settembre collegando Lamezia Terme con Venezia, terzo hub italiano.
I volumi del segmento charter sono in diminuzione sia in valore assoluto che percentuale (-24,31%).
I tedeschi si confermano i principali fruitori del turismo calabrese con 117.484 passeggeri; si registra anche un incremento nel numero di passeggeri in transito da e per l'Europa dell'Est e, soprattutto, da e per la Repubblica Ceca (17.642 passeggeri).
Da evidenziare un altro importante segmento: il turismo religioso che ha determinato una notevole crescita della quota dei passeggeri legata al viaggio per leisure, con un incremento pari al 89,80%.

Composizione dell'offerta *charter* dell'aeroporto di Lamezia Terme

Vettore	Movimenti	Passeggeri
AirBerlin	702	100.355
Travelservice	116	14.991
Germanwings	134	8.526
Mistral	66	5.357

***Market* share dei vettori**



ENGINEERING

La struttura organizzativa ha subito alcune variazioni.

Nel settore *engineering* è stato inserito un terzo collaboratore tecnico, che è stato subito aggregato all'ufficio di Direzione lavori del prolungamento pista e assegnato ad altri interventi di manutenzione straordinaria.

Per il settore manutenzione perdura la criticità nell'organico degli operai, diminuito a causa di pensionamenti e malattie invalidanti, a fronte dell'incremento delle infrastrutture da gestire.

In fase di realizzazione della nuova aerostazione passeggeri sarà necessario implementare la struttura con nuove risorse dotate di professionalità in linea con le nuove esigenze ed i nuovi ruoli che SACAL è tenuta a svolgere.

Nel 2012 il settore *engineering* è stato impegnato in maniera predominante nella direzione dei lavori di prolungamento pista, nella progettazione dei cinque interventi sulle infrastrutture di volo inclusi nel PON 2007-2013, nella finalizzazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale e nella realizzazione di alcuni piccoli interventi in autofinanziamento (gestione quarantennale).
Nonostante l'andamento rallentato, nel primo semestre, dei lavori di prolungamento pista, dovuto al ritardo nella concessione di parte dei fondi necessari, l'azione di progettazione e direzione lavori svolta nell'anno con risorse interne si è attestata su un valore ancora più alto dell'anno scorso, con un valore pari a oltre € 4.820.000.
In sintesi e per singoli progetti, la realizzazione delle opere ha registrato le seguenti fasi:

1. **Nuova aerostazione passeggeri**

Mentre il progetto preliminare è stato approvato da ENAC a maggio 2012, si sono riscontrate difficoltà per il finanziamento dell'opera, in quanto la Regione Calabria ha ritenuto il "Grande Progetto" assoggettabile alla procedura di verifica di compatibilità degli aiuti di Stato da parte della Commissione Europea. L'investimento per il primo lotto, oggetto di tale finanziamento, ammonta a circa € 63.500.000, di cui il 30% circa dovrà essere coperto con fondi SACAL, che vi farà fronte attraverso un mutuo a lungo termine.

2. ***Terminal* provvisorio mobile**

L'investimento realizzato nel 2011, è stato collaudato ed è entrato pienamente in funzione nel 2013. L'investimento, pari a poco più di € 2.000.000, è stato pagato con fondi SACAL, non avendo ad oggi usufruito di fondi da parte della Regione, che pur aveva manifestato tale intenzione in apposita delibera.

3. **Prolungamento della pista di volo testata 28 e opere complementari**

L'opera è finanziata interamente con fondi CIPE. La cifra originaria del finanziamento, pari a € 21.730.000, ha subito una riduzione di circa € 300.000 a seguito di una rimodulazione dei fondi da parte della Regione Calabria.
In attesa che la Regione Calabria completi l'iter di assegnazione delle economie di gara al progetto stesso, per la copertura economica delle varianti in aumento dettate da innovazioni normative e da prescrizioni di ENAC, SACAL ha provvisoriamente offerto la propria disponibilità a garantire parte dei fondi necessari per i lavori e ha effettuato la consegna definitiva dei lavori a giugno 2012. I lavori stanno procedendo in linea con i programmi e la conclusione è stimata nel 2014.

4. ***Center line* -AVL**

L'opera prevede la depenalizzazione della testata 10 di circa 100 metri e alcuni miglioramenti sugli impianti di segnalazione luminosa, per un investimento di € 1.500.000. L'opera è inserita tra gli interventi fruitori fondi di PON 2007-2013 (finanziamento pari al 90% dei costi totali). Il progetto definitivo è stato completato e approvato da ENAC. E' in corso la procedura d'esproprio dei terreni necessari all'esecuzione delle opere.

5. Ampliamento piazzale aeromobili 2a fase

L'opera prevede l'ampliamento del piazzale aeromobili sul versante ovest, per circa 42.000 mq di nuova superficie pavimentata. Il costo previsto è di € 5.500.000 e l'intervento fruisce di finanziamento per € 4.500.000 con fondi PON 2007-2013. Il progetto definitivo è stato completato ed è in fase d'approvazione presso ENAC.

6. Adeguamento fasce di sicurezza pista di volo

Anche quest'opera di adeguamento ai nuovi requisiti normativi, per un costo previsto di € 1.300.000, è inserita tra gli interventi fruitori dei fondi PON 2007-2013 (finanziamento pari al 90% dei costi totali) definitivo è stato completato nel 2012 ed è tuttora in fase d'approvazione presso ENAC.

7. Impianti AVL prolungamento pista testata 28

L'intervento sugli impianti di segnalazione luminosa è di completamento a quello già appaltato, che riguarda le opere civili del prolungamento. Il costo previsto è di € 1.200.000, di cui il 90% finanziato con fondi PON 2007-2013. Il progetto preliminare è stato approvato ad ENAC ed è in corso la progettazione definitiva da porre a base di gara.

8. Bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28

L'opera prevede il prolungamento della via di rullaggio parallela alla pista e il raccordo delle stesse in corrispondenza della nuova testata. Il costo previsto è di € 6.000.000 e l'intervento fruisce di finanziamento al 90% con fondi PON 2007-2013. Il progetto definitivo è stato completato e approvato da ENAC. Seguirà nei prossimi mesi la gara d'appalto.

9. Interventi realizzati in gestione quarantennale

Sono state realizzate alcune opere in autofinanziamento per migliorare taluni aspetti dell'operatività, della sicurezza e della qualità dei servizi aeroportuali, cercando anche di generare nuovi introiti per la SACAL.

Fra tali interventi, i più significativi risultano:

Campagne geognostiche per grandi opere Importo: € 100.000 Descrizione intervento: indagini geognostiche, prove di laboratorio e studi geologici propedeutici alle progettazioni definitive del nuovo piazzale aeromobili e della nuova aerostazione passeggeri. Gli importi di tali interventi rientrano nelle quote delle grandi opere che rimangono a carico di SACAL.
Ampliamento cassa parcheggio a pagamento e riassetto parcheggi PRM Importo: € 65.000 Descrizione intervento: Ampliamento del manufatto cassa parcheggio, con realizzazione di una zona *back-office* e di spazi coerenti con le esigenze conseguenti al raddoppio del parcheggio a pagamento. Ricollocazione degli stalli dedicati ai passeggeri PRM, in area antistante l'aerostazione, senza barriere d'accesso/uscita.
Spogliatoi e bagni di servizio per i gestori dei bar dell'aerostazione Importo: € 35.000 Descrizione intervento: realizzazione, al piano seminterrato dell'aerostazione passeggeri, di nuovi spogliatoi e servizi igienici, a uso del personale dei bar presenti in aerostazione.
Integrazione percorsi e mappe tattili per passeggeri PRM Importo: € 30.000 Descrizione intervento: incremento dei percorsi "Loges" per non vedenti e ipovedenti e integrazione delle mappe tattili, in modo da estendere tali presidi all'esterno dell'aerostazione, fino all'accosto dei mezzi (auto private e mezzi pubblici).
Ristrutturazione locali operatori aeroportuali Importo: € 30.000 Descrizione intervento: interventi di riconfigurazione locali e manutenzione straordinaria per nuovi negozi, uffici Polizia, banchi *check-in*, spogliatoi operai di rampa.

Pulizia straordinaria canali di raccolta acque meteoriche Importo: € 25.000 Descrizione intervento: pulizia con mezzi meccanici del letto dei canali aeroportuali, al fine di garantire il corretto deflusso delle acque bianche fino allo sbocco a mare.
Interventi di ottimizzazione segnaletica stradale Importo: € 20.000 Descrizione intervento: revisione della segnaletica stradale per regolamentare le diverse aree di sosta e dotare le strade di adeguata toponomastica, propedeutica all'emissione dell'Ordinanza ENAC sulla circolazione nella *land-side* dell'aeroporto.

Sono stati approvati da ENAC i progetti per la realizzazione di una stazione di rifornimento carburanti con autolavaggio (circa € 1.300.000) e di un bar nella sala imbarchi (circa € 190.000). Per entrambi questi progetti le gare di concessione non hanno avuto esito positivo, per mancanza di offerte valide.
E' stato predisposto un progetto preliminare con relativo piano d'investimento per la realizzazione di impianti fotovoltaici sulla copertura di alcuni edifici aeroportuali. Tali interventi potranno essere portati avanti in *project financing*.
Nel 2012 sono state circa 20 le aggiudicazioni di lavori portate a termine, tutte con procedure ristrette e negoziate, utilizzando l'apposito albo delle imprese istituito da SACAL. La struttura ha garantito il necessario *reporting* all'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici e le altre forme di pubblicità previste dalla normativa vigente.
Nessuna procedura d'appalto gestita dall'Area Infrastrutture ha dato luogo a ricorsi.
Il settore *engineering* ha poi continuato a gestire la parte di competenza SACAL per la realizzazione delle opere finanziate incluse nell'APQ (Accordo di Programma Quadro) Ministero Infrastrutture / Regione Calabria, con l'aggiornamento delle schede delle singole opere, la partecipazione alle riunioni di monitoraggio e la rendicontazione degli avanzamenti, sia alla Regione, sia ad ENAC.
E' proseguita l'attività di monitoraggio degli ostacoli aeroportuali, in accordo alle competenze sancite dal nuovo Codice della Navigazione.

GESTIONE E MANUTENZIONE IMPIANTI

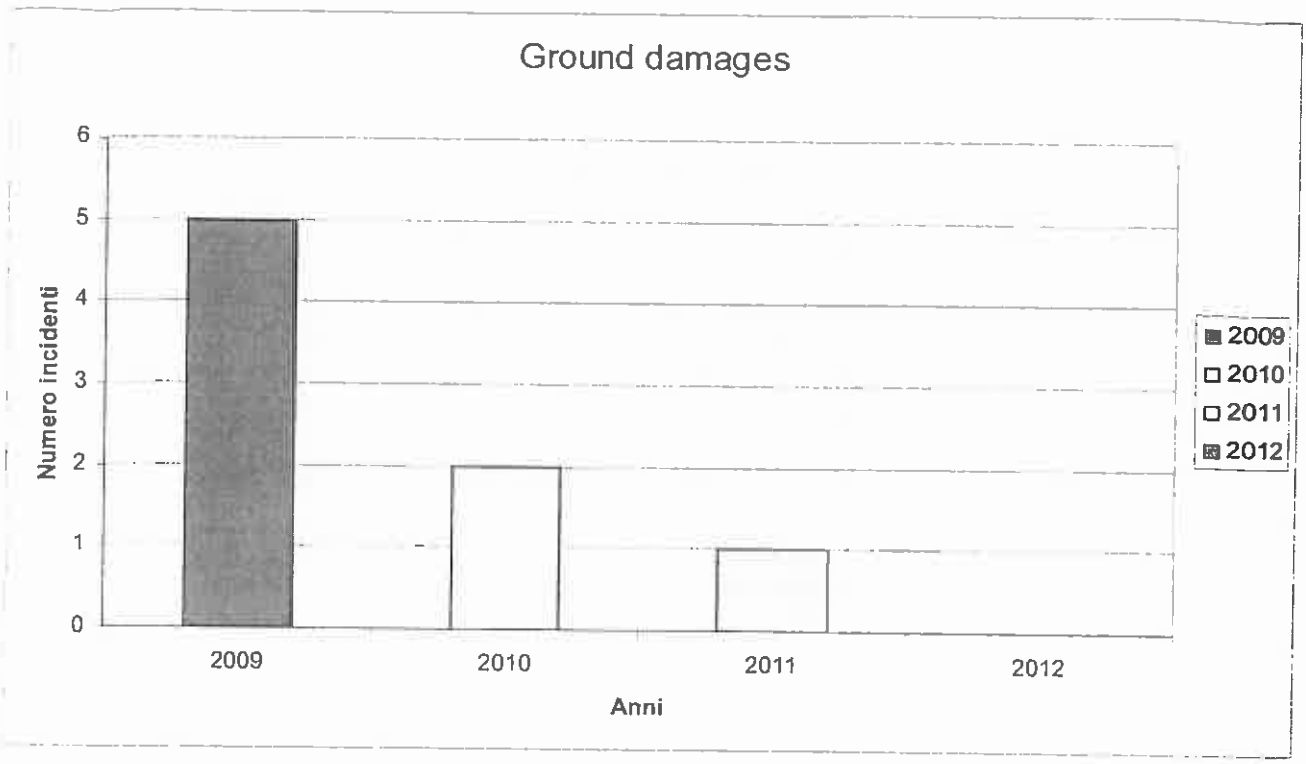
Il servizio è stato svolto senza registrare sanzioni da parte di ENAC per inadempienze o disservizi; la qualità delle prestazioni rese è rimasta generalmente negli standard prefissati, soggetta a controlli interni e da parte di ENAC.
Sono stati eseguiti con regolarità tutti i controlli previsti dal Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.
Costante attenzione è stata dedicata all'azione di raccordo e supporto alle ditte varie presenti con cantieri di lavoro aperti in aerostazione e nella *air-side*, con l'obbiettivo primario di ridurre e contenere il disagio agli utenti passeggeri.
Il servizio di manutenzione viene svolto anche la notte senza soluzione di continuità, in modo da assecondare le esigenze di operatività dello scalo e garantire i necessari presidi agli impianti complessi.
Per assecondare la crescita in numero e complessità degli impianti aeroportuali gestiti da SACAL e per compensare la fine del rapporto lavorativo di alcuni dipendenti andati o che stanno andando in pensione, sarà necessario intervenire sull'organico, potenziandolo.
La cura del verde e delle aiuole esterne è stata realizzata (anche se con alcuni periodi d'interruzione) dall'AFOR, sotto il coordinamento di SACAL, in accordo ad una convenzione che è stata rinnovata nel 2012.

SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ

Ottenuta la certificazione ISO 9001 nel 2002, la SACAL è stata oggetto di numerosi audit di sorveglianza da parte del TUV Italia, l'ultimo dei quali nel luglio 2012, effettuato da un ispettore per due giorni consecutivi.
L'esito di tale *audit* è stato ampiamente positivo, senza nessuna non conformità rilevata. La certificazione del sistema di gestione per la qualità di SACAL è stata quindi confermata, con sorveglianza annuale. L'ispettore del TUV ha constatato le azioni messe in atto da SACAL in merito ai pochi rilievi emersi nell'*audit* precedente e ha potuto accertare i miglioramenti apportati ai processi aziendali, alle infrastrutture e ai servizi aeroportuali.
Nel corso del 2012 sono stati portati a compimento 3 piani di miglioramento, che hanno interessato le infrastrutture e gli affari societari.
E' stata pubblicata (dal 2012 solo su internet) la tredicesima edizione della Carta dei Servizi, approvata da ENAC dopo un'accurata verifica da parte dell'Unità di gestione della Carta dei Servizi, istituita appositamente dalla Direzione Aeroportuale. Tale documento include anche una utile "guida ai servizi", che informa il passeggero su tutto quanto è presente in aeroporto, svolgendo anche azione promozionale per le attività commerciali ivi presenti.
Sono stati ulteriormente migliorati i monitoraggi sulle *performance* dello scalo, con l'ausilio di risorse interne e di professionisti esterni, impegnati nelle attività di misurazione dei tempi di servizio, sondaggio della *customer satisfaction* ed elaborazione dei dati statistici. I risultati sono stati oggetto di confronto con ENAC e con i Vettori nell'ambito del "Comitato sulla regolarità e qualità dei servizi" istituito presso il nostro aeroporto in accordo alla circolare ENAC APT-31.
I reclami pervenuti a SACAL nel 2012 sono stati solo sei, in misura pari al 2011. I reclami più frequenti sono dovuti a lamentele in merito ai parcheggi e sulle autolinee che collegano l'aeroporto alle principali città ai trasporti pubblici. Sono altresì pervenuti un paio di reclami sul servizio bar e sullo stato delle sedute in sala imbarchi (da sostituire nel 2013). Anche se alcuni dei reclami non sono addebitabili a disservizi SACAL, in ogni caso abbiamo assicurato prontezza della risposta e disponibilità a risolvere i problemi.
La Direzione SACAL ha potuto rilevare con continuità l'andamento dei processi interni, per mezzo di numerosi indicatori di *performance*, raccolti dalle diverse unità organizzative e discussi nelle riunioni con il vertice aziendale.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

SACAL considera, da sempre, la sicurezza delle operazioni aeroportuali tra gli obiettivi primari da conseguire nell'ambito della propria attività di gestione aeroportuale. In questo ambito è diventato obbligatorio per gli aeroporti dotarsi di un **Safety Management System**. Il S.M.S. è un sistema che si applica trasversalmente alle infrastrutture, all'organizzazione aziendale e alle procedure operative, con lo scopo di prevenire tutte le criticità relative all'intero complesso delle attività aeroportuali.
L'organizzazione del SMS ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici, e non mira alla determinazione di colpe e responsabilità, all'insegna della ***no penalty policy*** che diventa la vera chiave di volta di un innovativo approccio ai temi della sicurezza e che vede nella cooperazione di tutti gli *stakehoders* aeroportuali un leva fondamentale per il raggiungimento di risultati significativi.
Il sistema si è proposto, dunque, quale strumento di un necessario cambiamento culturale che all'insegna della *just culture* ha portato al raggiungimento di importanti risultati nell'attività di mitigazione dei rischi. Uno dei rischi più significativi, in *air side*, è risultato essere quello dei "*ground damages*" (danneggiamenti aeromobili). Grazie a una serie di incontri formativi, rivolti a tutto il personale di rampa, si è ridotta sensibilmente la probabilità di accadimento di tali incidenti tra mezzi di rampa e aeromobili.
Il raggiungimento della riduzione drastica degli incidenti ha ricadute positive, altresì, sugli aspetti economici perché consente una rinegoziazione dei contratti assicurativi con conseguente riduzione degli importi delle polizze assicurative



Legenda: 2009 → n. 5 incidenti; 2010 → n.2, 2011 → n. 1, 2012 → 0

Ciò ha rappresentato, per SACAL S.p.A., un passaggio organizzativo molto importante, cogente e al tempo stesso culturale volto a mantenere un costante impegno nel privilegiare la "Safety" in ogni decisione e orientare la cultura delle risorse umane verso un approccio alla "Safety" responsabile .
Questo "approccio" si è concretamente realizzato mediante l'istituzionalizzazione dei comitati tecnici, coordinati dal *Safety Manager* ed i cui membri partecipano attivamente al miglioramento della *safety* aeroportuale. Molto efficaci si sono rivelate le riunioni del *Safety Committee*, Comitato di tipo consultivo, che hanno determinato una piena sinergia tra gli *stakeholders* principali coinvolti nella risoluzione di importanti problematiche di *safety*. E' operativo, inoltre, anche il LRST (*Local Runway Safety Team*).
Le riunioni periodiche del *Safety Board*, comitato di tipo decisionale, si sono rivelate occasioni importanti per verificare lo stato dell'arte, sempre in termini di *safety*, e orientare, quindi, gli sforzi nella direzione di scelte di gestione del rischio strategiche.
L'attività di *Auditing* si è rivelata efficace. Le verifiche *audit*, pianificate e condivise con il *team* di sorveglianza ENAC hanno interessato le infrastrutture di volo, i piazzali sosta aeromobili e la documentazione dell'attività svolta dagli addetti dell'UCV e da MIS/SIS.
Anche l'attività di *Reporting* è "cresciuta", denotando un maggiore consolidamento della *safety culture*. A tutti gli operatori è stato chiesto di segnalare ogni evento che possa avere influenza sulla sicurezza delle operazioni aeroportuali, attraverso la compilazione del **Ground Safety Report**.
Significativa tutta la attività di mitigazione del rischio "*birdstrike*" condivisa con il *Post Holder* dell'area di movimento. Si sono tenute tre riunioni del *Safety Board* su questa problematica.
E' stata completata nei mesi di luglio, settembre ed ottobre 2012, l'attività di formazione, congiuntamente con la società FORGEST per gli operatori *handling*, relativa a innovativi concetti di ***safety net*** introdotti dal D.M. del Ministero dell'Interno del 22 luglio 2011 e del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti e successivi emendamenti.

AREA *TERMINAL*

Nel corso del 2012, si è registrata una più attenta e coerente programmazione dell'attività del terminal, in termini di organizzazione dello stesso tale da mitigare le problematiche legate principalmente alle carenze infrastrutturali e dai picchi operativi, soprattutto durante la stagione estiva.

La proceduralizzazione dell'attività legata ai PRM ha fatto sì che si potessero assistere in totale sicurezza 24.052 passeggeri, con una media 65 assistenze/giorno rispetto alla media giornaliera di 62 assistenze, registrata nel corso del 2011.

AREA MOVIMENTO

L'attività svolta normalmente dal settore "Area di Movimento", come riportato nel Manuale d'Aeroporto, è la seguente:

- La pianificazione e la programmazione dei voli mensili e gli eventuali aggiornamenti.
- L'esecuzione in sicurezza della movimentazione degli aeromobili e dei mezzi, di tutte le attività e le operazioni connesse con il volo che si svolgono o comprendono il piazzale di sosta aeromobili.
- Lo sviluppo e la gestione dell'AMS (*Apron Management Service*), secondo le procedure condivise con ENAV.
- La pulizia delle aree di movimento e la manutenzione delle aree a verde *airside* (sfalcio erba), secondo quanto previsto dalla normativa.
- La gestione dei servizi connessi con il volo.
- Il monitoraggio, controllo e segnalazioni delle aree soggette ai lavori, nell'area air-side.
- Il monitoraggio dello stato della pista, delle *taxiway*, dei raccordi dei raccordi e della segnaletica orizzontale.
- Il controllo dell'efficienza dei segnali sugli ostacoli interni al sedime aeroportuale.
- Il controllo del solo funzionamento della segnaletica verticale e luminosa di piste e raccordo (impianti di competenza ENAV).
- Le verifiche periodiche delle condizioni di aderenza della pista.
- L'allontanamento dei volatili e l'attuazione del piano di prevenzione e controllo del rischio da impatto con volatili.
- Il controllo delle procedure aeroportuali per il contenimento del rumore aeroportuale connesso al traffico aereo.
- La registrazione dei dati relativi agli incidenti ed agli incidenti gravi, della rimozione dei mezzi e degli aerei incidentati.
- La redazione e l'implementazione dei piani di emergenza, per le parti di competenza.
- La gestione e la formazione del personale alle proprie dipendenze.
- La gestione del Centro Operativo di Emergenza.
- La gestione della rete e dei relativi apparati radio utilizzati per le comunicazioni tra gli enti/operatori (AMS, emergenze, ecc.).
- L'aggiornamento delle informazioni aeronautiche.
- La gestione del giornale informatico di scalo per la registrazione dei movimenti sull'aeroporto.
- La notifica delle infrazioni alla Direzione Aeroportuale.

In particolare:

- sono state effettuate alcune variazioni al "Piano d'Emergenza Aeroportuale per Incidente Aereo" effettuando 2 esercitazioni del Piano di Emergenza in luglio e dicembre. Abbiamo coordinato 3 emergenze reali il 31/5, il 18/8 e il 26/11
- è stata revisionata la procedura per rifornimento carburante con il nuovo Decreto Ministeriale, la procedura è stata adottata nel 2013;
- sono stati registrati 45 eventi di *Birdstrike*;
- sono state effettuate 1800 ispezioni dell'*Airside* con circa 36.000 movimenti di aeromobili/anno;
- sono stati svolti i corsi patente aeroportuale ADC-R per il personale operante in aeroporto;
- sono stati compilati e inviati al *Safety Manager* i *Ground Safety Report* per i lavoro svolto in coordinamento oltre alla rivisitazione continua delle procedure aeroportuali;
- sono stati effettuati 4 Grip Test sulla pista di volo di Lamezia per il controllo dell' aderenza in frenata degli aeromobili;

- il PH Movimento ha coordinato le riunioni per i la sicurezza relativa alla navigazione dei lavori di allungamento pista;
- è stato introdotto in prova il giornale di scalo informatico da condividere con i settori Operativo Terminal e Amministrativo a costo zero;
- il settore si avvale di una nuova risorsa umana completando così l'organico per la gestione H24 dell' UCV;
- Piano di miglioramento anno 2012 presentati 4 progetti non ancora attivati.

SECURITY

In questi ultimi anni la *Security* aeroportuale ha assunto, nel settore dell'aviazione civile, una rilevanza sempre maggiore, coinvolgendo in maniera impegnativa tutti gli attori interessati al trasporto aereo.
Il gestore, quale coordinatore dei Soggetti privati presenti nel sistema aeroportuale, ha assunto nel campo della *security* un ruolo sempre più determinante, atteso che la vigente normativa nazionale e comunitaria assegna allo stesso specifici compiti nel campo della interferenza nei confronti degli atti illeciti.
In tale contesto la SACAL, in piena rispondenza a quanto sopra, ha conformato il proprio operato nel settore della *security* ai disposti del Nuovo Piano Nazionale di Sicurezza e soprattutto del REG (UE) 300/2008 e del REG (UE) 185/2010.

I campi di intervento nel corso dell'anno 2012 possono così riassumersi:

PROCEDURE *SECURITY*

Sono state predisposte ed emesse una serie di procedure che attengono a:
- Tesseramento aeroportuale (avviamento e predisposizione di programmi per la nuove disposizioni sulle tipologie delle tessere aeroportuali);
- Aggiornamento pannelli informativi per i passeggeri;
- Protezione documentazione cartacea ai banchi *check-in*;
- Attivazione della procedura "Fornitore Conosciuto" per le forniture per Aeroporto.

INTERVENTI TECNICI *SECURITY*

- Implementazione filtri arrivi nazionali;
- Sistema di controllo per accesso in *air-side* operatori aeroportuali;
- Rinnovo e manutenzione *software* gestione controlli bagagli da stiva;
- Installazione sistemi di protezione accesso zona merci.

FORMAZIONE *SECURITY*

- Tutto il personale SACAL e il personale GPG è stato oggetto di formazione/aggiornamento nel rispetto delle nuove cadenze temporali imposte dalla normativa vigente;
- Sono stati attivati i corsi di formazione attraverso Formatore interno al gestore anche per ciò che attiene le qualifiche di "Fornitore Conosciuto";
- E' stata effettuata la formazione per il personale dell'Agente Regolamento SACAL e rilasciata la certificazione ENAC per il Responsabile Nazionale della *Security* Agente Regolamentato SACAL.

SISTEMI DI VIDEOSORVEGLIANZA

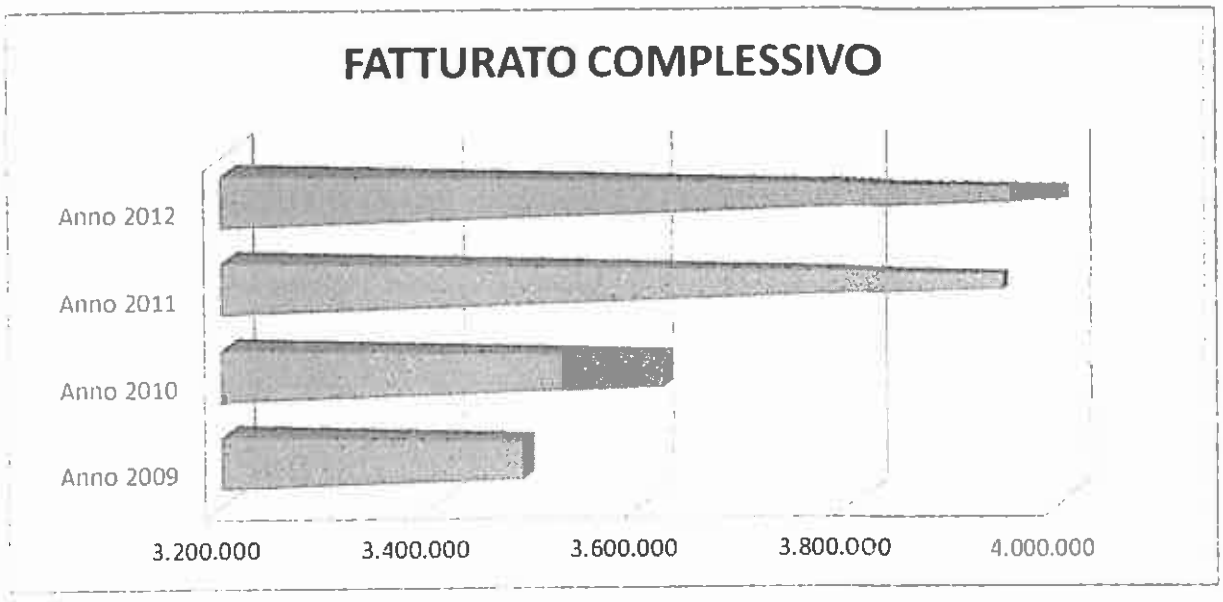
- Oltre alla gestione corrente dei sistemi si è dato corso allo studio e alla progettazione finalizzato a una maggiore copertura dell'area aeroportuale (parcheggi autoveicoli, aerostazione passeggeri, piazzali sosta aeromobili).

CONTROLLO QUALITA'

- Sono stati introdotti sistemi di controllo qualità interni c/o l'Istituto preposto ai servizi di controllo per come disposto dal Nuovo Piano Nazionale di Sicurezza, sotto forma di *audit* e/o verifica con conservazione della relativa reportistica.

ATTIVITÀ COMMERCIALI

Nel 2012 le attività commerciali hanno registrato una crescita del fatturato del 8,59% rispetto al 2011 che tradotto in valore assoluto è stato pari a € 338.574.



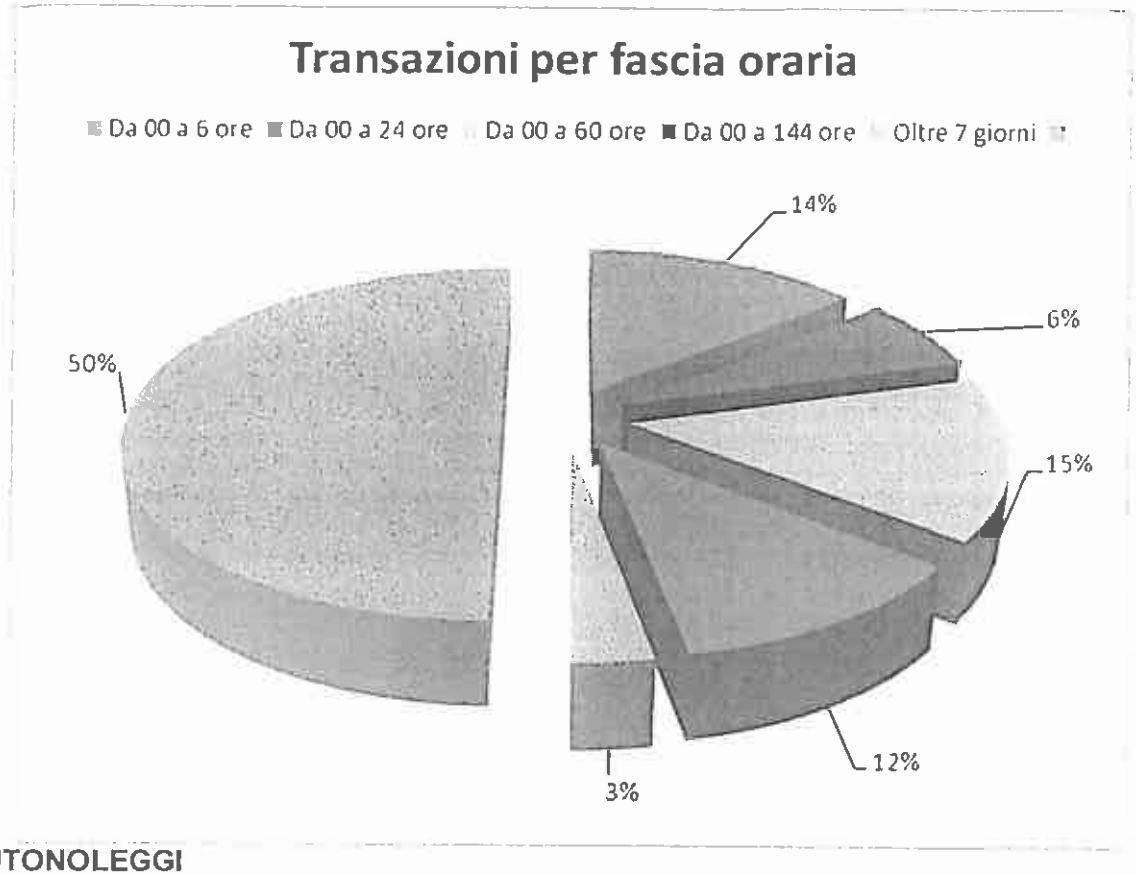
Il volume dei ricavi prodotti nell'anno 2012 è stato pari a € 4.278.318 così distribuiti:

ATTIVITA'	2011	2012	2012 / 2011
PARCHEGGI	1.332.981	1.567.652	17,60%
Gestione Cargo	168.632	170.411	1,05%
SERVIZI (catering, Centro affari, imballatrice,vari)	64.496	63.988	-0,79%
RISTORAZIONE	335.197	354.988	5,90%
PUBBLICITA'	296.160	290.000	-2,08%
AUTONOLEGGI	699.174	694.721	-0,64%
NEGOZI	287.056	285.452	-0,56%
SUB-CONCESSIONI	510.869	608.169	19,05%
BIGLIETTERIA	245.179	242.938	-0,91%
TOTALE RICAVI	3.939.745	4.278.319	8,59%

1. PARCHEGGI A PAGAMENTO

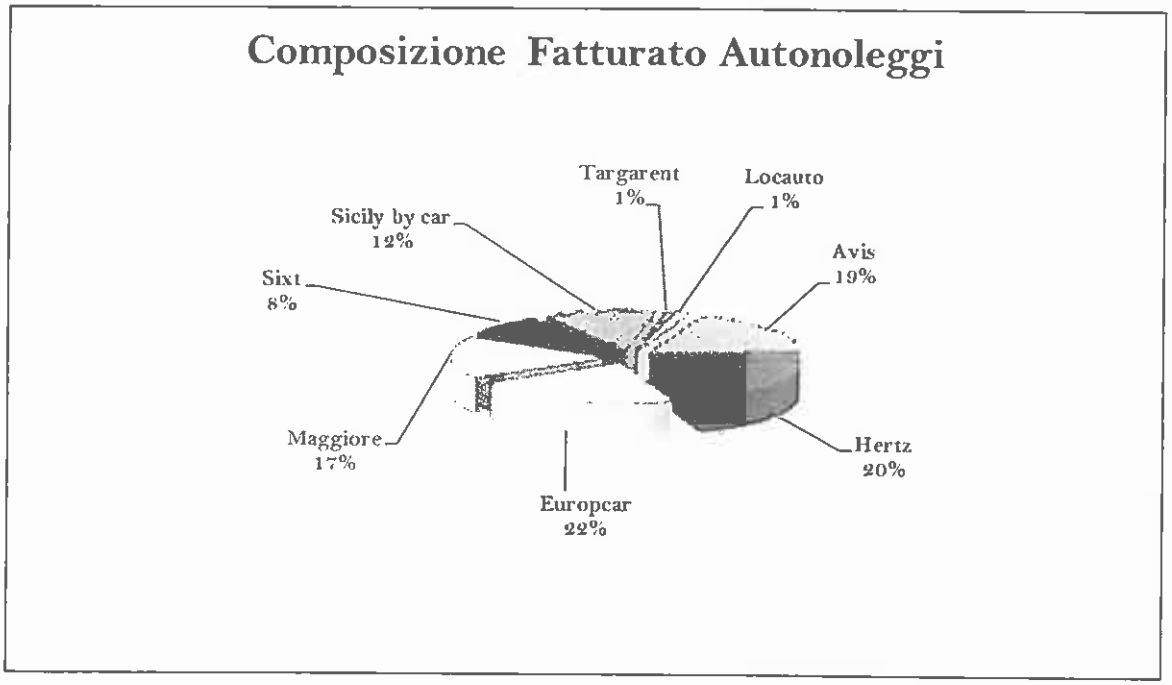
Nell'anno 2012 i ricavi hanno registrato una crescita pari al 17,60% rispetto al 2011 che tradotto in valore assoluto è di € 234.670.

L'incremento di traffico passeggeri registrato nell'anno 2011 aveva già determinato l'esigenza di realizzare un nuovo parcheggio a pagamento nell'area prevista da piano con ulteriori 560 posti auto a pagamento.



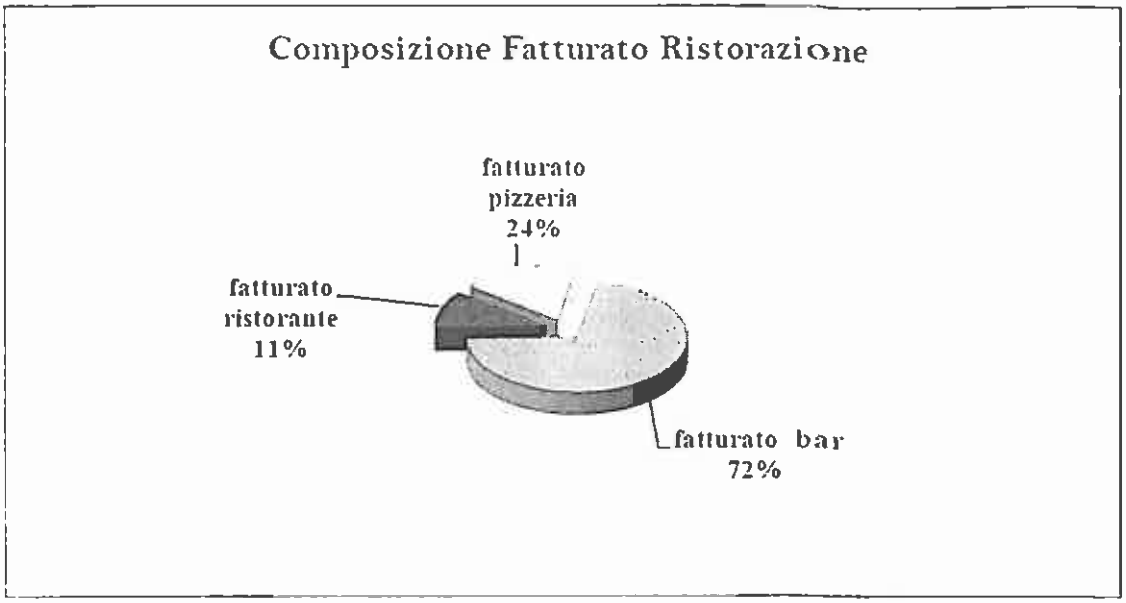
2. AUTONOLEGGI

Il settore sta risentendo della crisi economica. Tuttavia, a fronte di un decremento di traffico, il nostro aeroporto ha confermato di fatto gli stessi volumi di fatturato delle principali società. Nel 2012 si registrano sostanzialmente gli stessi volumi di ricavi.



3. RISTORAZIONE

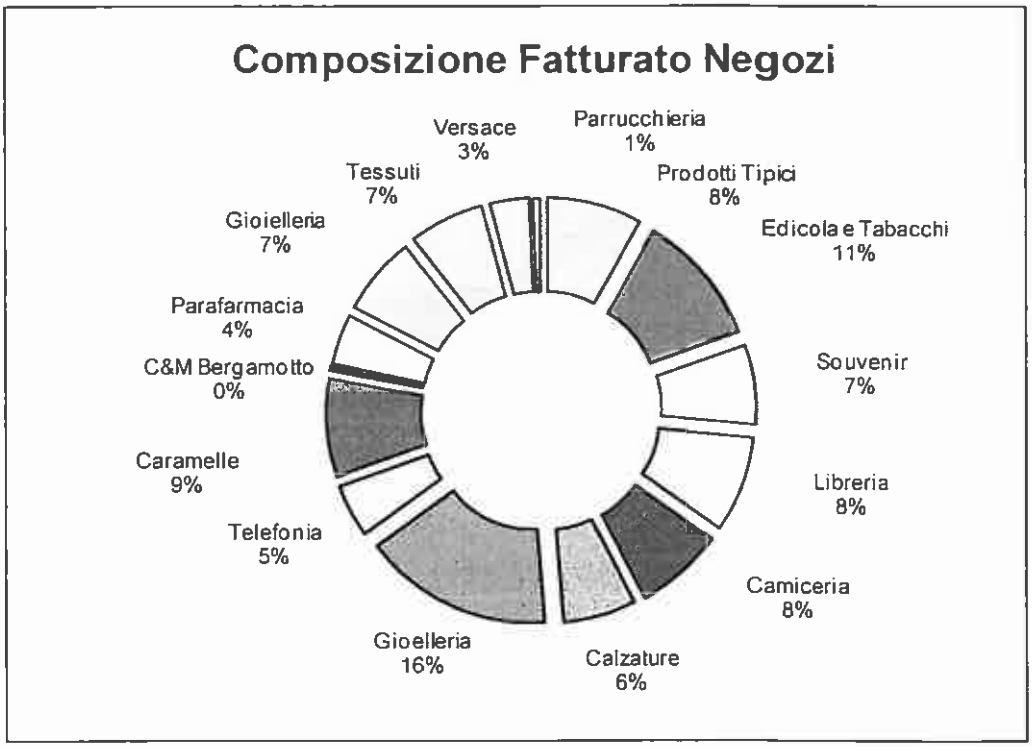
Nell'anno 2012 l'attività di ristorazione ha registrato un incremento di fatturato rispetto all'anno precedente del 9,40% nel suo complesso.



Infatti la Servair Ari Chef, nonostante la contrazione dei volumi di traffico, ha confermato nel complesso i fatturati registrati nell'anno 2011 con un leggero incremento del +0,03%.
Wine Bar Macchione, a seguito della ristrutturazione del bar e all'avvio di una nuova attività, all'interno dell'area partenze, ha registrato una crescita significativa del 59,94%.
La Gelateria Cantagalli, che nel giugno 2011 aveva avviato la propria attività, sull'anno ha registrato un incremento compelssivo del +37,69%

4. NEGOZI

L'andamento dei volumi di attività relativi ai negozi ha registrato una leggera flessione pari al 1,21%.



E' proseguita l'azione di promozione della produzione calabrese con l'avvio di due nuove attività: la prima avviata nel mese di Giugno 2012 con l'apertura di negozio per la vendita di abbigliamento ed accessori con un marchio di carattere internazionale quale quello di "VERSACE" e nel mese di Dicembre è stata avviata una nuova attività per la vendita di prodotti tipici con l'essenza del Bergamotto, oltre a riconfermare i contratti con Banca Carime, SiBa (fascicolatore bagagli); Novamusa (libreria), Phone Center.

5. PUBBLICITA'

Il settore risulta essere fortemente in crisi, pertanto si è deciso anche per l'anno 2012, come previsto dal contratto, di rinnovare il rapporto con la Nada Pubblicità per un ulteriore anno. Nel mese di novembre 2012 si è proceduto alla pubblicazione di un nuovo bando di gara per l'assegnazione di tale attività, la scadenza dello stesso è stata fissata al 04/02/2013.

6. SUB-CONCESSIONI

- **Alitalia** – E' stato rinnovato il contratto fino al 31/12/2012;
- **Alitalia Atitech** – E' stato rinnovato il contratto fino al 31/12/2012;
- **Banca Carime** – Il contratto è stato rinnovato;
- **Corpo Forestale dello Stato** – E' stato rinnovato il contratto di sub-concessione di un *hangar* per la durata di tre anni con scadenza al 15/07/2015 per il posizionamento degli elicotteri destinati al Servizio antincendio;
- **Elitaliana** – E' stato rinnovato il contratto di sub-concessione di un hangar per la durata di anni sei con decorrenza 01/04/2012, quale base operativa per gli elicotteri dell'elisoccorso;
- **INAER** – E' risultata affidataria dei servizi antincendio per la Protezione Civile per 3 anni con decorrenza 14 febbraio 2012, per gli *hangar* n. 1 e 2, quale base operativa degli aeromobili destinati alla Protezione Civile per servizi antincendio (Canadair);
- **BGS** - con il riconoscimento da parte di ENAC di prestatore dei servizi di assistenza a terra, sono stati assegnati dei locali per espletare le attività previste dal D.lgs. 18/99. Pertanto è stato definito un contratto per l'affidamento in sub-concessione di locali per 380 mq, presso l'aerostazione merci, con durata pari e uguale alla validità del "Certificato di prestatore" rilasciato dallo stesso ENAC.

7. CATERING

La società SERVAIR – AIR CHEF gestore dell'attività catering sta registrando qualche rallentamento dell'attività per via dei tagli dei costi, sui servizi di bordo, operati da parte dei vettori.

8. ATTIVITÀ DI *MARKETING*

In data 16/12/2011, a causa di ritardi amministrativi nella gestione della MdI "Progetto Calabria in Volo" da parte della Regione Calabria, con Decreto n. 15715 era stato approvato lo schema di convenzione. Alla data del 31/07/2012 sono state realizzate e consuntivate attività, nel rispetto della convenzione, per un importo complessivo pari a € 1.901.393. In data 24/07/2012 si è reso necessario rimodulare il piano dell'attività, per il venir meno di attività già previste (rivista *house organ* e ristrutturazione SALA VIP) ed è stato sottoposto lo stesso ad approvazione del competente Dipartimento Attività Produttive. Inoltre sono proseguite le attività previste da piano con la promozione svolta in Germania e altre promozioni quale l'attività Georeferenziata.

SISTEMI INFORMATIVI

Nel 2012 SACAL ha indirizzato la sua azione verso il miglioramento delle *performance* dei sistemi informativi attraverso attività orientate al perfezionamento degli aspetti informatici nel loro complesso.
Nel corso dell'anno è stata effettuata un'approfondita analisi dei contratti informatici in essere nell'ottica della *spending review* dettata da SACAL, a seguito della quale, è stata chiesta ai fornitori individuati una

revisione del proprio contratto per l'anno 2013, che si è tradotta in un abbattimento medio dei costi del 10% con una previsione analoga per il 2013.

Le azioni che hanno caratterizzato l'esercizio 2012 sono state:

- installazione e configurazione postazioni pc e stampanti per 5 nuovi *check*-in;
- attivazione di 5 aree Arco per l'utilizzo del sistema sui nuovi *check-in*;
- configurazione di 1 monitor FIDS presso nuova sala *check-in*;
- installazione e configurazione di 1 monitor FIDS presso locale OUA;
- noleggio di 2 fotocopiatori per *Lost & Found* e Biglietteria;
- ripristino sistema ex Enel Sole per visualizzazione video e pubblicità in aerostazione;
- attivazione nuovo DCS NAVITAIRE per compagnia Ryanair;
- installazione switch più performanti per casse automatiche Parcheggi;
- cablaggio rete dati per utilizzo *software* Tesseramento nuova postazione Dogane (sopra Merci);
- installazione unità NAS di *backup* dati presso sala CED;
- attivazione profili aeroportuali su social network Facebook e Twitter;
- attivazione nuova webAPP Orario Voli in tempo reale per sistemi iOS e Android;
- attivazione nuovo modulo *software* SISPA per ciclo passivo integrato nel SIA (Sistema Informatico Aeroportuale);
- attivazione caselle di posta cognomenome@sacalspa.com per invio busta paga elettronica, Cud e comunicazioni ufficio personale a tutti i dipendenti Sacal;
- attivazione della linea dati internet hdsl a 4mbit;
- progettazione e realizzazione sito web www.progettocalabriainvolo.it;
- realizzazione servizi fotografici in aerostazione per eventi collegati al progetto da inserire nel sito del progetto Calabria in Volo;
- realizzazione banner pubblicitari di vari formati per pubblicizzare App *Enjoy Calabria* su siti web;
- realizzazione pubblicità della nuova App georeferenziata da inserire su monitor video aerostazione.

AREA PERSONALE

All'inizio dell'anno 2012 Sacal ha esperito il "Progetto Esodo", che ha coinvolto n.3 risorse a tempo indeterminato (1 Quadro e 2 operai). Tali dipendenti, in possesso dei requisiti pensionistici previsti dalla normativa vigente, hanno cessato il proprio rapporto di lavoro a tempo indeterminato con SACAL in favore dell'inserimento nell'organico aziendale dei rispettivi figli con contratto a tempo indeterminato e regime orario *full time*.
L'organico ha registrato un lieve incremento, inoltre, attraverso l'assunzione a tempo indeterminato di n.2 risorse come addetti ai sistemi informativi, nonché, attraverso l'inserimento di n.1 risorsa, con la mansione di collaboratore dell'unità organizzativa aziendale sviluppo infrastrutture e sistemi.
Tutte le procedure di reclutamento sono state espletate in osservanza del Regolamento Selezione Personale SACAL.

All'avvio della stagionalità estiva si è proceduto con l'assunzione di personale stagionale, con decorrenza scaglionata da aprile, per mesi sei in regime di *part time* inquadrati nelle diverse aree aziendali per come di seguito specificato:
N. 4 unità addetti PRM
N. 2 unità operaio manutenzione
N. 5 unità addetti alle pulizie
N. 31 unità addetti di scalo
N. 48 unità operatori unici aeroportuali

Il personale stagionale inserito in organico per la stagionalità invernale è stato definito per come specificato di seguito:
N. 13 impiegati addetti di scalo - *part time*
N. 19 operatori unici aeroportuali - *part time*

N. 3 addette alle pulizie - *part time*
N. 2 addetti PRM - *part time*
N. 2 operai manutenzione - *part time*

Nel contempo, si è registrata la cessazione di n. 1 unità con la mansione di guardasala.
Per come sopra esposto, il personale SACAL a tempo indeterminato, a far data 31/12/2012, risulta essere di n. 253 unità totale, rispetto al numero di n. 274 unità registrate al 31/12/2011.

FORMAZIONE

In continuità con il piano formativo attuato nel corso dell'anno precedente si è assicurato il mantenimento delle abilitazioni e certificazioni obbligatorie tecnico-professionali del personale di scalo, attraverso la panificazione del *recurrent training*.
Il piano redatto per l'anno 2012 ha coinvolto il personale dello scalo, per un totale di teste formate, nelle seguenti azioni formative:

- Corso per Responsabile Nazionale Agente Regolamentato e addetti dell'Agente Regolamentato;
- Corso Rt *Dangerous Goods* cat 8/9/10;
- Corso base *Security* aeroportuale;
- Corso base *Weight & Balance;*
- Corso Rt *Operatore Mezzi Complessi;*
- Corso di formazione a una risorsa interna per garantire l'obbligatorietà della formazione per il personale inquadrato in area operazioni di scalo, ai sensi della Circolare Enac Gen 02, in materia di diritti delle persone con disabilità e delle persone a ridotta mobilità nel trasporto aereo. Reg. CE n. 1107/2006 del 05.07.2006;
- Corso *Operatore Unico Aeroportuale mezzi complessi* (OUA);
- Corso *Capo Squadra Rampa;*
- Corso di formazione personale interfaccia con il pubblico viaggiante ai sensi della circ. Enac del gennaio 2002;
- Corso di formazione in materia di sicurezza sul lavoro, ai sensi del D. Lgs. 81/08.

Si è concluso il progetto formazione base in materia di sistema di organizzazione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/01, nel rispetto del programma definito ed autorizzato attraverso l'individuazione di 4 *tutor* interni, preventivamente formati con seminari dedicati.
L'avvio dell'operatività estiva e la conseguente contrattualizzazione di personale stagionale, ha reso necessaria la pianificazione di formazione e *training on the job* interno, che ha coinvolto n. 91 unità impiegati con le seguenti sessioni formative:

- Azione formativa in aula condivise per tutte le unità
- Presentazione SACAL
- Illustrazione CCNL
- Procedimenti disciplinari
- *Evaluation System*
- *Privacy*
- Modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi D.Lgs. 231/2001

Le azioni formative *on the job* sono state successivamente calibrate rispetto all'aree di inserimento del personale stagionale e secondo i dettami formativi precedentemente definiti nelle *job description* vigenti.
L'attività di *training* interno è stata rivolta alla ricezione, diffusione delle procedure operative specifiche dei Vettori operanti sullo scalo di Lamezia Terme.
Tale attività formativa destinata al personale in fase di riassunzione stagionale è stata erogata da *tutor* aziendali individuati tra il personale di maggiore esperienza e qualificazione professionale.

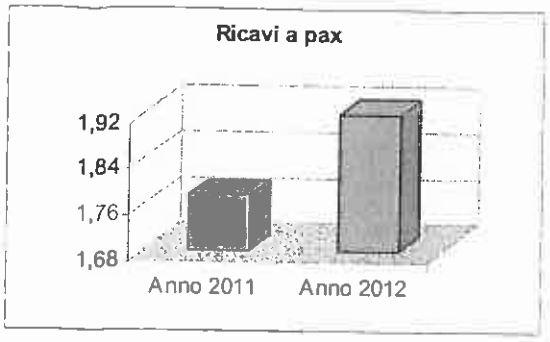
CONTABILITA' ANALITICA REGOLATORIA LEGGE 248/05 - CERTIFICAZIONE

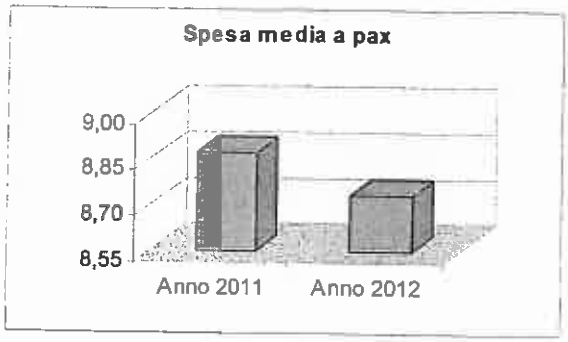
Annualmente, le società di gestione, sono tenute a far pervenire all'ENAC, entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio, i dati della contabilità analitica semplificata e regolatoria (legge 248/05 art.11 nonies), elaborati separatamente per centri di costo e di ricavo, relativi a ciascuno dei servizi regolamentati svolti nell'aeroporto affidato, costituenti autonomo centro di tariffazione; all'insieme dei servizi non regolamentati, se svolti o erogati nell'ambito del sedime aeroportuale a favore dell'utenza dello scalo; alle attività escluse in quanto non pertinenti la gestione caratteristica o erogate fuori dal sedime aeroportuale.
I dati della contabilità analitica semplificata e regolatoria devono essere certificati da società di revisione contabile che ne attesterà la rispondenza, oltre che ai dettami delle norme civilistiche e fiscali e ai principi contabili internazionali, ai criteri fissati dalla Direttiva e a quanto stabilito nelle linee guida.
Dalla mancata o ritardata presentazione all'ENAC dei dati e della relativa certificazione discende l'applicabilità della riduzione dei diritti aeroportuali ex legge 324/76 nella misura del 10%, prevista dalla legge 248/05 all'art.11- *decies*.
Sacal per ottemperare a quanto disposto dagli artt. 11 *nonies* e *decies* della legge 248/05 ha trasmesso, nel corso del 2012, a Enac la contabilità analitica semplificata e regolatoria relativamente all'anno 2011, certificata da Società di Revisione Contabile, che consente l'individuazione, per tutti i servizi offerti, dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascun singolo servizio.

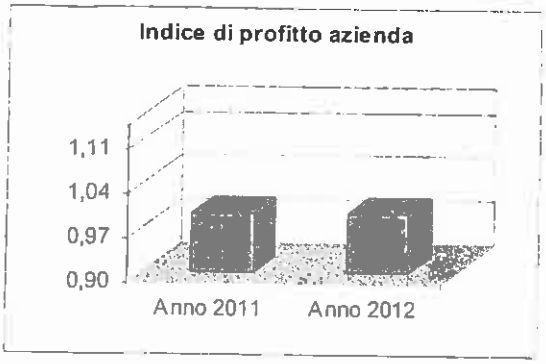
INDICATORI DI *PERFORMANCE*

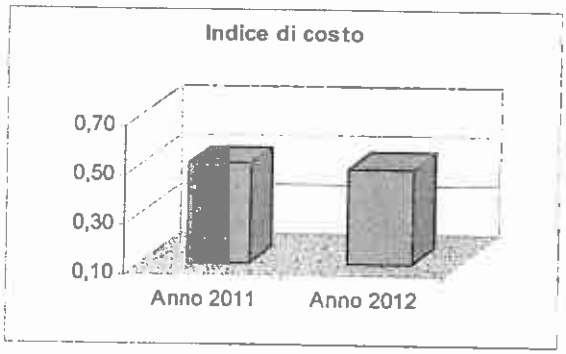
Gli indicatori riportati nella tabella sottostante rilevano l'andamento dell'attività di Sacal relativamente al biennio 2011-2012.
I ricavi a pax hanno registrato un incremento dell'8,64% in quanto i ricavi per attività commerciali si sono incrementati del 4,99% a fronte di un decremento dei pax totali, rispetto all'anno precedente, del 4,08%.
La spesa media a pax ha registrato un decremento dell'1,55%. Il decremento registrato nella spesa media a pax è stato determinato da una riduzione di fatturato delle attività commerciali del 5,53% a fronte di valori inferiori, rispetto all'anno precedente, del numero di passeggeri totali del 4,08%. L'indice di produttività invece, che esprime la capacità di raggiungere il massimo *output* con la dotazione dei mezzi disponibili, ha registrato una flessione (-14,86%), in quanto il valore complessivo delle tonnellate/toccate si è ridotto del 6,14% e il personale in forza, espresso in *full time* equivalente, ha registrato un incremento del 10,24% rispetto l'anno precedente.

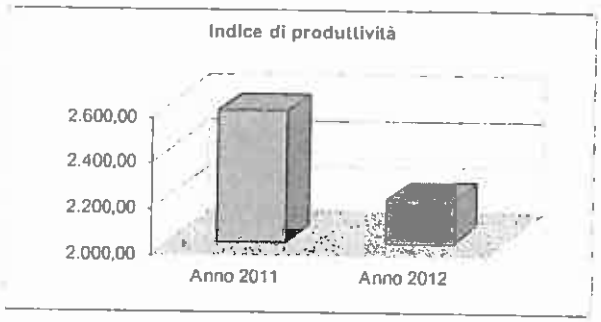
	Anno 2011	Anno 2012	Var.%	Determinazione
Ricavi a pax	1,78	1,94	8,64%	Ricavi per attività commerciali/numero pax totali
	Anno 2011	Anno 2012		
Spesa media a pax	8,87	8,74	-1,55%	Fatturato attività commerciali/numero pax totali
	Anno 2011	Anno 2012		
Indice di profitto azienda	0,99	0,99	-0,07%	Fatturato/Costi
	Anno 2011	Anno 2012		
Indice di costo	0,50	0,48	-3,51%	Costo del Lavoro/Costi
	Anno 2011	Anno 2012		
Indice di produttività	2.575,39	2.192,70	-14,86%	Tons-toccate/FTE











EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

ANDAMENTO DEL TRAFFICO

Con riferimento alla perdita d'esercizio, si segnala che, ad eccezione dell'anno 2000 in cui ci furono degli accadimenti eccezionali, soltanto negli ultimi due anni 2011 e 2012 la SACAL ha chiuso in perdita in quanto in tali anni la Società ha sostenuto quasi per intero il costo della "*contribuzione Ryanair*", pari a circa sei milioni di euro l'anno. Già dal 1° aprile e fino a settembre dell'anno 2013, tale contribuzione è stata ridotta di circa il 50%, ed è impegno sia dei Soci sia del Consiglio di Amministrazione di non sostenere più tale contribuzione senza la totale copertura da parte degli enti locali interessati

Confermando un trend ormai consolidato, lo sviluppo del traffico, sia a livello nazionale, sia a livello del nostro scalo, è stato trainato dal segmento *low cost* mentre le componenti tradizionali della linea e del charter hanno subito una significativa contrazione.
L'andamento del traffico nei primi tre mesi del 2013 ha registrato una sensibile riduzione rispetto all'anno 2012 in termini di passeggeri (-5,50%), con un totale di numero voli pari a 1.556 (-9,96%).
Tale fenomeno è stato determinato principalmente dalle copiose cancellazioni del vettore Alitalia, ma anche dalla scelta del vettore Blu-express di non operare sullo scalo a far data dal 10 gennaio u.s. per motivi economici.

ALITALIA/AIRONE
Nei primi mesi dell'anno, a causa della avversa congiuntura economica, Alitalia ha ridotto, su alcune direttrici, il proprio operativo, attraverso utilizzo di AA/MM di capacità inferiore rispetto ai consueti AirBus 320/319.
Ciò ha consentito al Vettore di contenere le perdite, legate ai periodi storicamente di contrazione del traffico, e allo scalo di mantenere costanti i collegamenti sulle principali direttrici, elevando, proporzionalmente, il *Load Factor* medio.

RYANAIR
Il vettore irlandese si conferma anche per l'anno 2013 il secondo vettore più importante, presente sullo scalo, in termini di collegamenti e passeggeri. Pur rivedendo il *network*, con cancellazioni che hanno interessato le destinazioni a vocazione turistica, Ryanair ha tuttavia continuato ad implementare le frequenze sui voli domestici. Il rapporto contrattuale con il vettore è stato rinnovato per un ulteriore periodo di sette mesi (Iata Summer).

EASYJET
Anche per la stagione estiva 2013, il vettore inglese ha confermato la programmazione sul nostro scalo, collegando l'aeroporto con Milano Malpensa con due frequenze giornaliere. Nel corso della prossima stagione estiva il Vettore andrà ad arricchire la sua offerta sullo scalo lamentino confermando il collegamento con Parigi Orly.

VOLOTEA
Ha confermato l'operativo anche per l'anno in corso mantenendo un trend positivo in termini di volumi di traffico passeggeri.

VOLI CHARTER
L'attuale programmazione prevede una lieve flessione dell'attività in termini di voli e passeggeri.
Il fenomeno è da ricondurre principalmente al diffondersi dei Vettori low cost che hanno sottratto consistenti quote di mercato al tradizionale traffico di linea e charter.
Ad oggi sostanzialmente stabili risultano le presenze di turisti tedeschi e francesi. Si conferma anche il traffico legato al turismo religioso ed etnico, con i voli da e per Toronto.
La stagione estiva sarà interessata anche da una copiosa programmazione voli dalla Russia e dalla Rep. Ceca. Sul nostro scalo opereranno ben quattro Vettori Russi, Nordavia, Yakutia e Nordwind e Orenair con un operativo di circa 300 movimenti e l'utilizzo di aeromobili con capacità superiore ai 200 posti.
Interessante anche la programmazione del vettore Travelservice che opera i collegamenti da/per la Rep. Ceca e la Polonia, con un operativo di 158 frequenze nel corso della Summer 13, collegando il nostro scalo con Praga, Bratislava, Varsavia, Brno, Katowice.

Tale attività è da ritenersi frutto di un approccio di *marketing* proattivo nei confronti di nuovi Vettori, di Vettori strategici per il nostro scalo e di *marketing* territoriale per attrarre nuovi flussi di traffico.

ATTIVITÀ COMMERCIALI

E' continuata l'azione di *marketing* sulle attività commerciali, in particolare alla scadenza del bando di Gara per l'affidamento del servizio pubblicità previsto per il 4/2/2013, abbiamo costatato la mancanza di offerte. La società Nada nel mese di marzo 2013 ha formalizzato la richiesta di affidamento del servizio. Pertanto gli amministratori hanno deciso di avviare una nuova trattativa con la stessa Nada.
Al fine di rendere più fruibile il servizio bar è stato richiesto l'ammodernamento delle strutture dello stesso in concessione a Servair Air Chef. La stessa società si è dimostrata disponibile a intervenire sulle strutture del bar e ha proceduto a formalizzare un nuovo *layout* di tutta l'area interessata (bar e punto pizza).
Nel primo trimestre si proceduto inoltre ad avviare nuove trattative per la prosecuzione contrattuale con Wine Bar Macchione, Maestri Calzolai in Luzzi proprietari del marchio "Cesare Firrao", Il Cantagalli (gelateria e cornetteria).

Inoltre la Camiceria di Pier Paolo Larosa, per effetto della crisi che sta attanagliando il nostro paese, ha deciso di lasciare il locale in sub concessione, pertanto si sta procedendo alla definizione contrattuale con una nuova società.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Intensa e costante sarà l'attività di *auditing* che riguarderà i principali *handler* che operano sullo scalo e le procedure del gestore in merito all'area di movimento.
Nel 2013 è previsto il riesame del sistema con l'istituzionalizzazione dei KPI (*Key Performance Indicator*).
Nell'ambito della *Safety Promotion* è prevista l'organizzazione di una riunione del Consiglio Direttivo dell'*Italian Flight Safety Committee* sullo scalo di Lamezia.
Prosegue, infine, l'attività di addestramento di *safety culture* rivolta agli operatori aeroportuali in generale;

SISTEMI INFORMATIVI

Il primo periodo dell'anno 2013 è stato caratterizzato dalle seguenti attività ad implementazione dell'intero sistema informativo:

1. attivazione rete fonia e dati per la nuova sala *check-in*;
2. attivazione di 5 postazioni informatiche (pc-stampanti) per la nuova sala *check-in*;
3. attivazione di 1 monitor fids 46" nella nuova sala *check-in* "E";
4. attivazione di 5 monitor fids 22" sui banchi *check-in* della sala "E";
5. attivazione del sistema wireless per gli uffici direzionali;
6. installazione e attivazione di 4 monitor fids da 47" posizionati sotto la pensilina esterna all'aerostazione;
7. installazione del sistema di accettazione iPort per il nuovo *handler* BGS;
8. saranno a breve sostituiti, negli armadi di rete dati posizionati nei CED aziendali, 4 apparati attivi *switch*, per migliorare le performance dell'infrastruttura di rete;
9. saranno a breve sostituiti i due server Arco oramai obsoleti con macchine più recenti e performanti;
10. saranno a breve installate 110 licenze antivirus per postazioni informatiche di scalo;
11. sarà a breve effettuato il *restyling* del sito SACAL.

AREA PERSONALE

Nei primi quattro mesi dell'anno 2013 la gestione delle risorse umane ha registrato il collocamento a riposo del Direttore Generale *Accountable Manager* Ing. Pasquale Clericò e con decorrenza dal 01/03/2013 l'assunzione dell'ing. Pierluigi Mancuso per le medesime funzioni.
Inoltre, si è proceduto all'assunzione di una risorsa, ai sensi della legge 68/99, inserita nell'area Manutenzione e Servizi con la qualifica di addetto alle pulizie.
E' stato, altresì, avviato un nuovo progetto di esodo indirizzato a quattro risorse (1 Responsabile di operazioni di scalo, 1 Capo Squadra Rampa, 2 Operatori Unico Aeroportuali). Secondo tale progetto non è prevista l'erogazione di alcun *bonus* di agevolazione economica per i dipendenti che hanno manifestato la disponibilità ad aderire, ma l'assunzione dei rispettivi figli con contratto *part time* verticale.
Pur nella congiuntura attuale di flessione nell'operatività dei voli, all'avvio della stagionalità estiva, al fine del mantenimento degli standard di efficienza, produttività e sicurezza dell'attività di *handling*, SACAL ha proceduto alla pianificazione delle assunzioni dell'intero bacino delle risorse stagionali, pari a n.91 unità, che, in virtù dell'anzianità di contratti finora maturati, ha progressivamente maturato una crescente esperienza e qualificazione personale.

INFORMAZIONI RELATIVE ALLA GESTIONE DEI RISCHI
(art.2428 comma 3 punto 6-bis del Codice Civile)

La Società è esposta ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato.

Di seguito vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, agli obiettivi, alle politiche e ai processi di gestione di tali rischi. La responsabilità complessiva per la creazione e la supervisione di un sistema di gestione dei rischi della Società è dell'organo amministrativo.
Le politiche di gestione dei rischi della Società hanno lo scopo di identificare e analizzare i rischi ai quali la Società è esposta, di stabilire appropriati limiti e controlli, di monitorare i rischi ed il rispetto di tali limiti. Queste politiche ed i relativi sistemi sono rivisti periodicamente al fine di riflettere eventuali variazioni delle condizioni del mercato e delle attività della Società. Tramite la formazione, gli standard e le procedure di gestione, la Società mira a creare un ambiente di controllo disciplinato e costruttivo nel quale i propri dipendenti siano consapevoli dei propri ruoli e responsabilità.

A. Rischio di credito

E' il rischio che un cliente o una delle controparti di un'attività strumento finanziario causi una perdita non adempiendo a un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali vantati dalla Società.
Il rischio di credito connesso al normale svolgimento delle attività tipiche è monitorato dall'azione del management. I crediti commerciali sono rilevati in bilancio al netto della svalutazione calcolata sulla base del rischio di inadempienza della controparte, determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente e considerando i dati storici.
La Società ha posto in essere una serie di azioni volte al recupero delle posizioni creditorie, con particolare riferimento a quelle per le quali sono insiti dei rischi di inesigibilità. Il rischio di credito è mitigato dall'elevato numero di controparti.

B. Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio che la Società abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie.
Allo stato attuale, la Società non è esposta al rischio di liquidità in quanto ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare le prevedibili necessità finanziarie sia per le finalità di gestione operativa corrente che per il fabbisogno finanziario necessario all'esecuzione degli investimenti programmati e al rimborso dei finanziamenti ricevuti.

La Società non è esposta a rischi di cambio in quanto la totalità delle transazioni attive e passive avviene in Euro.

C. Rischio di mercato

Il monitoraggio del rischio di mercato è tra gli obiettivi del management attraverso un'attenta gestione commerciale. La Società, in considerazione delle specifiche dinamiche del mercato di riferimento non è esposta a significativi rischi di variazione dei prezzi dei servizi offerti.

La Società è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali collegate al normale svolgimento delle sue attività. Sulla base delle informazioni attualmente a disposizione, e tenuto conto dei fondi rischi esistenti, gli amministratori ritengono che tali procedimenti e azioni non determineranno effetti negativi rilevanti sul proprio bilancio di esercizio, oltre a quelle che sono state oggetto di puntale informativa.

INFORMAZIONI SU AMBIENTE E PERSONALE

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento sulla relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti l'ambiente e al personale.

Ambiente

Nel corso dell'esercizio non sono state inflitte sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali.

Personale

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola. Altresì, non si sono verificate morti sul lavoro del personale iscritto al libro matricola.

Infine, nel corso dell'esercizio non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di *mobbing*, per cui la Società è stata dichiarata responsabile.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Anche per l'esercizio 2012 la Società, come per gli esercizi 2010 e 2011, confortata dal parere del proprio legale esterno incaricato, ha ritenuto di non contabilizzare il costo per il c.d. "Fondo Antincendio" previsto dal D.L. 29/11/2008 art. 4 c. 3 bis convertito con legge n. 2 del 28.01.2009, stante la sentenza della Commissione Tributaria di Roma n. 440/6310 che ha accolto il ricorso delle società di gestione aeroportuale, dichiarando le stesse non più obbligate, a partire dal 1° gennaio 2009, a corrispondere la prestazione patrimoniale; mentre si è ancora in attesa della sentenza relativa al ricorso pendente in sede civile, innanzi il Tribunale di Roma.

In data 20 marzo 2013, è stato notificato alla Società un decreto ingiuntivo per il pagamento di € 1.387.553 in favore delle Amministrazioni convenute in giudizio. Ritenendo tali somme non dovute, la Società ha immediatamente presentato ricorso avverso il suddetto decreto ingiuntivo sul cui accoglimento non si hanno ancora notizie alla data di predisposizione del presente bilancio.
Si segnala comunque, che la Società mantiene iscritta a debito la somma di € 943.036 relativa agli esercizi 2007 2008 e 2009.

Non si evidenziano altri fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

ALTRE INFORMAZIONI

In ordine alle ulteriori informazioni richieste dall'art. 2428 del Codice Civile si segnala che la Società:

- non possiede al 31/12/2012, né ha acquistato o alienato azioni proprie e/o quote di società controllanti, né direttamente né per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona;
- non ha sedi secondarie;
- non possiede strumenti finanziari derivati;
- non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del Codice Civile.

Si segnala che le uniche operazioni poste in essere con parti correlate afferiscono ai rapporti con la Regione Calabria e sono relativi all'erogazione dei contributi.

DOCUMENTO PROGRAMMATICO SULLA SICUREZZA

La Società ha provveduto a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza nei termini stabiliti dal D.lgs. 196/2003, assolvendo in tal modo agli obblighi minimi di tutela della *privacy*.

DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

A conclusione della presente relazione, il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea di riportare a nuovo la perdita d'esercizio e rinviare la copertura nei futuri esercizi.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Dott. Massimo Colosimo

BILANCIO AL 31 - 12 - 2012

LAMEZIA AIRPORT

Reg. Imp. 01764970792
Rea 134480

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Bilancio al 31/12/2012

Stato patrimoniale attivo

		31/12/2012	31/12/2011
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti			
(di cui già richiamati)			
B) Immobilizzazioni			
I. Immateriali			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		79.465	
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		144.442	92.470
7) Altre		880	27.825
		224.787	120.295
II. Materiali			
2) Impianti e macchinario		1.883.591	2.248.200
3) Attrezzature industriali e commerciali		797.809	832.388
4) Altri beni			
- Beni devolvibili		6.644.253	7.476.279
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		2.217.064	2.033.400
		11.542.717	12.590.267
III. Finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
d) altre imprese	37.299		37.299
		37.299	37.299
2) Crediti			
d) verso altri			
- entro 12 mesi	154.613		360.575
- oltre 12 mesi	635.965		635.965
		790.578	996.540
		827.877	1.033.839
Totale immobilizzazioni		**12.595.381**	**13.744.401**
C) Attivo circolante			
II. Crediti			
1) Verso clienti			
- entro 12 mesi	7.874.312		9.212.966

- oltre 12 mesi	200.000		200.000
		8.074.312	9.412.966
4-bis) Per crediti tributari			
- entro 12 mesi	419.699		313.955
		419.699	313.955
4-ter) Per imposte anticipate			
- entro 12 mesi	1.281.967		519.346
		1.281.967	519.346
5) Verso altri			
- entro 12 mesi	1.824.561		402.535
- oltre 12 mesi	3.434.783		3.462.372
		5.259.344	3.864.907
		15.035.322	14.111.174
IV. Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari e postali		922.429	714.317
3) Denaro e valori in cassa		28.629	62.494
		951.058	776.811
Totale attivo circolante		**15.986.380**	**14.887.985**
D) Ratei e risconti			
- disaggio su prestiti			
- vari	25.482		
		25.482	
Totale attivo		**28.607.243**	**28.632. 386**

Stato patrimoniale passivo

	31/12/2012	31/12/2011
A) Patrimonio netto		
I. Capitale	7.755.000	7.755.000
IV. Riserva legale	270.560	270.560
VII. Altre riserve		
Riserva straordinaria o facoltativa (983.493)		3.060.929
13) Riserva vincolata ai sensi dell'art .17 l.135/97 (760.655)		760.655
Altre... (23.702)		23.702
	1.767.850	3.845.286
IX. Perdita d'esercizio	(1.703.989)	(2.077.436)
Totale patrimonio netto	**8.089.421**	**9.793.410**
B) Fondi per rischi e oneri		
Totale fondi per rischi e oneri		
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	**1.597.654**	**1.687.753**

D) Debiti Rimb. Pr.		
4) Debiti verso banche		
- entro 12 mesi	304.219	295.920
- oltre 12 mesi	156.194	459.696
	460.413	755.616
5) Debiti verso altri finanziatori Acc. Pr.		
- entro 12 mesi	1.141.253	1.034.352
	1.141.253	1.034.352
6) Acconti		
- entro 12 mesi	133.031	124.347
	133.031	124.347
7) Debiti verso fornitori ABS -		
- entro 12 mesi	6.610.520	6.331.210
	6.610.520	6.331.210
12) Debiti tributari SNA Corr. -		
- entro 12 mesi	321.308	243.417
	321.308	243.417
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale PERS. -		
- entro 12 mesi	630.322	525.789
- oltre 12 mesi	309.862	309.862
	940.184	835.651
14) Altri debiti Acc. Pr.		
- entro 12 mesi	6.799.909	5.193.515
- oltre 12 mesi	155.160	155.160
	6.955.069	5.348.675
Totale debiti	**16.561.778**	**14.673.268**
E) Ratei e risconti		
- aggio sui prestiti		
- vari	2.358.390	2.477.955
	2.358.390	2.477.955
Totale passivo	**28.607.243**	**28.632.386**

Conti d'ordine	**31/12/2012**	**31/12/2011**
Fideiussioni da clienti	990.272	1.430.852
Fondo previdenza conto dipendenti	1.115.448	1.294.385
Totale conti d'ordine	**2.105.720**	**2.725.237**

Conto economico

			31/12/2012	31/12/2011
A) Valore della produzione				
1) *Ricavi delle vendite e delle prestazioni*			22.432.660	23.440.908
2) *Variazione delle rimanenze di prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti*				
3) *Variazioni dei lavori in corso su ordinazione*				
4) *Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni*				
5) *Altri ricavi e proventi:*				
- vari		271.851		694.998
- contributi in conto esercizio		1.901.393		
- contributi in conto capitale (quote esercizio)		119.564		
			2.292.808	694.998
Totale valore della produzione			**24.725.468**	**24.135.906**
B) Costi della produzione				
6) *Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci*			331.764	409.142
7) *Per servizi*			11.968.134	11.573.776
8) *Per godimento di beni di terzi*			656.098	666.781
9) *Per il personale*				
a) Salari e stipendi		8.507.619		8.301.933
b) Oneri sociali		2.809.325		2.657.873
c) Trattamento di fine rapporto		666.107		625.746
d) Trattamento di quiescenza e simili				
e) Altri costi				
			11.983.051	11.585.552
10) *Ammortamenti e svalutazioni*				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		114.466		55.573
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali		1.618.947		1.635.639
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide		170.000		20.000
			1.903.413	1.711.212
11) *Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci*				
12) *Accantonamento per rischi*				
13) *Altri accantonamenti*				
14) *Oneri diversi di gestione*			79.971	59.835
Totale costi della produzione			**26.922.431**	**26.006.298**

Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)		(2.196.963)	(1.870.392)
C) Proventi e oneri finanziari			
15) Proventi da partecipazioni:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- altri			
16) Altri proventi finanziari:			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri			
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante			
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri	Att. 17.800		28.184
		17.800	28.184
		17.800	28.184
17) Interessi e altri oneri finanziari:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri	Pass. 19.343		13.291
		19.343	13.291
17-bis) Utili e Perdite su cambi			
Totale proventi e oneri finanziari		**(1.543)**	**14.893**
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) Rivalutazioni:			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante			
19) Svalutazioni:			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante			
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie			
E) Proventi e oneri straordinari			

20) Proventi:			
- plusvalenze da alienazioni	431		800
- varie	448.238		122.965
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro			
		448.669	123.765
21) Oneri:			
- minusvalenze da alienazioni			490
- imposte esercizi precedenti			
- varie	228.005		379.599
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	1		2
		228.006	380.091
Totale delle partite straordinarie		**220.663**	**(256.326)**
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)		**(1.977.843)**	**(2.111.825)**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
a) Imposte correnti	488.767		484.957
c) Imposte anticipate	(762.621)		(519.346)
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
		(273.854)	(34.389)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**(1.703.989)**	**(2.077.436)**

Presidente del Consiglio di amministrazione
Massimo Colosimo

NOTA INTEGRATIVA

LAMEZIA
SEA AIRPORT

Reg. Imp. 01764970792
Rea 134480

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ)88046 LAMEZIA TERME (CZ)88046 LAMEZIA TERME (CZ)End Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Nota integrativa al bilancio al 31/12/2012

Premessa

Signori Soci/Azionisti,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia una perdita d'esercizio pari a Euro 1.703.989.

Criteri di formazione

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

Il presente bilancio è inoltre accompagnato dalla relazione sulla gestione predisposta dagli Amministratori ai sensi dell'art. 2428, quale documento integrativo dell'informativa al bilancio ed a cui si rinvia per quanto attiene i rapporti con le parti correlate, i fatti di rilievo avvenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio, l'evoluzione prevedibile della gestione e le altre informazioni previste dall'art. 2428 del Codice Civile. E' stato inoltre predisposto il rendiconto finanziario che viene presentato in allegato alla presente nota integrativa unitamente alle tabelle di analisi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Principi di redazione

Come previsto dall'art. 2423 5° comma del Codice Civile, lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa sono redatti in unità di euro, senza cifre decimali, salvo dove diversamente esplicitato.

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto e "arrotondamenti da Euro" alla voce "proventi ed oneri straordinari" di Conto Economico.

Il bilancio di esercizio è stato redatto secondo i principi ed i criteri di valutazione previsti dal Codice Civile interpretati ed integrati dai Principi Contabili statuiti dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili così come modificati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) e dai documenti emessi dall'OIC stesso.

Lo stato patrimoniale ed il conto economico sono stati redatti secondo gli schemi previsti dagli artt. 2424 e 2425 del Codice Civile, osservando i principi di prudenza, di continuità, di competenza temporale ed economica e di prevalenza degli aspetti sostanziali su quelli formali.

Tutte le voci dello stato patrimoniale e del conto economico al 31 dicembre 2011 sono poste a confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente come previsto dall'art. 2423-ter 5° comma del Codice Civile. Ove necessario e per motivi di comparabilità sono state effettuate coerenti riclassifiche dei valori riguardanti l'esercizio precedente. Le variazioni intervenute, quando giudicato necessario per una migliore comprensione dei contenuti trovano dettaglio e commento nel presente documento.

Criteri di valutazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 1, C.c.)

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2012 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi.

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato.
L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.
In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

Gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente.
Nella redazione del bilancio di esercizio sono stati inoltre seguiti i seguenti postulati:

- prevalenza degli aspetti sostanziali su quelli formali;
- comprensibilità (chiarezza);
- neutralità (imparzialità rispetto sia alle norme fiscali sia alle valutazioni di un generico investitore);
- periodicità della misurazione del risultato economico e del patrimonio aziendale;
- comparabilità;
- omogeneità;
- significatività e rilevanza dei fatti economici ai fini della loro presentazione in bilancio;
- verificabilità dell'informazione.

Ove le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge siano insufficienti al fine di una rappresentazione veritiera e corretta, sono state fornite tutte le informazioni complementari necessarie allo scopo.
La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.
La valutazione tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato che esprime il principio della prevalenza della sostanza sulla forma - obbligatoria laddove non espressamente in contrasto con altre norme specifiche sul bilancio - consente la rappresentazione delle operazioni secondo la realtà economica sottostante gli aspetti formali.

Deroghe

(Rif. art. 2423, quarto comma, C.c.)

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 4 del Codice Civile.

In particolare, i criteri di valutazione adottati nella formazione del bilancio sono stati i seguenti.

Immobilizzazioni

Immateriali

I costi delle immobilizzazioni immateriali sono stati iscritti al valore di acquisto o di produzione, comprensivo dei costi accessori. Il costo delle immobilizzazioni immateriali la cui utilizzazione è limitata nel tempo viene sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione alla stimata residua possibilità di utilizzazione. Il costo delle immobilizzazioni è rettificato in caso di perdita durevole mentre lo stesso viene ripristinato, nei limiti del costo sostenuto, quando vengono meno i motivi che avevano determinato la svalutazione. Tali costi sono iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale con il consenso del Collegio Sindacale ove necessario.

I costi di ricerca e sviluppo, con utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale e sono ammortizzati in un periodo di tre esercizi.

I diritti di brevetto industriale e i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, le licenze, concessioni e marchi sono ammortizzati con in un periodo di cinque esercizi.

Le migliorie su beni di terzi sono ammortizzate al minore tra la vita economico tecnica delle stesse e la durata del contratto.
Sui costi storici non sono state operate rivalutazioni né svalutazioni, non essendoci perdite durevoli di valore, tanto nell'esercizio in esame quanto nei precedenti. I valori contabili delle immobilizzazioni immateriali sono eventualmente rettificati in caso di perdita durevole di valore mentre, lo stesso, viene ripristinato, nei limiti del costo sostenuto, quando vengono meno i motivi che avevano determinato la svalutazione.

Materiali

I valori contabili delle immobilizzazioni materiali sono iscritti al costo di acquisto o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo delle immobilizzazioni materiali la cui utilizzazione è limitata nel tempo viene sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione della stimata residua possibilità di utilizzo in rapporto all'utilità prospettica riconosciuta alle stesse fin dal momento dell'acquisizione.
Sui costi storici non sono state operate rivalutazioni né svalutazioni, non essendoci perdite durevoli di valore, tanto nell'esercizio in esame quanto nei precedenti. I valori contabili delle immobilizzazioni materiali sono eventualmente rettificati in caso di perdita durevole di valore mentre lo stesso viene ripristinato, nei limiti del costo sostenuto, quando vengono meno i motivi che avevano determinato la svalutazione.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione. La loro quantificazione è espressa dalle aliquote di volta in volta applicate.
Le aliquote applicate sono le seguenti:

- Impianti e macchinari: 10%
- Automezzi: 25%
- Arredi e mobili: 12%
- Attrezzatura varia:10%
- Beni devolvibili: 8% (tale aliquota permette l'ammortamento in un periodo inferiore rispetto alla vita economica dei beni sui quali è effettuata la manutenzione);
- Macchine e attrezzature d'ufficio 20%;

Gli investimenti effettuati utilizzando contributi pubblici in conto impianti sono iscritti al netto dei contributi stessi.
I contributi vengono registrati nel momento in cui esiste una ragionevole certezza che le condizioni previste per il loro riconoscimento siano soddisfatte e che gli stessi saranno erogati, di norma coincidente con l'adozione dei provvedimenti ufficiali e definitivi di concessione.

I beni che fino al 31 dicembre 2008 risultavano classificati tra le immobilizzazioni immateriali alla voce "manutenzione straordinaria su beni di terzi", nonché gli investimenti su beni devolvibili realizzati a far data dal recepimento del nuovo regime concessorio, sono stati, dal precedente esercizio, iscritti tra le Immobilizzazioni Materiali ed ammortizzati con un'aliquota pari all'8% (tale aliquota permette l'ammortamento in un periodo inferiore rispetto al periodo di durata residua della concessione e garantisce la costanza di applicazione dei medesimi criteri rispetto al precedente esercizio).

Sulla base delle informazioni al momento disponibili, la Società, sempre con riferimento ai beni in concessione, non ha ritenuto necessario costituire un fondo manutenzione e ripristino beni devolvibili, considerato che gli attuali piani di manutenzione e sostituzione dei predetti beni possono far escludere la necessità di sostenere oneri di importo significativo all'atto della restituzione dei beni in normale stato d'uso al termine della concessione, ciò peraltro, nella sola ipotesi, ad oggi non preventivabile, in cui non si verifichi un rinnovo della concessione al termine della stessa.

Nell'esercizio in cui il cespite viene acquisito, l'ammortamento viene ridotto del 50% al fine di rifletterne forfetariamente il minor utilizzo, qualora la quota di ammortamento così ottenuta non si discosti significativamente da quella calcolata a partire dal momento in cui il cespite è disponibile per l'uso.

Le immobilizzazioni di valore unitario pari o inferiore a € 516,46 sono interamente ammortizzate nell'esercizio in cui sono acquisite, tenendo conto del loro limitato ammontare individuale e cumulato.

Le immobilizzazioni in corso di realizzazione non sono state ammortizzate in quanto, non essendo ancora completate, non sono entrate in esercizio.

Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

Le operazioni di locazione finanziaria sono rappresentate in bilancio secondo il metodo patrimoniale, contabilizzando a conto economico i canoni corrisposti secondo il principio di competenza. In apposita sezione della nota integrativa sono fornite le informazioni complementari previste dalla legge relative alla rappresentazione dei contratti di locazione finanziaria secondo il metodo finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Le partecipazioni, iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie, sono valutate al costo di acquisto o sottoscrizione opportunamente rettificato nel caso di perdite durevoli di valore, desunte dal patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio. Tali svalutazioni sono eliminate negli esercizi successivi ove vengono meno le motivazioni che le hanno determinate ed il valore, nei limiti del costo, viene, quindi, ripristinato.

Sono iscritti fra le immobilizzazioni finanziarie i crediti destinati a essere utilizzati durevolmente nell'esercizio dell'impresa. I crediti immobilizzati sono iscritti al valore nominale giudicato coincidente con il presumibile valore di realizzazione.

Crediti

Sono iscritti al valore nominale ed esposti al presumibile valore di realizzo. L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione le condizioni economiche generali di settore e anche il rischio paese.
I crediti originariamente incassabili entro l'anno e successivamente trasformati in crediti a lungo termine sono stati evidenziati nello stato patrimoniale tra le immobilizzazioni finanziarie.

Cassa e Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale coincidente con il valore di presumibile realizzo.

Debiti

Sono rilevati al loro valore nominale, modificato per tenere conto di resi o di rettifiche di fatturazione.

Ratei e risconti

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.
Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

TFR

È costituito con le quote del "TFR" maturate in ciascun periodo amministrativo calcolate in base al disposto dell'art. 2120 del Codice civile e al Contratto Nazionale Collettivo di Lavoro vigente per le diverse categorie di dipendenti. Il debito iscritto in bilancio rappresenta l'effettivo debito maturato nei confronti dei dipendenti al

31 dicembre 2006 da riconoscere al momento della cessazione del rapporto di lavoro.
Gli accantonamenti maturati a far data dal 01.01.2007 rilevati nel conto economico tra i costi del personale, in ossequio alla riforma della previdenza complementare, vengono periodicamente versati all'INPS e ai fondi pensionistici complementari prescelti dal lavoratore dipendente dalla data della scelta; quelli maturati prima della scelta sono stati addebitati al TFR.

Conti d'ordine

Gli impegni e le garanzie prestate sono iscritti per un importo pari all'ammontare nominale dell'impegno o della garanzia prestata.
I beni di proprietà demaniale concessi in uso alla Sacal fino al termine della concessione non risultano valorizzati in quanto è ancora in corso la perizia tecnica all'uopo commissionata.

Imposte sul reddito

Le imposte a carico dell'esercizio, in ossequio al principio contabile n. 25, misurano il carico fiscale dell'anno 2012 determinato sulla base del principio della competenza economica.

Le imposte correnti dell'esercizio sono determinate sulla base di una realistica previsione del reddito imponibile, tenuto conto delle aliquote fiscali nonché delle eventuali agevolazioni spettanti.

Le imposte differite ed anticipate sono determinate sulle differenze di natura temporanea esistenti tra i valori economico-patrimoniali iscritti in bilancio ed i corrispondenti valori fiscalmente rilevanti; concorrono a formare le imposte anticipate anche le eventuali perdite fiscali riportabili a nuovo, nei limiti in cui si considerano recuperabili entro il quinquennio successivo al periodo d'imposta di formazione.

Le attività per imposte anticipate non vengono contabilizzate qualora non vi sia la ragionevole certezza del loro futuro recupero; analogamente le passività per imposte differite non vengono contabilizzate qualora esistano scarse probabilità che tale debito insorga.

Le imposte differite sono iscritte tra i fondi per rischi e oneri alla voce "fondi per imposte"; le imposte anticipate tra i crediti dell'attivo circolante alla voce "imposte anticipate".
Le imposte differite e anticipate sono determinate inizialmente applicando le aliquote in vigore nell'esercizio in cui si originano le differenze temporanee; negli esercizi successivi tale stanziamento è adeguato per tenere conto dell'aliquota in essere alla fine di ogni esercizio.

Riconoscimento di costi e ricavi

I ricavi e i costi sono iscritti in bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza, con rilevazione dei relativi ratei e risconti, e al netto degli sconti, degli abbuoni e dei premi.
In particolare, la competenza è garantita dal riconoscimento dei ricavi e costi per prestazioni di servizi e di quelli aventi natura finanziaria, sulla base della maturazione temporale alla data di bilancio.

Contributi 296/2006

I contributi ottenuti per effetto delle agevolazioni previste dalla legge 296/2006 per l'acquisto di impianti e attrezzature, nel rispetto del principio della competenza, sono accreditati al conto economico in relazione agli ammortamenti dei beni agevolati. Nella voce "Risconti passivi" è iscritta la quota parte di ricavo non ancora maturata.

Dati sull'occupazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Dirigenti	4	4	-
Quadri	4	4	-
Impiegati	138	121	17
Operai	160	145	15
Altri			
	306	274	32

Il Contratto Nazionale di Lavoro applicato è quello del settore Assaeroporti.

Attività

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
224.787	120.295	104.492

Totale movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione costi	Valore 31/12/2011	Incrementi esercizio	Decrementi esercizio	Amm.to esercizio	Valore 31/12/2012
Ricerca, sviluppo e pubblicità		119.198		39.733	79.465
Concessioni, licenze, marchi	92.470	99.760		47.788	144.442
Altre	27.825			26.945	880
	120.295	218.958		114.466	224.787

Precedenti rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Il costo storico all'inizio dell'anno è così composto.

Descrizione costi	Costo storico	Fondo amm.to	Rivalutazioni	Svalutazioni	Valore netto
Concessioni, licenze, marchi	92.470				92.470
Altre	27.825				27.825
	120.295				120.295

Composizione delle voci costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 3, C.c.)

L'incremento della voce "costi di pubblicità", pari a € 119.198 afferisce interamente ai costi sostenuti per la campagna promo-pubblicitaria del territorio calabrese sul mercato tedesco. Tali costi iscritti con il consenso

del Collegio sindacale, sono ragionevolmente correlati a un'utilità protratta in più esercizi e sono ammortizzati sistematicamente in tre esercizi.

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
11.542.717	12.590.267	(1.047.550)

Impianti e macchinario

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	6.471.894
Ammortamenti esercizi precedenti	(4.223.694)
Saldo al 31/12/2011	2.248.200
Acquisizione dell'esercizio	36.941
Ammortamenti dell'esercizio	(401.550)
Saldo al 31/12/2012	1.883.591

Attrezzature industriali e commerciali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	1.567.812
Ammortamenti esercizi precedenti	(735.424)
Saldo al 31/12/2011	832.388
Acquisizione dell'esercizio	111.273
Ammortamenti dell'esercizio	(145.852)
Saldo al 31/12/2012	797.809

Altri beni

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	13.029.092
Ammortamenti esercizi precedenti	(5.552.813)
Saldo al 31/12/2011	7.476.279
Acquisizione dell'esercizio	239.519
Ammortamenti dell'esercizio	(1.071.545)
Saldo al 31/12/2012	6.644.253

Immobilizzazioni in corso e acconti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Saldo al 31/12/2011	2.033.400
Acquisizione dell'esercizio	183.664
Saldo al 31/12/2012	2.217.064

III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
827.877	1.033.839	(205.962)

Si forniscono le seguenti informazioni relative alle partecipazioni possedute direttamenle o indirettamente per le imprese controllate, collegate (articolo 2427, primo comma, n.5, C.c.).

Partecipazioni

Descrizione	31/12/2011	Incremento	Decremento	31/12/2012
Altre imprese	37.299			37.299
	37.299			**37.299**

La voce accoglie le partecipazioni minoritarie nelle società: Sviluppo Area ex Sir S.c.p.a., Consorzio di sviluppo Catanzaro 2000, CEII Calabria Eurobic, Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Catanzaro.

Crediti

Descrizione	31/12/2011	Incremento	Decremento	31/12/2012
Altri	996.540		205.962	790.578
	996.540		**205.962**	**790.578**

Tra questi principalmente si evidenzia il credito verso l'Erario riguardante l'anticipazione dell'IRPEF sulle liquidazioni dei dipendenti in esecuzione dell'obbligo di cui alla legge 23.12.1996 art. 3 per € 23.984, il credito verso l'INPS e dipendenti inerenti il cambio di inquadramento previdenziale del personale ex CONSAER per € 611.981 e l'anticipo ai dipendenti a titolo di fondo di previdenza per € 132.444.

Riguardo alla ripartizione per aree geografiche, si informa che tutti i crediti afferiscono a transazioni avvenute nel territorio italiano.

C) Attivo circolante

II. Crediti

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
15.035.322	14.111.174	924.148

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Verso clienti	7.874.312	200.000		8.074.312
Per crediti tributari	419.699			419.699
Per imposte anticipate		1.281.967		1.281.967
Verso altri	1.411.632	3.847.712		5.259.344
	9.705.643	**5.329.679**		**15.035.322**

I "crediti verso clienti" di ammontare rilevante al 31/12/2012 sono così costituiti:

DESCRIZIONE	IMPORTO
Ryanair Ltd	2.486.705
Alitalia Cai - Compagnia Aerea Italiana	1.602.518
Alitalia Linee Aeree Italiane Spa	1.026.677
Blue Panorama Airlines Spa	411.929
Volare Spa	304.836
Alisea Airlines Spa	200.000
Airone Spa	171.035
Nada Pubblicita' S.P.A.	151.740
Società AEROFOTOM. CIAP. OVEST SAN SRL	142.670
EASY JET Airline Company Limited	125.965
Regione Calabria	123.909
TOTALE	6.747.984

Il credito oltre i 12 mesi di € 200.000 si riferisce alla società Alisea S.p.A. dichiarata fallita e con riferimento al quale la Società ha avviato le opportune procedure di recupero attraverso l'escussione della polizza fideiussoria rilasciata a garanzia dalla controparte.
Anche alla luce dei pareri dei legali incaricati, gli amministratori hanno proceduto ad accantonare a fondo svalutazione crediti la somma di € 170.000 ritenuta congrua a fronteggiare il rischio di inesigibilità di talune posizioni creditorie specifiche. A causa di fallimenti, pignoramenti negativi e transazioni, si è proceduto, inoltre, a stralciare crediti per € 64.308. Con riferimento al credito verso Alitalia Linee aeree S.p.A., società commissariata secondo c.d. legge Marzano, pari a € 1.026.677, si ricorda che lo stesso è il saldo residuale rimasto in bilancio dopo avere girocontato a perdita negli esercizi precedenti l'importo di € 897.888. Il credito viene mantenuto in bilancio sulla base dei pareri forniti dai legali che, ritengono ragionevolmente certo il recupero dello stesso per le ragioni di seguito esposte.

Il credito è cosi suddiviso:

- € 530.763 si ferisce al credito maturato nel periodo di commissariamento, che è formalmente escluso dallo stato passivo, ha natura di prededuzione con alta probabilità del recupero;
- € 495.914 si riferisce al periodo ante commissariamento e riguarda quasi esclusivamente diritti e tasse aeroportuali; per tale credito la Società è stata ammessa allo stato passivo della procedura per € 1.310.200 in via chirografaria, tra l'altro la Società ha fatto ricorso poiché sono stati esclusi dall'insinuazione la parte dei crediti da ammettere in via privilegiata.

Tra gli "altri crediti" si evidenziano: il credito verso l'ENAC riguardante la cauzione ex art. 17 sui diritti aeroportuali pari a € 3.077.886, rettificato in parte con l'esposizione nel passivo dello stato patrimoniale di € 1.759.372 tra i risconti; su tale credito la Società ha fatto istanza d rimborso ai Ministeri competenti, per effetto della quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto all'ENAC il rilascio del necessario "nulla osta" per consentirgli la restituzione, il credito verso la Regione Calabria per contributi sui voli di vari operatori pari a € 1.671.393 (ai sensi della Legge regionale 7/2001). Ai sensi dell'art. 2 c.1-quater D.L. 201/2011 e il credito di imposta per investimenti ai sensi della legge 266/2006 pari ad € 223.522195.933.

Tra i "crediti tributari" si evidenzia il credito di € 412.929 verso l'Erario per il rimborso IRES scaturente dalla deduzione IRAP sul costo del lavoro per gli anni 2007-2008-2009-2010-2011.

Le imposte anticipate per Euro 1.281.967 sono relative a perdite fiscali riportabili.

Nel corso del 2012 sono state iscritte imposte anticipate per € 762.621, derivanti da perdite fiscali riportabili dell'esercizio e pari a € 2.268.836, sussistendo le condizioni richieste dai principi contabili per la contabilizzazione del beneficio fiscale futuro, in particolare la ragionevole certezza che nel futuro la società conseguirà imponibili fiscali tali da consentire l'assorbimento di tali perdite; giova a ciò, anche la nuova normativa sul riporto delle perdite (D.L. 6 luglio 2001 n. 98), che ha eliminato il limite quinquennale per la compensazione delle perdite con gli utili, pertanto non sussiste più la necessità di conseguire gli utili nel

limite dei cinque anni.

Il presupposto di utili futuri si basa, soprattutto, sul dato di fatto che, ad eccezione dell'anno 2000 in cui ci furono degli accadimenti eccezionali, soltanto negli ultimi due anni 2011 e 2012 la S.A.CAL. ha chiuso in perdita; anni in cui la Società ha sostenuto quasi per intero il costo della "*contribuzione Ryanair*", pari a circa sei milioni di euro l'anno. Anche per questo esercizio, se si escludono i costi legati al vettore "*Ryanair*" *il bilancio è in utile.* Già dal 1° aprile e fino a settembre dell'anno 2013, tale contribuzione è stata ridotta di circa il 50%, ed è impegno sia da parte dei Soci sia del Consiglio di Amministrazione a non sostenere più tale contribuzione senza la totale copertura degli enti locali interessati.

Come descritto nella relazione sulla gestione, il rischio di credito è costantemente monitorato dal management. L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986	Totale
Saldo al 31/12/2011	9.327	20.000	29.327
Utilizzo nell'esercizio		(20.000)	
Accantonamento esercizio	150.000	20.000	170.000
Saldo al 31/12/2012	**159.327**	**20.000**	**179.327**

La ripartizione dei crediti al 31/12/2012 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Crediti per Area Geografica	V / clienti	V /Controllate	V / collegate	V / controllanti	V / altri	Totale
Italia	4.913.170				5.672.273	10.585.443
UE ed Extra UE	3.161.142					3.161.142
Totale	**8.074.312**				**5.672.273**	**13.746.585**

IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
951.058	776.811	174.247

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011
Depositi bancari e postali	922.429	714.317
Denaro e altri valori in cassa	28.629	62.494
	951.058	**776.811**

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
25.482		25.482

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.
Non sussistono, al 31/12/2012, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.
La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Altri di ammontare non apprezzabile	25.482
	25.482

Passività

A) Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-*bis*, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
8.089.421	9.793.410	(1.703.989)

Descrizione	31/12/2011	Incrementi	Decrementi	31/12/2012
Capitale	7.755.000			7.755.000
Riserva legale	270.560			270.560
Riserva straordinaria o facoltativa	3.060.929		2.077.436	983.493
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro				
Varie altre riserve	784.357			784.357
13) Riserva vincolata ai sensi dell'art .17 l.135/97	760.655			760.655
Altre	23.702			23.702
Utile (perdita) dell'esercizio	(2.077.436)	(1.703.989)	(2.077.436)	(1.703.989)
	9.793.410	**(1.703.989)**		**8.089.421**

Il capitale sociale è così composto (articolo 2427, primo comma, nn. 17 e 18, C.c.).

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	15.000	517
Totale	**15.000**	**7.755.000**

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-*bis*, C.c.)

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota disponibile	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per Copert. Perdite	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per altre ragioni
Capitale	7.755.000	B			
Riserva legale	270.560				
Riserve statutarie		A, B			
Altre riserve	1.767.850	A, B, C			

(*) A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite; C:per distribuzione ai soci

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
1.597.654	1.687.753	(90.099)

La variazione è così costituita.

Variazioni	31/12/2011	Incrementi	Decrementi	31/12/2012
TFR, movimenti del periodo	1.687.753	666.107	756.206	1.597.654

Il TFR accantonato rappresenta l'effettivo debito della Società al 31/12/2012 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

Il TFR non ricomprende le indennità maturate dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS).

D) Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
16.561.778	14.673.268	1.888.510

I debiti sono valutati al loro valore nominale e la scadenza degli stessi è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Debiti verso banche	304.219	156.194		460.413
Debiti verso altri finanziatori	1.141.253			1.141.253
Acconti	133.031			133.031
Debiti verso fornitori	6.610.520			6.610.520
Debiti tributari	321.308			321.308
Debiti verso istituti di previdenza	630.322	309.862		940.184
Altri debiti	6.799.909	155.160		6.955.069
	15.940.562	**621.216**		**16.561.778**

I debiti più rilevanti al 31/12/2012 risultano così costituiti:

DESCRIZIONE	IMPORTO
Ams Airport Marketing Services	1.250.000
Ryanair Ltd	1.113.631
Ames Spa	657.726
Promuov Italia	351.379
Consorzio General Costruzioni	330.202

Tardito Costruzioni e Impianti Srl	259.846
Adr Engineering S.P.A.	178.196
Istituto Di Vigilanza Notturna	131.019
Pomilio Blumm Srl	128.132
Day Ristoservice Spa	112.706
Fli Touristik	108.789
TOTALE	**4.621.627**

Il saldo del "debito verso banche" al 31/12/2012, pari a Euro 460.696 si riferisce per € 459.696 al mutuo passivo residuo, contratto per la realizzazione del nuovo parcheggio a pagamento.

I "debiti verso altri finanziatori" si riferiscono per € 239.503 ai finanziamenti CIPE Regione Calabria, non ancora spesi alla data del 31 dicembre 2012 e, per € 901.750, al finanziamento sui lavori per prolungamento pista di volo. Il saldo di € 901.750 si è incrementato nell'esercizio per un importo pari ad € 1.168.178 relativo alle erogazioni ricevute dalla Regione Calabria e si è decrementato nell'anno, per un importo di € 1.061.276, relativo alla quota parte di lavori completati nell'esercizio, imputati a diretta riduzione del saldo iscritto tra le immobilizzazioni in corso.

I "debiti tributari" si riferiscono a ritenute alla fonte operate sulle retribuzioni e sui compensi erogati nel mese di dicembre 2012 pari ad € 170.956, al debito IVA di € 129.027 e altri debiti.

I "debiti verso Istituti di previdenza" pari a € 940.184 sono riferiti, per € 569.761, alle competenze di dicembre 2012, per € 60.561 ai ratei per 14 mensilità e, per € 309.862, ai debiti verso CPDEL a seguito dell'inquadramento contrattuale dei dipendenti ex Consaer.

Tra gli "altri debiti" pari a € 6.955.069, si segnalano quelli verso il personale dipendente per ferie non godute e 14° mensilità per € 962.462, verso il fondo di previdenza complementare Prevaer per € 162.568, verso l'Erario per addizionale comunale imbarco passeggeri per € 3.876.853, verso il Ministero dei Trasporti per canoni di concessione € 201.754, verso l'Erario per il servizio antincendio € 943.036 ai sensi dell'art. 1 c. 1328 legge finanziaria 2007 e verso le compagnie aeree per biglietteria pari ad € 277.521.
Si segnala che la Società ha un debito per ferie maturate e non godute verso il personale dipendente pari a € 519.006, formatosi nel corso degli anni precedenti. E' volontà dell'attuale management di ridurlo almeno del 50% nel corso dell'anno 2013.

La quota parte oltre i dodici mesi afferisce al debito verso dipendenti per inquadramento CPDEL per € 155.160.

Anche per l'anno 2012 non è stato effettuato l'accantonamento al fondo oneri per servizi antincendio, per i cui dettagli si rinvia al paragrafo relativo agli "Oneri diversi di gestione" e a quanto riportato nella relazione sulla gestione.

La voce "acconti" accoglie gli anticipi ricevuti dai clienti relativi a forniture di beni e servizi non ancora effettuate; tale voce è comprensiva degli acconti con o senza funzione di caparra, per operazioni di cessione di immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie.

I "debiti verso fornitori" sono iscritti al netto degli sconti commerciali; gli sconti cassa sono invece rilevati al momento del pagamento. Il valore nominale di tali debiti è stato rettificato, in occasione di resi o abbuoni (rettifiche di fatturazione), nella misura corrispondente all'ammontare definito con la controparte.

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c., riguardo alla ripartizione per aree geografiche, si informa altresì che tutti i debiti sono compresi nel territorio dello Stato Italiano.

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
2.358.390	2.477.955	(119.565)

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale.
I criteri adottati nella valutazione e nella conversione dei valori espressi in moneta estera per tali poste sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.
Non sussistono, al 31/12/2012, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.
La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Cauzione art. 17 L. 135/97	1.759.372
Contributi su investimenti legge 296/2006	599.018
	2.358.390

Conti d'ordine

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 9, C.c.)

Descrizione	31/12/2011	31/12/2010	Variazioni
Fideiussioni da clienti	990.272	1.430.852	(440.580)
Fondo previdenza conto dipendenti	1.115.448	1.294.385	(178.937)

La voce Fideiussioni da clienti si riferisce alle fideiussioni prestate per garantire i loro debiti verso la Società.
La voce Fondo previdenza conto dipendenti è riferibile al conto corrente a favore dei dipendenti in ossequio al fondo previdenza previsto dal CCNL del settore aeroporti.

Conto economico

A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
24.725.468	24.135.906	589.562

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	22.432.660	23.440.908	(1.008.248)
Altri ricavi e proventi	2.292.808	694.998	1.597.810
	24.725.468	**24.135.906**	**589.562**

La variazione è strettamente correlata a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.
I ricavi delle vendite e delle prestazioni vengono così ripartiti:

Ricavi per categoria di attività

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Categoria	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Prestazioni verso Compagnie di linea	5.492.238	5.738.892	(246.654)
Prestazioni charter	1.822.351	2.437.779	(615.428)
Commerciali	1.823.068	1.713.724	109.344
Diritti e tasse	5.977.341	6.197.225	(219.884)
Tassa controllo stiva fissa e variabile	2.199.601	2.286.267	(86.666)
Tassa controllo sicurezza	2.000.679	2.079.469	(78.790)
Proventi pubblicitari	222.500	291.160	(68.660)
Proventi parcheggio	1.566.975	1.333.006	233.969
Servizio merci	155.750	153.599	2.151
Vari	77.493	95.362	(17.869)
Servizio PRM	663.194	689.625	(26.431)
Royalty su carburanti vettori	180.974	172.355	8.619
Provvigioni vendita biglietti	250.496	252.445	(1.949)
	22.432.660	**23.440.908**	**(1.008.248)**

La voce "altri ricavi" pari ad € 2.292.808 accoglie prevalentemente, per € 1.901.393, il contributo della Regione Calabria relativo al progetto "Calabria in volo" e, per € 119.564, la quota annua del credito di imposta L. 296/2006.

Ricavi per area geografica

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

La ripartizione dei ricavi per aree geografiche non è significativa.

B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
26.922.431	26.006.298	916.133

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	331.764	409.142	(77.378)
Servizi	11.968.134	11.573.776	394.358
Godimento di beni di terzi	656.098	666.781	(10.683)
Salari e stipendi	8.507.619	8.301.933	205.686
Oneri sociali	2.809.325	2.657.873	151.452
Trattamento di fine rapporto	666.107	625.746	40.361
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	114.466	55.573	58.893
Ammortamento immobilizzazioni materiali	1.618.947	1.635.639	(16.692)
Svalutazioni crediti attivo circolante	170.000	20.000	150.000
Oneri diversi di gestione	79.971	59.835	20.136
	26.922.431	**26.006.298**	**916.133**

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci e costi per servizi

Sono strettamente correlati a quanto esposto nella parte della relazione sulla gestione e all'andamento del punto A (Valore della produzione) del conto economico.

Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi.

Sul costo del personale grava per dodici/tredicesimi (€ 270.250) l'importo dell'esodo agevolato all'ex Direttore Generale, andato in pensione il 31 gennaio 2013, così come deliberato dal C.d.A. nel mese di settembre 2012.

Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva.

Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide

Come descritto in precedenza, gli amministratori hanno ritenuto opportuno procedere ad un accantonamento di € 170.000.

Oneri diversi di gestione

Anche per l'esercizio 2012 la Società, come per gli esercizi 2010 e 2011, confortata dal parere del proprio legale esterno incaricato, ha ritenuto di non contabilizzare il costo per il c.d. "Fondo Antincendio" previsto dal D.L. 29/11/2008 art. 4 c. 3 bis convertito con legge n. 2 del 28.01.2009, stante la sentenza della Commissione Tributaria di Roma n. 440/6310 che ha accolto il ricorso delle società di gestione aeroportuale, dichiarando le stesse non più obbligate, a partire dal 1° gennaio 2009, a corrispondere la prestazione patrimoniale; mentre si è ancora in attesa della sentenza relativa al ricorso pendente in sede civile, innanzi il Tribunale di Roma.

In data 20 marzo 2013, è stato notificato alla Società un decreto ingiuntivo per il pagamento di € 1.387.553 in favore delle Amministrazioni convenute in giudizio. Ritenendo tali somme non dovute, la Società ha immediatamente presentato ricorso avverso il suddetto decreto ingiuntivo sul cui accoglimento non si hanno ancora notizie alla data di predisposizione del presente bilancio.
Si segnala comunque, che la Società mantiene iscritta a debito la somma di € 943.036 relativa agli esercizi 2007 2008 e 2009.

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
(1.543)	14.893	(16.436)

Descrizione	31/12/2012	31/12/2011	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	17.800	28.184	(10.384)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(19.343)	(13.291)	(6.052)
	(1.543)	**14.893**	(16.436)

Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi attivi bancari				17.299	17.299
Interessi di mora				500	500
				17.800	**17.800**

Interessi e altri oneri finanziari

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 12, C.c.)

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su mutui				14.291	14.291
Sconto cambiali				4.676	4.676
Interessi passivi bancari				375	375
				19.343	**19.343**

E) Proventi e oneri straordinari

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
220.663	(256.326)	476.989

Descrizione	31/12/2012	Anno precedente	31/12/2011
Plusvalenze da alienazioni	431	Plusvalenze da alienazioni	800
Varie	448.238	Varie	122.965
Totale proventi	448.669	Totale proventi	123.765
Minusvalenze		Minusvalenze	(490)
Varie	(228.006)	Varie	(379.601)
Totale oneri	(228.006)	Totale oneri	(380.091)
	220.663		**(256.326)**

Tra i "proventi straordinari" si segnala l'importo di € 412.929 verso l'Erario, relativo all'istanza di rimborso dell'Irap ai sensi dell'art. 2, del D.L. 201/2011, che riconosce il rimborso delle maggiore imposte sull'IRES versate, negli anni 2007-2008-2009-2010-2011, per effetto della mancata deduzione dell'Irap riguardante le spese per il personale dipendente e assimilato.
Tra gli "oneri straordinari" si segnala la somma di € 183.812 relativa agli oneri da riconoscere ai Vigili del Fuoco, per il servizio antincendi presente in aeroporto relativo agli anni 2008/2001 ai sensi della L.384/91, per effetto della convenzione di concessione quarantennale stipulata con ENAC.

Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
(273.854)	(34.389)	(239.465)

Imposte	Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Variazioni
Imposte correnti:	488.767	484.957	3.810
IRES			
IRAP	488.767	484.957	3.810
Imposte sostitutive			
Imposte differite (anticipate)	(762.621)	(519.346)	(243.275)
IRES	(762.621)	(519.346)	(243.275)
IRAP			
Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
	(273.854)	**(34.389)**	**(239.465)**

Sono state iscritte le imposte di competenza dell'esercizio.

Nel seguito si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale teorico:

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	(1.977.843)	
Onere fiscale teorico (%)	27,5	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:		
Differenze che non si riversano negli esercizi successivi:		
Credito di imposta legge 296/2006		-119.564
Credito da istanza di rimborso IRAP		-412.929
Deduzioni IRES da IRAP		-484.957
Altre deduzioni		-19.375
Quota ammortamenti promiscui		10.865
Costi indeducibili		8.709
Quota costi auto		16.672
20% spese telefoniche		21.737
ICI		6.526
Interessi passivi indeducibili		1.733
Soprav. passive indeducibili		25.258
Svalutazione su crediti		150.000
Imponibile fiscale	(2.773.168)	
Imposte differite attive	762.621	

Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	9.786.088	
Onere fiscale teorico (%)	5,27	515.727
Determinazione imponibile:		
Costi per lav.autonomo occ. e redd. assimilati lav. dip.	130.104	
Accantonamento svalutazione crediti	170.000	
Quote interessi canoni leasing	57.714	
Interessi passivi indeducibili	1.733	
ICI	6.526	
Plusvalenza cespiti	431	
Perdite si crediti	64.308	
INAIL	-107.777	
Retribuzione e contributi disabili	-715.046	
Crediti d'imposta	-119.564	
IMPONIBILE IRAP	9.274.517	
Onere fiscale (%)	5,27	
IRAP corrente per l'esercizio		488.767

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma n. 14, C.c. si evidenziano le informazioni richieste sulla fiscalità differita e anticipata:

Informazioni sugli strumenti finanziari emessi dalla Società

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 19, C.c.)

La società non ha emesso strumenti finanziari.

Informazioni relative al *fair value* degli strumenti finanziari derivati

(Rif. art. 2427-*bis*, primo comma, n. 1, C.c.)

La Società non possiede strumenti finanziari derivati.

Informazioni relative alle operazioni realizzate con parti correlate

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.)
Le uniche operazioni poste in essere con parti correlate afferiscono ai rapporti con la Regione Calabria e sono relativi all'erogazione dei contributi.

Informazioni relative agli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

La Società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

Informazioni relative ai compensi spettanti al revisore legale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Si informa, inoltre, che l'incarico di revisione legale dei conti è attribuito alla società di revisione KPMG, e che tale incarico ha comportato, nell'esercizio 2012, un compenso pari a € 23.294. I compensi per la revisione contabile dei prospetti di rendicontazione analitica e regolatoria sono pari a € 20.000.

Altre informazioni

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli amministratori e all'organo di controllo (articolo 2427, primo comma, n. 16, C.c.).

Qualifica	Compenso
Amministratori	91.288
Collegio sindacale	44.397

Il presente bilancio, composto da stato patrimoniale, conto economico, nota integrativa e relazione sulla gestione, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Presidente del Consiglio di amministrazione
Massimo Colosimo

ALLEGATI ALLA NOTA INTEGRATIVA

LAMEZIA SEA AIRPORT

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Contratti di Leasing

	Dati
Ente erogatore	MPS LEASING & FACTORING
Contratto di leasing n.	01164132
Data contratto	15/05/2008
Bene utilizzato	N.1 AUTOBUS COBUS 3000
Data versamento Maxicanone	16/05/2008
Importo maxicanone	28.200,00
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80
Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimesl.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	3.807,02
Data di entrata in funzione del bene	30/06/2008
Scadenza 1° canone ordinario	16/05/2008
Data riscatto del bene	31/01/2015
Importo richiesto per il riscatto	2.820,00
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	282.000,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00

RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	282.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	282.000,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00
a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00
a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00
a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	282.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	282.000,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	8.752,00
B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro valore netto contabile alla fine dell'esercizio	0,00
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	39.789,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	85.451,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	125.240,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	39.788,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	42.034,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	43.418,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	85.452,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	187.796,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	187.796,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	48.968,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	5.896,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	43.071,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00

Effetto sul risultato dell'esercizio	43.071,00

	Dati
Ente erogatore	MPS LEASING & FACTORING
Contratto di leasing n.	01164134
Data contratto	15/05/2008
Bene utilizzato	N.1 SPAZZATRICE AEROPORTUALE
Data versamento Maxicanone	16/05/2008
Importo maxicanone	20.500,00
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80
Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimest.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	2.767,51
Data di entrata in funzione del bene	30/06/2008
Scadenza 1° canone ordinario	16/05/2008
Data riscatto del bene	31/01/2015
Importo richiesto per il riscatto	2.050,00
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	205.000,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00
RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	205.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	205.000,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00

a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00
a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00
a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	205.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	205.000,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	6.362,00
B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro valore netto contabile alla fine dell'esercizio	0,00
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	28.925,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	62.119,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	91.044,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	28.926,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	30.556,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	31.562,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	62.118,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	136.520,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	136.520,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	35.597,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	4.284,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	31.313,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00
Effetto sul risultato dell'esercizio	31.313,00

	Dati
Ente erogatore	MPS LEASING & FACTORING
Contratto di leasing n.	01164135
Data contratto	15/05/2008
Bene utilizzato	N. 1 AIR STARTER UNIT
Data versamento Maxicanone	16/05/2008
Importo maxicanone	15.686,40
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80
Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimest.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	2.256,51
Data di entrata in funzione del bene	30/06/2008
Scadenza 1° canone ordinario	16/05/2008
Data riscatto del bene	31/01/2015
Importo richiesto per il riscatto	156.864,00
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	0,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00
RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	0,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	0,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00
a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00
a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00

a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	0,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	0,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	4.868,00
B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro valore netto contabile alla fine dell'esercizio	0,00
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	0,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	0,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	0,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	0,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	0,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	0,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	0,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	-4.868,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	-4.868,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	28.871,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	42.765,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	-13.893,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00
Effetto sul risultato dell'esercizio	-13.893,00

	Dati
Ente erogatore	MPS LEASING & FACTORING
Contratto di leasing n.	01164139
Data contratto	15/05/2008
Bene utilizzato	AIR CONDITIONIG UNIT ACU
Data versamento Maxicanone	16/05/2008
Importo maxicanone	13.621,00
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80

Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimest.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	1.959,40
Data di entrata in funzione del bene	30/06/2008
Scadenza 1° canone ordinario	16/05/2008
Data riscatto del bene	31/01/2015
Importo richiesto per il riscatto	1.362,10
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	136.210,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00
RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	136.210,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	136.210,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00
a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00
a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00
a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	136.210,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	136.210,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	4.227,00
B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro	0,00

valore netto contabile alla fine dell'esercizio	
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	19.471,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	43.016,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	62.487,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	19.471,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	20.989,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	22.027,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	43.016,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	88.967,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	88.967,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	25.070,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	4.042,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	21.028,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00
Effetto sul risultato dell'esercizio	21.028,00

	Dati
Ente erogatore	MPS LEASING & FACTORING
Contratto di leasing n.	01164141
Data contratto	15/05/2008
Bene utilizzato	N. 1 SCALA PASSEGGERI SEMOVENTE
Data versamento Maxicanone	16/05/2008
Importo maxicanone	6.900,00
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80
Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimest.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	950,44
Data di entrata in funzione del bene	30/06/2008
Scadenza 1° canone ordinario	16/05/2008
Data riscatto del bene	31/01/2015
Importo richiesto per il riscatto	690,00
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	69.000,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00
RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	69.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	69.000,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00
a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00

a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00
a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	69.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	69.000,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	2.141,00
B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro valore netto contabile alla fine dell'esercizio	0,00
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	9.777,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	21.184,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	30.961,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	9.777,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	10.394,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	10.790,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	21.184,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	45.675,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	45.675,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	12.204,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	1.628,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	10.576,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00
Effetto sul risultato dell'esercizio	10.576,00

	Dati
Ente erogatore	MPS LEASING & FACTORING
Contratto di leasing n.	01164142
Data contratto	15/05/2008
Bene utilizzato	N.2 SCALE PASSEGGERI SEMOVENTI
Data versamento Maxicanone	16/05/2008
Importo maxicanone	13.800,00

N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80
Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimest.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	1.985,15
Data di entrata in funzione del bene	30/06/2008
Scadenza 1° canone ordinario	16/05/2008
Data riscatto del bene	31/01/2015
Importo richiesto per il riscatto	1.380,00
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	138.000,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00
RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	138.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	138.000,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00
a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00
a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00
a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	138.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	138.000,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	4.283,00

B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro valore netto contabile alla fine dell'esercizio	0,00
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	19.727,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	43.581,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	63.308,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	19.726,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	21.265,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	22.317,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	43.582,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	90.135,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	90.135,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	25.399,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	4.096,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	21.303,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00
Effetto sul risultato dell'esercizio	21.303,00

	Dati
Ente erogatore	MPS LEASING & FACTORING
Contratto di leasing n.	01164144
Data contratto	15/05/2008
Bene utilizzato	N. 3 TRATTORI ELETTRICI
Data versamento Maxicanone	16/05/2008
Importo maxicanone	9.708,00
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80
Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimest.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	1.396,51
Data di entrata in funzione del bene	30/06/2008
Scadenza 1° canone ordinario	16/05/2008
Data riscatto del bene	31/01/2015
Importo richiesto per il riscatto	0,00
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	97.080,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00
RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	97.080,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	97.080,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00
a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00
a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00

a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	97.080,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	97.080,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	3.013,00
B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro valore netto contabile alla fine dell'esercizio	0,00
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	14.014,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	29.887,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	43.901,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	14.013,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	15.073,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	14.815,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	29.888,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	64.179,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	64.179,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	17.868,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	2.745,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	15.123,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00
Effetto sul risultato dell'esercizio	15.123,00

	Dati
Ente erogatore	UBI LEASING SPA
Contratto di leasing n.	6005508
Data contratto	06/10/2008
Bene utilizzato	N. 4 AUTOBUS COBUS 3000
Data versamento Maxicanone	15/10/2008
Importo maxicanone	112.800,00
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	79
Durata contratto in mesi	80

Periodicità del canone (Vale 1=mensile,2=bimest.,3,4,6,12)	1
Canoni Anticipati/posticipati 2)Ant./1)Post.	1
Importo rata (netto Iva)	15.368,61
Data di entrata in funzione del bene	09/10/2008
Scadenza 1° canone ordinario	15/10/2008
Data riscatto del bene	09/05/2015
Importo richiesto per il riscatto	11.280,00
Costo sostenuto dal concedente (netto Iva)	1.128.000,00
Spese contrattuali	0,00
Aliquota IVA	0,00
Percentuale detraibilità Iva	0,00
Percentuale detraibilità II.DD	0,00
Eventuale importo limite	0,00
Aliquota di ammortamento virtuale	0,00
Calcolo amm. su base: 1) annuale 2) mensile	1,00
Numero di rate sospese in moratoria (0 per nessuna moratoria)	0
Data inizio moratoria (deve coincidere con scadenza di rata)	
	Importo
BENI RISCATTATI	
Importo del riscatto	0,00
Fondo ammortamento iscritto in contabilità	0,00
Valore netto contabile	0,00
Valore lordo beni riscattati	0,00
Periodo di ammortamento	5,00
Fondo ammortamento inizio esercizio	0,00
Fondo ammortamento fine esercizio	0,00
Valore netto beni riscattati	0,00
RICLASSIFICAZIONE OIC	
ATTIVITA'	
A) Contratti in corso	
a1) Valore beni in leasing alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui valore lordo	1.128.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	1.128.000,00
a2) beni acquistati nell'esercizio	0,00
a3) beni riscattati nell'esercizio	0,00
a4) quote d'ammortamento di competenza dell'esercizio	0,00
a5) rettifiche	0,00
a6) riprese di valore su beni	0,00
a7) Valore beni in leasing al termine dell'esercizio in corso:	
di cui valore lordo	1.128.000,00
di cui fondo ammortamento	0,00
di cui rettifiche	0,00
di cui riprese di valore	0,00
Totale	1.128.000,00
a8) storno dei risconti attivi su operazioni di leasing finanziario	40.272,00
B) Beni riscattati	
b1) differenza di valore dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro	0,00

valore netto contabile alla fine dell'esercizio	
C) PASSIVITA'	
c1) debiti impliciti alla fine dell'esercizio precedente:	
di cui nell'esercizio successivo	155.676,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	411.425,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	567.101,00
c2) debiti impliciti sorti nell'esercizio	0,00
c3) riduzioni per rimborso delle quote capitale	155.676,00
c4) riduzioni per riscatti nel corso dell'esercizio	0,00
c5) debiti impliciti alla fine dell'esercizio:	
di cui nell'esercizio successivo	164.933,00
di cui scadenti tra 1 e 5 anni	246.492,00
di cui scadenti oltre 5 anni	0,00
Totale	411.425,00
c6) storno dei ratei su canoni di leasing finanziario	0,00
D) effetto complessivo lordo a fine esercizio (A+B-C)	676.303,00
E) effetto netto fiscale	0,00
F) effetto sul patrimonio netto a fine esercizio	676.303,00
CONTO ECONOMICO	
Storno canoni su operazioni di leasing finanziario (*)	201.299,00
Rilevazione quote ammortamento su contratti in essere	0,00
Rilevazione quote ammortamento su beni riscattati	0,00
Rilevazione onere finanziario su operazioni di leasing	28.747,00
Rettifiche / riprese su beni leasing	0,00
Effetto sul risultato ante imposte	172.552,00
Rilevazione effetto fiscale	0,00
Effetto sul risultato dell'esercizio	172.552,00

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Indici di bilancio al 31/12/2012

	31/12/2012	31/12/2011
Indici finanziari		
Liquidità primaria	0,59	0,67
Liquidità secondaria	0,59	0,67
Indici di rotazione (espressi in giorni)		
Rotazione rimanenze		
Rotazione crediti	131,38	146,57
Rotazione debiti	186,23	182,68
Indici reddituali espressi in percentuale		
R.O.E.		
R.O.I.		
R.O.D.	0,01	0,00
Indici di produttività		
Utile operativo su dipendenti		
Utile netto su dipendenti		
Ricavi vendite e prestazioni su dipendenti		
Indici di solidità		
Indice di indebitamento	2,24	1,67
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,59	0,69
Margine di tesoreria	(7.313.267)	(5.460.588)
Margine di struttura	(9.835.639)	(7.613.363)
Capitale circolare	(7.313.267)	(5.460.588)

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Conto economico riclassificato a costi fissi e variabili

	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
Ricavi totali	**24.725.468**	**24.135.906**	**20.826.308**
Consumi			
- Costi fissi			
- Costi variabili	331.764	409.142	304.248
	331.764	**409.142**	**304.248**
Costo del lavoro			
- Costi fissi	11.983.051	11.585.552	11.092.239
- Costi variabili			
	11.983.051	**11.585.552**	**11.092.239**
Spese di produzione e di vendita			
- Costi fissi	3.996.469	3.996.469	3.618.470
- Costi variabili	8.627.763	8.244.088	3.201.761
	12.624.232	**12.240.557**	**6.820.231**
Ammortamenti			
- Costi fissi	1.733.413	1.691.212	1.623.346
- Costi variabili			
	1.733.413	**1.691.212**	**1.623.346**
Altre spese generali			
- Costi fissi	249.971	79.835	104.743
- Costi variabili			
	249.971	**79.835**	**104.743**
Proventi finanziari	17.800	28.184	8.700
Oneri finanziari	19.343	13.291	1.400
Reddito di competenza	**(2.198.506)**	**(1.855.499)**	**888.801**
Proventi straordinari e rivalutazioni	448.669	123.765	69.788
Oneri straordinari e svalutazioni	228.006	380.091	137.299
Risultato ante Imposte	**(1.977.843)**	**(2.111.825)**	**821.290**
Imposte	(273.854)	(34.389)	781.457
Reddito (perdita) netto	**(1.703.989)**	**(2.077.436)**	**39.833**

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Conto economico riclassificato a valore aggiunto

	31/12/2012		*31/12/2011*		*31/12/2010*	
	Valore	*%*	*Valore*	*%*	*Valore*	*%*
Ricavi netti	22.432.660	100	23.440.908	100	20.080.089	100
Costi esterni	13.205.967	58,87	12.729.534	54,30	7.229.222	36
Valore aggiunto	**9.226.693**	**41,13**	**10.711.374**	**45,70**	**12.850.867**	**64**
Costo lavoro	11.983.051	53,42	11.585.552	49,42	11.092.239	55,24
Margine operativo lordo	**(2.756.358)**	**(12,29)**	**(874.178)**	**(3,73)**	**1.758.628**	**8,76**
Ammortamenti	1.733.413	7,73	1.691.212	7,21	1.623.346	8,08
Reddito operativo della gestione tipica	**(4.489.771)**	**(20,01)**	**(2.565.390)**	**(10,94)**	**135.282**	**0,67**
Proventi diversi	2.292.808	10,22	694.998	2,96	746.219	3,72
Reddito operativo	**(2.196.963)**	**(9,79)**	**(1.870.392)**	**(7,98)**	**881.501**	**4,39**
Proventi finanziari	17.800	0,08	28.184	0,12	8.700	0,04
Oneri finanziari	19.343	0,09	13.291	0,06	1.400	0,01
Reddito di competenza	**(2.198.506)**	**(9,80)**	**(1.855.499)**	**(7,92)**	**888.801**	**4,43**
Proventi straordinari e rivalutazioni	448.669	2	123.765	0,53	69.788	0,35
Oneri straordinari e svalutazioni	228.006	1,02	380.091	1,62	137.299	0,68
Reddito ante imposte	**(1.977.843)**	**(8,82)**	**(2.111.825)**	**(9,01)**	**821.290**	**4,09**
Imposte	(273.854)	(1,22)	(34.389)	(0,15)	781.457	3,89
Reddito (perdita) netta	***(1.703.989)***	***(7,60)***	***(2.077.436)***	***(8,86)***	***39.833***	***0,20***

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) - Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Stato patrimoniale riclassificato

Attivo	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
Attività disponibili	10.682.183	11.225.613	12.651.132
- Liquidità immediate	951.058	776.811	2.179.835
- Liquidità differite	9.731.125	10.448.802	10.471.297
- Rimanenze finali			
Attività fisse	17.925.060	17.406.773	15.670.637
- Immobilizzazioni immateriali	224.787	120.295	100.812
- Immobilizzazioni materiali	11.542.717	12.590.267	10.562.685
- Immobilizzazioni finanziarie	6.157.556	4.696.211	5.007.140
Capitale investito	**28.607.243**	**28.632.386**	**28.321.769**

Passivo			
Debiti a breve	17.995.450	16.686.201	11.457.137
Debiti a medio/ lungo	2.522.372	2.152.775	4.993.785
Mezzi propri	8.089.421	9.793.410	11.870.847
Fonti del capitale investito	**28.607.243**	**28.632.386**	**28.321.769**

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Determinazione del Break-Even Point al 31/12/2012

Determinazione

Decrizione	Costi Fissi	Costi Variabili
Consumi		331.764
Costo del Lavoro	11.983.051	
Spese di produzione e di vendita	3.996.469	8.627.763
Ammortamenti	1.733.413	
Altre spese generali	249.971	
Proventi e Oneri finanziari	1.543	
	17.964.447	8.959.527
Costi Totali		**26.923.974**

Riepilogo

Descrizione	Importo	Percentuale
Costi fissi	17.964.447	72,66 %
Costi variabili	8.959.527	36,24 %
Costi totali	26.923.974	108,89 %
Ricavi totali	24.725.468	100 %
Reddito di competenza	**(2.198.506)**	**(8,89) %**

Determinazione Punto di Equilibrio

Descrizione	Valore
Punto di equilibrio	113,94
Ricavi al punto di equilibrio	28.173.349
Indice di efficienza della produzione	0,88

S.A.CAL.S.P.A.

Sede in C/O AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME - 88046 LAMEZIA TERME (CZ) Capitale sociale Euro 7.755.000,00 i.v.

Rendiconto finanziario al 31/12/2012

	2012	2011	2010
Liquidità all'inizio dell'esercizio	776.811	2.179.835	2.361.911
Utile/(perdita)	(1.703.989)	(2.077.436)	39.833
Ammortamenti immob. materiali	1.618.947	1.635.639	1.580.382
Accantonamenti	284.466	75.573	93.660
Risultato gestione finanziaria	1.543	(14.893)	(7.300)
Risultato gestione extra caratteristica	(220.663)	256.326	67.511
CASH FLOW LORDO	**(19.696)**	**(124.791)**	**1.774.086**
Variazioni attivo circolante	(358.328)	(122.242)	(714.490)
Variazioni di passivo circolante	2.076.812	2.868.125	1.503.716
CASH FLOW OPERATIVO	**1.698.788**	**2.621.092**	**2.563.312**
Risultato gestione finanziaria	(1.543)	14.893	7.300
CASH FLOW OPERATIVO NETTO	**1.697.245**	**2.635.985**	**2.570.612**
Investimenti tecnici	(571.397)	(3.663.221)	(1.305.696)
Variazione immob. immat., finanz. oltre 12 mesi, crediti/ratei/risconti oltre 12 mesi	(489.832)	436.183	520.715
Risultato gestione extra-caratteristica	220.663	(256.326)	(67.511)
CASH FLOW PREFINANZIAMENTI	**856.679**	(847.379)	**1.718.120**
Rimborsi debiti a M/L	(397.966)	(480.071)	(1.817.138)
Accantonamenti	(284.466)	(75.573)	(93.660)
Aumento/riduzione Patrimonio Netto			

	-	(1)	10.602
CASH FLOW FINALE	**174.247**	(1.403.024)	(182.076)
Liquidità alla fine dell'esercizio	951.058	776.811	2.179.835
Cassa e banche attive	951.058	776.811	2.179.835
check	-	-	-

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

LAMEZIA AIRPORT

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Genova, 49
95127 CATANIA CT

Telefono +39 095 449397
Telefax +39 095 442453
e-mail it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli Azionisti della
S.A.CAL. – Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio S.A.CAL. – Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della S.A.CAL. – Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 9 luglio 2012.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della S.A.CAL. – Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. al 31 dicembre 2012 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della S.A.CAL. – Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.

4 Si richiama l'attenzione sull'informativa fornita dagli amministratori nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione sui seguenti aspetti.

4.1 Gli amministratori indicano in nota integrativa di non aver iscritto nel bilancio al 31 dicembre 2012 le quote di accantonamento al "Fondo antincendio" relative alle annualità 2010, 2011 e 2012, per le quali ricorre l'obbligo di contribuzione ai sensi dell'art. 4, comma 3 bis, del D.L. 185/2008 convertito con Legge 2/2009. La Società ha presentato ricorso, ancora in fase di giudizio, avverso la richiesta avanzata da Enac. Inoltre, gli amministratori informano che, con riferimento al contenzioso in parola, in data 20 marzo 2013 è stato notificato alla Società un decreto ingiuntivo, per le annualità in parola, per il pagamento di €1.387 mila a fronte del quale gli amministratori stessi hanno presentato

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Aosta Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia Cagliari
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Udine Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.585.850,00 i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

immediato ricorso. Relativamente ai succitati ricorsi i consulenti legali di fiducia della Società ritengono che è presumibile attendersi un esito positivo degli stessi stante la valenza e fondatezza delle argomentazioni addotte in sede giudiziale.

4.2 La Società chiude l'esercizio 2012 con un risultato negativo di €1.704 mila, dovuto, per il secondo anno consecutivo, all'incidenza dei costi di "contribuzione Ryanair". Gli amministratori dichiarano d'aver proceduto, nel corso del 2013, ad una riduzione pari al 50% di tali costi e che è precisa volontà sia degli Azionisti sia degli stessi amministratori di non sostenere in futuro tali costi senza la totale copertura finanziaria da parte degli enti locali interessati.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della S.A.CAL. – Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della S.A.CAL. – Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. al 31 dicembre 2012.

Catania, 14 giugno 2013

KPMG S.p.A.

Giovanni Giuseppe Coci
Socio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AEROPORTO

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL PROGETTO DI BILANCIO 31/12/2012. "

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio della Società S.A.CAL. S.p.A. al 31.12.2012, redatto dal Consiglio di Amministrazione ai sensi di legge e dallo stesso consegnato a questo Collegio il 31.05.2013, unitamente alla nota integrativa e alla relazione degli amministratori sulla gestione, ai sensi dell'art. 2428 Cod. Civ..

La dilazione, rispetto al termine (30/04/2013) stabilito dall'art. 2364, c. 2, del Cod. Civ. è stata ritenuta necessaria dal Consiglio di Amministrazione e deliberata nella seduta del 12/03/2013, a causa del protrarsi della conclusione del procedimento di rendicontazione del progetto Calabria in volo. Tali ragioni non sono riportate nella Relazione degli Amministratori sebbene l'art. 2364, 2° comma, del cod. civ. lo preveda.

Si premette che il controllo legale dei conti non è esercitato da questo Collegio dei Sindaci ex art.2409 bis II comma c.c. ma da una Società di Revisione iscritta nell'apposito registro ex art. 2409 bis I comma c.c..

Il Collegio, in pari data , ha avuto un incontro con il Dott Giuseppe Truzzo, Manager della Società di Revisione KPMG SpA nominata ai sensi dell'art. 2409 bis del Cod. Civ., all'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società nella seduta del 24/06/2011.

Nel corso della riunione si ha avuto anche un confronto, telefonico, con il Dott. Giovanni Coci, socio della predetta KPMG.

In merito agli adempimenti preliminari connessi all'approvazione della Bozza del Bilancio Esercizio 2012,da parte dell'assemblea SACAL per il 30/Giugno/2013 in I° convocazione ed in II° per il 1/Luglio 2013, sono stati trattati i seguenti argomenti:

- Credito verso ALITALIA di € 1.026.677: è confermata la linea contabile adottata dagli Amministratori sulla base del parere in data 30/Aprile/2013 dello Studio Legale Mormino;
- Contabilizzazione del costo del c.d. " Fondo antincendio" di cui all'art. 4 comma 3 bis D.L. 29/11/208 conv. in L. n. 2 del 28.1.209: è confermata la linea contabile adottata dagli Amministratori sulla base del citato parere legale sul punto specifico;
- Crediti/Debiti verso INPS personale ex CONSAER: è confermata la veridicità dei valori iscritti al conto INPS, con crediti superiori ai debiti;
- Conta di Cassa 30/31 dicembre/2012: le verifiche della conta fisica risultavano allineate al dato contabile al 31/12/2012;
- Esodo Agevolato del Direttore Generale Ing. Pasquale Clericò: è confermato il criterio adottato per l'imputazione del costo nella misura dei dodici/tredicesimi;
- Riconciliazione delle partite debitorie e creditorie: è confermato il dato contabile con la riconciliazione;
- All'attualità non sono emerse particolari criticità da affrontare.

A data odierna, non risulta depositata la relazione al Bilancio del 2012 da parte di detta Società di Revisione che ha peraltro assicurato la redazione del parere di competenza entro il 14 c.m.

Il Collegio dà atto che in data 18/04/2012 ha incontrato alcuni Membri dell'Organismo di Vigilanza, di cui è stato sostituito un Componente, come risulta da verbale del C.D.A. 11/02/2013.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31/12/2012, la nostra attività, che risulta anche verbalizzata in nove sedute, è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare:
Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Nel corso dell'anno 2012, si sono tenute undici adunanze del Consiglio di Amministrazione, con la partecipazione dei componenti del Collegio, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Si dà atto altresì delle dimissioni del Presidente Ing. Vincenzo Speziali verbalizzate nel C.D.A. del 27/09/2012 che ha affidato la Presidenza F.F. al Dott. Gianpaolo Bevilacqua, poi sostituito nell' attuale Presidenza con verbale del C.D.A. 11/02/2013.

Il capitale sociale di € 7.755.000,00, alla data odierna, risulta interamente sottoscritto e versato.

Va evidenziato che la perdita relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2011 è stata interamente ripianata con l'utilizzo con il fondo di riserva straordinaria che da € 3.060.929 e' passato ad euro 983.493.

Anche l'esercizio 2012 chiude in perdita per € 1.703.989.

Con riferimento ai " costi di pubblicità contabilizzati tra le immobilizzazioni immateriali per euro 119.198, il Collegio evidenzia di aver espresso il proprio parere positivo in merito.

Abbiamo ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte secondo le modalità stabilite dall'atto costitutivo, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società.

I risultati del traffico, come indicati nella relazione degli Amministratori della Società, segnano un decremento del 3,83% con un calo di 87.965 passeggeri. Si è registrato nell'anno 2012, un differenziale negativo tra ricavi e costi di € 2.196.963 che, al netto delle partite straordinarie, indica un risultato negativo prima delle imposte di € 1.977.843 ed una perdita di esercizio pari ad € 1.703.989.

L'esercizio in argomento è il quarto che la Società S.A.CAL. ha gestito in regime di concessione quarantennale e, a tale riguardo, non abbiamo da porre in evidenza deliberazioni adottate dal Consiglio di Amministrazione in contrasto con gli obblighi posti a carico della Società concessionaria, come indicati all'art. 4 della relativa Convenzione e, tra i quali, risalta e costituisce scopo primario della concessione quello di garantire la piena funzionalità ed efficienza degli impianti e la complessiva sicurezza operativa.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato del controllo contabile e dall'esame dei documenti aziendali e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce, nel 2012 da parte di soci, ex art. 2408 cod. civ.. Si rappresenta, con riguardo alla richiesta del 6.3.2013 del Dott. De Rango, in nome e per conto del Socio UBI Banca Carime in relazione alla prospettata incerta legittimità di alcuni atti ed Ordini di Servizio della gestione Presidente F.F. Dott. Bevilacqua che, come risulta dal verbale della seduta del C.D.A. del 12/03/2013 e da quello del Collegio n.130 del 23.5.2013, gli atti adottati sono stati revocati con effetto " ex tunc" e che non risultano avviate azioni legali da parte dei dipendenti.

Non sono pervenute notizie da parte dei componenti il Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 2391 del cod. civ.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi.

Abbiamo esaminato il bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2012, in merito al quale riferiamo che, non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato dalle norme della legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, Cod. Civ..

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni da riferire al riguardo.

La proposta del C.D.A. all'Assemblea per l' approvazione del bilancio d'esercizio della Società Aeroportuale Calabrese S.A.CAL. S.p.A., chiuso il 31/12/2012, evidenzia un risultato di esercizio negativo al lordo delle imposte per € 1.977.843 e una perdita di esercizio di €. 1.703.989 al netto delle imposte.

Il Collegio, tenuto conto che non si verte nell'ipotesi di cui all'art. 2446 c.c., prende atto della volontà del C.D.A. di proporre all'Assemblea il riporto all'Esercizio successivo della sopradistinta perdita avuta nell'esercizio 2012.

Lamezia Terme, 03 giugno 2013.

Il Collegio Sindacale
Dott. Luigi D'Andrea - Presidente
Dott. Giuseppe Pepe – Sindaco effettivo
Dott. Angelo Zizza – Sindaco effettivo

Sogas S.p.A.			
Forma giuridica	Società per azioni		
Sede legale	Via Provinciale Ravagnese, 11 – Reggio Calabria		
Telefono	0965/636572		
Sito Internet	www.aeroportodellostretto.it		
Posta elettronica certificata	protocollo@pec.aeroportodellostretto.it		
Oggetto sociale	La società ha per oggetto lo sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio delle attività dello scalo dell'Aeroporto dello Stretto; in via subordinata ed a carattere non prevalente, le attività ed i servizi connessi e collegati, tra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo, servizi di collegamento a terra ed in mare per passeggeri ed equipaggi, pubblicità, bar e ristorazione, rivendita di giornali, libri, tabacchi, valori bollati e postali, autonolo con o senza conducente, telefoni, ecc…		
Amministratori ***(non vi sono rappresentanti regionali)***	*Cognome, Nome, Carica*	*Data Nomina*	*Data Scadenza*
	Carlo Alberto Porcino (Presidente)	27/07/2011	Fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2013
	Michele Bisignano	27/07/2011	Fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2013
	Vincenzo Calarco	27/07/2011	Fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2013
	Luca Maio	27/07/2011	Fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2013
	Antonio Barrile	27/07/2011	Fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2013
Trattamento Economico Complessivo incarichi di Amministratore *	€ 115.200,00		
Collegio Sindacale ***(in grassetto i componenti di nomina regionale)***	*Cognome, Nome, Carica*	*Data Nomina*	*Data Scadenza*
	Renato Antonelli (Presidente)		
	Domenico Pensabene (Effettivo)		
	Giorgio Chiaula (Effettivo)		
	Stefania De Lorenzo (Supplente)		
	Giuseppe Gullì (Supplente)		
Composizione Capitale Sociale	*Socio*	*Quota Partecipazione*	
	Regione Calabria	13,02%	
	Provincia di Reggio Calabria	67,38%	
	Provincia di Messina	14,96%	
	Comune di Reggio Calabria	4,63%	
	CCIAA di Reggio Calabria	0,01%	

*Il dato si rifersce al bilancio al 31/12/2012

... A ... ALL'ATTO

... N. 3331 ... DI RACCOLTA

S T A T U T O DELLA SOCIETA' DI GESTIONE PER L'AEROPORTO DELLO STRETTO SO.G.A.S S.P.A.

Denominazione – Sede – Durata - Oggetto

ARTICOLO. 1 – E' costituita una società per azioni con la denominazione "SOCIETA' DI GESTIONE PER L'AEROPORTO DELLO STRETTO – SO.G.A.S – SOCIETA' PER AZIONI", che, in forma abbreviata, potrà usare alternativamente anche la sigla "SO.G.A.S. – S.P.A.".

ARTICOLO 2 - La società ha sede legale presso l'aeroporto dello Stretto, in via Provinciale Ravagnese, n.11, Reggio Calabria.

Essa potrà, nelle forme di legge, istituire filiali, succursali, depositi, agenzie, rappresentanze, uffici, sedi amministrative, secondarie ed operative, in Italia ed all'estero.

Il domicilio legale dei soci per ogni rapporto con la società è quello risultante dal libro soci.

ARTICOLO 3 – La società ha per oggetto:

a)in via principale, lo sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento , gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale dell'Aeroporto dell Stretto;

b)in via subordinata ed a carattere non prevalente, le attività ed i servizi connessi e collegati, tra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo, servizi di collegamento a terra ed in mare per passeggeri ed equipaggi, pubblicità, [illegible]

senza conducente, telefoni, internet point, deposito bagagli, ser
vizio di informazione ed assistenza turistica, agenzie di viaggio
turismo, biglietteria, spedizioni, parcheggio per autovetture, sor
veglianza, rivendita prodotti per provviste a bordo degli aerei, ri
fornimento carburanti aeromobili ed in genere ogni altra attivit
commerciale o di servizi da esercitare nei locali e negli spaz
dell'aeroporto in via diretta o mediante affidamento ad altri sog
getti. Il tutto nei limiti consentiti delle leggi vigenti, previo l'otte
nimento di eventuali autorizzazioni, licenze, concessioni
quant'altro eventualmente necessario per lo svolgimento di tutt
le citate attività.

La società potrà compiere, nel rispetto delle norme vigenti
tutte le operazioni necessarie, utili o connesse per il raggiungi
mento dell'oggetto sociale; potrà, tra l'altro, assumere finanzia
menti e mutui; ricevere e prestare avalli, fideiussioni ed altre ga
ranzie anche reali, in favore di soci o di terzi; costituire trust; as
sumere interessenze e partecipazioni in associazioni, enti, con
sorzi o altre società o imprese aventi oggetto analogo ed affin
o, comunque, connesso al proprio.

ARTICOLO 4 - La durata della società è fissata al 31 dicembr
2050 (31/12/2050) e potrà essere ulteriormente prorogata co
deliberazione dell'assemblea straordinaria dei soci a termine d
legge.

CAPITALE

ARTICOLO 5 – Il Capitale sociale è fissato in euro 4.000.000,0

(quattraemilioni) ed è rappresentato da n. 9.523.810 (novemilionicinquecentoventitremilaottocentodieci) azioni, nominative ed indivisibili, da Euro 0,42 (zerovirgolaquarantadue) ciascuna.

La partecipazione dei soci pubblici al capitale sociale ha il vincolo della proprietà maggioritaria con il mantenimento di una partecipazione complessiva non inferiore al 51% (cinquantuno per cento).

L'ingresso di altri enti locali nella società avviene mediante un corrispondente aumento del capitale sociale.

Ai sensi dell'art. 2 comma 2 del decreto del ministro dei trasporti e della navigazione di concerto col ministro del tesoro del 12 novembre 1997 n. 521 (G.U. 9 aprile 1998 n. 83), la scelta del socio privato di maggioranza avviene sulla base di procedure ad evidenza pubblica attivate mediante un confronto concorrenziale, determinato in base alle previsioni di cui agli artt. 2 e 3 del d.p.r. n. 533/1996, che tenga in particolare conto le capacità tecniche e finanziarie dei soggetti interessati. Ai sensi dell'art. 2 comma 3 dello stesso decreto ministeriale n. 521/1997, la cessione a privati delle quote di maggioranza è subordinata all'espletamento delle procedure di evidenza pubblica di cui al d.l. n. 332/1994, convertito dalla legge n. 474/1994, come richiamato dall'art. 1 comma 1-ter del d.l. 251/1995, convertito dalla legge n.

collocazione sul mercato sarà non inferiore al 5% (cinque pe

cento).

I rapporti tra soci pubblici e privati, nell'ipotesi di perdita di con

trollo da parte dei primi, sono regolati da appositi accordi da per

fezionarsi al momento dell'ingresso del privato nella società, a

sensi e per gli effetti dell'art. 5 del decreto ministeriale n

521/1997.

AZIONI

ARTICOLO 6 – L'organo amministrativo può chiedere in ogni mo

mento ai soci, nei modi e termini che reputa convenienti, i versa

menti ancora dovuti sulle azioni sottoscritte e non interament

liberate. A carico degli azionisti in ritardo nei versamenti richie

sti decorre l'interesse corrispondente a quello previsto per

"prime rate" calcolato dall'Associazione Bancaria Italiana (A.B.I.

dalla data in cui i versamenti avrebbero dovute eseguirsi, salvo

diritti della società a norma di leggi.

Fermo restando il richiamo alle procedure previste dall'art. 2 de

decreto ministeriale n. 521/1997, in caso di perdita della posi

zione di maggioranza dei soci pubblici, il trasferimento delle a

zioni o di diritti reali sulle stesse, per atto tra vivi a qualunque ti

tolo, ivi compresi permuta, donazione, conferimento, costituzio

ne in pegno, usufrutto o altri vincoli, espropriazione forzata, ag

giudicazione pubblica e giudiziaria, fallimento o altre procedur

concorsuali, è soggetto al gradimento del consiglio di ammini

strazione. Il socio comunicherà con lettera raccomandata alla so

cietà la propria volontà di trasferire o di vincolare le azioni con l'indicazione del beneficiario e delle altre modalità dell'operazione. Il consiglio di amministrazione dovrà esprimere il proprio parere in ordine al gradimento entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento delle predetta comunicazione, con lettera raccomandata inviata all'indirizzo del socio. Il gradimento si intenderà concesso qualora non pervenga al socio, a mezzo di altra lettera raccomandata, espresso rifiuto entro il suddetto termine di sessanta giorni.

Il Consiglio di Amministrazione si esprimerà sul gradimento con decisione motivata. Il gradimento sarà negato solo quando l'acquirente non offra, garanzie sufficienti in ordine alla propria capacità finanziaria, comprovata capacità tecnica ed esperienza nel settore dei servizi connessi alla gestione aeroportuale o, per condizioni oggettive o per l'attività svolta attualmente o potenzialmente, il suo ingresso in società possa risultare pregiudizievole per il proseguimento dell'oggetto sociale, confliggente con l'interesse della società o degli altri soci o si trovi in posizione di concorrenza con la società.

In caso di rifiuto del gradimento, nella medesima suddetta comunicazione al socio, la società dovrà indicare altro acquirente gradito. L'azionista è, comunque, libero di rifiutare l'indicazione data dalla società, e conservare la titolarità delle proprie azioni.

[illegible] gradimento [illegible] trasferi-

[illegible] società [illegible] con

comporti la perdita della posizione di maggioranza dei soci pu

blici.

Verificatosi il consenso alla alienazione da parte del consiglio

amministrazione, ove trattasi di alienazione a titolo oneros

dovrà essere garantito il diritto di prelazione a favore degli alt

soci.

In caso di trasferimento della piena proprietà, o di altro diritt

reale, di tutte o parte delle azioni spettanti ad un socio, è ricon

sciuto agli altri soci il diritto di prelazione, in proporzione alle a

zioni da essi già possedute, con diritto di accrescimento sulle a

zioni per cui non è stato esercitato il diritto di prelazione da par

te degli altri soci. Il socio alienante dovrà comunicare a tutti i so

ci risultanti dal libro dei soci, mediante lettera raccomandata co

avviso di ricevimento, la sua intenzione di vendere, con l'indica

zione del potenziale acquirente, del prezzo e delle modalità di pa

gamento. I soci che intendono esercitare il diritto di prelazion

devono darne comunicazione al socio alienante mediante letter

raccomandata con avviso di ricevimento, entro sessanta giorn

dal ricevimento dell'offerta di cui sopra, con l'indicazion

dell'ammontare delle azioni per le quali si intende esercitare

diritto. In caso di pluralità di soci che esercitino il diritto di prela

zione, le azioni da alienare saranno ripartite tra gli stessi, in pro

porzione a quelle rispettivamente possedute.

La stessa disciplina si applica ai trasferimenti a qualunque titol

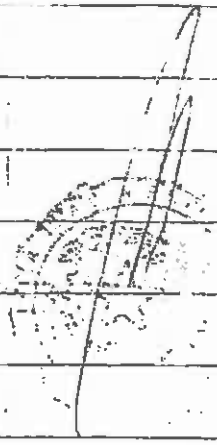
di diritti d'opzione spettanti ai soci in caso di aumenti di capitale

ASSEMBLEE

ARTICOLO 7 - L'assemblea regolarmente costituita rappresenta la totalità dei soci e le sue deliberazioni, prese in conformità alla legge ed al presente statuto obbligano tutti i soci, ancorchè assenti o dissenzienti.

L'assemblea è ordinaria e straordinaria ai sensi di legge.

ARTICOLO 8 – Le assemblee ordinarie e straordinarie saranno convocate dal consiglio di amministrazione anche fuori della sede della società, purchè nei paesi dell'Unione Europea, con avviso da pubblicarsi sulla gazzetta ufficiale almeno 15 giorni prima di quello fissato per l'adunanza. Nell'avviso devono essere indicati, il luogo, il giorno, l'ora, nonché l'elenco delle materie da trattare, e potrà essere anche indicato il giorno e l'ora dell'eventuale seconda convocazione, che non potrà aver luogo nello stesso giorno fissato per la prima.



In mancanza delle formalità suddette, l'assemblea si reputa regolarmente costituita quando è rappresentato l'intero capitale sociale e sono intervenuti tutti gli amministratori ed i componenti del collegio sindacale. Tuttavia, in tale ipotesi, ciascuno degli intervenuti può opporsi alla discussione degli argomenti sui quali non si ritenga sufficientemente informato. Possono essere ammessi all'assemblea gli azionisti iscritti nel libro dei soci almeno cinque giorni prima di quello fissato per l'assemblea e che abbia-

o presso gli enti indicati nell'avviso di convocazione.

Per i soci, pubblici o privati, forniti di personalità giuridica, par tecipano i rispettivi rappresentanti legali, secondo legge o statu to, o altra persona delegata ai sensi del successivo art. 10.

Il socio in mora nei versamenti può intervenire all'assemblea m non può esercitare il diritto di voto.

ARTICOLO 9 – L'assemblea è convocata quando il consiglio d amministrazione lo ritenga opportuno; il consiglio di amministra zione è tenuto a disporre la convocazione quando ne sia presen tata richiesta da tanti soci che rappresentino almeno la quint parte del capitale sociale e che nella domanda indichino espres samente gli argomenti da trattare.

L'assemblea ordinaria deve essere convocata almeno una volt ogni anno, entro quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio socia le, per l'approvazione del bilancio o, quando particolari esigenz lo richiedono entro sei mesi.

ARTICOLO 10 – Ogni socio, che ha diritto di intervenire all'as semblea, può farsi rappresentare conferendo delega scritta sottoscritta, fermi le limitazioni e i divieti previsti dall'art. 237 del codice civile.

Nessun socio può cumulare più di una delega.

Spetta al presidente dell'assemblea di constatare la regolarit delle singole deleghe ed in genere il diritto di intervento all'as semblea.

ARTICOLO 11 – L'assemblea ordinaria delibera sugli oggetti indi

cati nell'art. 2364, comma 1 codice civile e su ogni altro oggetto previsto dal presente statuto.

L'assemblea ordinaria è regolarmente costituita in prima convocazione con la presenza di tanti soci che rappresentino almeno la metà del capitale sociale. In seconda convocazione l'assemblea ordinaria delibera qualunque sia la parte di capitale rappresentata dai soci intervenuti. Essa delibera con il voto favorevole della maggioranza assoluta del capitale rappresentato ed avente diritto al voto.

L'assemblea straordinaria delibera sulle modifiche dell'atto costitutivo e dello statuto, sullo scioglimento della società e sulla nomina ed i poteri dei liquidatori.

L'assemblea straordinaria , in prima convocazione, delibera con il voto favorevole tanti soci che rappresentino più della metà del capitale sociale. In seconda convocazione l'assemblea straordinaria delibera con il voto favorevole di tanti soci che rappresentino più del terzo del capitale sociale. Tuttavia, ai sensi dell'art. 2369 comma 4 codice civile, anche in seconda convocazione, è necessario il voto favorevole di tanti soci che rappresentino più della metà del capitale sociale per le deliberazioni concernenti il cambiamento dell'oggetto sociale, la trasformazione della società, lo scioglimento anticipato di questa, il trasferimento della sede sociale all estero e l emissione di azioni privilegiate.

secondo le disposizioni di legge.

ARTICOLO 12 – L'assemblea è presieduta dal presidente del consiglio di amministrazione, oppure, da altra persona a ciò designata dall'assemblea.

L'assemblea su proposta del presidente nomina il segretario anche non azionista, a meno che il verbale non venga redatto da un notaio.

L'assemblea può designare due scrutatori fra gli azionisti o sindaci presenti.

ARTICOLO 13 - Compete al presidente l'accertamento della regolarità di costituzione dell'assemblea, la direzione della discussione, la determinazione delle modalità per le votazioni.

ARTICOLO 14 - Le deliberazioni dell'assemblea risultano da verbale trascritto sull'apposito libro e sottoscritto dal presidente dal segretario e, nei casi previsti, anche dagli scrutatori.

Nei casi di legge , ed inoltre, quando il consiglio di amministrazione lo ritenga opportuno, il verbale viene redatto da un notaio

AMMINISTRAZIONE E RAPPRESENTANZA

"ARTICOLO 15 – La società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da cinque consiglieri direttamente nominati dagli enti pubblici secondo il criterio in appresso indicato

Nel rispetto della normativa vigente, ogni ente pubblico partecipante alla società ha la facoltà di nominare: un amministratore se titolare di una partecipazione di almeno il 20% (venti per cento) del capitale; due amministratori, se titolare di una partecipi

zione di almeno il 40% (quaranta per cento) del capitale; tre amministratori se titolare di una partecipazione di almeno il 60% (sessanta per cento) del capitale.

I restanti membri verranno nominati come segue:

se in numero pari metà da parte dei soci pubblici calabresi che non raggiungono la soglia minima di partecipazione del 20%, metà da parte dei soci pubblici siciliani che non raggiungono la soglia minima di partecipazione del 20%;

se in numero dispari, uno da tutti i soci pubblici che non raggiungono la soglia minima di partecipazione del 20%, dei restanti, metà da parte dei soci pubblici calabresi che non raggiungono la soglia minima di partecipazione del 20% l'altra metà da parte dei soci pubblici siciliani che non raggiungono la soglia minima di partecipazione del 20%..

I restanti membri saranno nominati come sopra stabilito tenendo conto delle rispettive partecipazioni azionarie.

Gli amministratori restano in carica tre anni e scadono in concomitanza con l'approvazione, da parte dell'assemblea, del bilancio relativo al terzo esercizio del loro mandato; gli stessi sono rieleggibili. A seguito di scadenza per decorrenza del termine fino alla nomina dei nuovi amministratori, restano in carica quelli scaduti in regime di prorogatio, con pienezza di poteri salvo le disposizioni di cui al d.l. n. 293/1994, convertito con legge n. 4[illegible]

[illegible] del consiglio di amministrazione, e in casi eccezionali in cui l'assemblea accerti che lo stesso non sia in grado di funzionare regolarmente, l'assemblea ordinaria provvederà alla gestione della società mediante la nomina di un amministratore unico, il quale cumulerà tutti i poteri, ivi compresa la rappresentanza societaria in deroga alle vigenti norme statutarie Valgono per tutti gli amministratori le cause di ineleggibilità ed incompatibilità previste dalla legge

ARTICOLO 16 – Il consiglio di amministrazione nomina il presidente. Lo stesso consiglio può nominare un segretario, anche estraneo al consiglio stesso; tali funzioni possono essere esercitate anche dal Direttore della società, ove esistente.

ARTICOLO 17 - Il consiglio di amministrazione si riunirà sia nella sede della società che altrove, tutte le volte che il presidente lo giudichi necessario o quando ne sia fatta domanda da oltre la metà dei suoi membri.

Le convocazioni del consiglio di amministrazione saranno disposte dal presidente con lettera raccomandata da spedirsi almeno cinque giorni liberi prima dell'adunanza e, nei casi di urgenza, con telegramma almeno due giorni liberi prima, al domicilio di ciascun consigliere e sindaco effettivo.

L'avviso di convocazione contiene la data, l'ora ed il luogo della riunione e l'ordine del giorno con l'indicazione delle materie da trattare. Le riunioni sono presediute dal presidente. In difetto di tali formalità o termini il consiglio di amministrazione delibera

validamente con la presenza di tutti i componenti in carica e non la presenza dell'intero collegio sindacale.

Le riunioni del consiglio di amministrazione potranno tenersi anche per teleconferenza o per videoconferenza a condizione che tutti i partecipanti possono essere identificati e sia loro consentito di seguire la discussione ed intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti affrontati. Verificatisi tali requisiti, il consiglio di amministrazione si considera tenuto nel luogo in cui si trovano insieme il presidente ed il segretario della riunione stessa, onde consentire loro la stesura e la sottoscrizione del relativo verbale sul relativo libro sociale.

Per la validità delle deliberazioni del consiglio di amministrazione si richiede la presenza della maggioranza dei membri in carica.

Le deliberazioni sono prese con la maggioranza assoluta dei voti presenti; in caso di parità di voti prevale la decisione cui accede il presidente.

Le deliberazioni del consiglio di amministrazione devono risultare da verbale redatto nell'apposito libro sociale a cura del presidente o di che ne fa le veci, sottoscritto da questi e dal segretario.

Quando, per qualsiasi motivo, si verifichi nel consiglio di amministrazione una vacanza ,si procede ai sensi dell'art. 2386 codice

[illegible]

ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della so-

cietà, senza eccezione alcuna.

Il consiglio di amministrazione può delegare le proprie attribu-

zioni o parti di esse al presidente e/o ad un amministratore dele-

gato, anche esterno della società, entro i limiti previsti dell'art.

2381 codice civile.

Il consiglio di amministrazione può nominare direttori institori,

nonché procuratori, per determinati atti o categorie di atti. Il

consiglio può nominare un direttore generale di comprovate spe-

cifiche capacità, anche all'esterno dell'organico societario per i

compiti esecutivi di gestione, determinandone i poteri e gli emo-

luenti.

La firma e la rappresentanza della società di fronte ai terzi ed in

giudizio, sono attribuite, disgiuntamente, al presidente del consi-

glio di amministrazione, ed all'amministratore delegato nei limiti

della delega. La rappresentanza della società, inoltre, spetterà a-

gli institori, ed ai procuratori, se nominati, per determinati atti o

categorie di atti, nei limiti della delega.

ARTICOL 19 - Ai componenti del consiglio di amministrazione, ol-

tre al rimborso delle spese occasionate dalla carica, compete, per

la partecipazione alle sedute, un gettone di presenza nella misu-

ra prevista dalle vigenti norme per i consiglieri della amministra-

zione provinciale di Reggio Calabria. La enumerazione degli am-

ministratori investiti di particolari cariche è stabilita secondo

quanto previsto dall'art. 2389 codice civile.

COLLEGIO SINDACALE

ARTICOLO 20 – Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge o dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento, ed esercita altresì il controllo contabile. Il Collegio dei Sindaci è composto da tre sindaci effettivi e da due supplenti, tutti iscritti a norma di legge nel registro dei Revisori Contabili istituito presso il Ministero di Grazia e Giustizia.

Uno dei Sindaci è nominato dal Ministro del Tesoro, con funzioni di presidente del collegio; un altro dei sindaci effettivi è nominato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione; gli altri sindaci sono nominati dall'assemblea dei soci.

L'assemblea determina la retribuzione da corrispondere ai sindaci effettivi ed al Presidente del Collegio.

La durata di carica del collegio dei sindaci è stabilita in tre anni, decorrenti dalla data di nomina.

ESERCIZI SOCIALI – BILANCIO – UTILI

ARTICOLO 21 – L'esercizio sociale si chiude al trentuno dicembre di ogni anno.

L'organo amministrativo redige il bilancio annuale, comprensivo dello stato patrimoniale, del conto economico e della nota inte-

mente evidenziati ed illustrati, in maniera chiara e distinta, nei bilanci ed in tutti i documenti contabili della società.

ART. 2 – Gli utili risultanti dal bilancio annuale saranno separati come segue:

a)il 5% (cinque per cento) alla riserva legale fino al raggiungimento di una riserva pari al quinto del capitale sociale;

b)l'eventuale eccedenza sarà ripartita tra i soci in proporzione alle azioni da ciascuno di essi possedute, salvo che l'assemblea, su proposta del consiglio di amministrazione, deliberi la destinazione in tutto od in parte a favore di riserve straordinarie o per altra destinazione, oppure disponga di mandarli in tutto o in parte ai successivi esercizi.

Il pagamento dei dividendi viene effettuato nei termini e con le modalità che vengono fissati annualmente dal consiglio di amministrazione.

La società, può acquisire dai soci versamenti in conto capitale o a fondo perduto senza obbligo di rimborso, ovvero, nel rispetto delle norme vigenti, stipulare finanziamenti ed acquisire dai soci medesimi fondi con obbligo di rimborso, improduttivi di interessi, salvo patto contrario.

SCIOGLIMENTO E LIQUIDAZIONE

ARTICOLO 23 – Addivenendosi in qualsiasi tempo e per qualsiasi causa allo scioglimento della società, l'assemblea straordinaria stabilisce le modalità di liquidazione e nominerà uno o più liqui-

datori, fissandone i poteri e gli eventuali compensi.

CLAUSOLA COMPROMISSORIA

ARTICOLO 24 – Tutte le controversie relative al presente contratto, comprese quelle inerenti la sua interpretazione, esecuzione, validità e giuridica esistenza, e ciò anche in sede di liquidazione, e che non siano per norma imperativa deferite al giudice ordinario, saranno decise da un collegio arbitrale, che deciderà in via rituale secondo diritto, composto di tre membri, di cui i primi due nominati uno ciascuno dalle parti in causa ed il terzo, con funzioni di presidente, dai due arbitri così designati o, in caso di disaccordo, dal presidente del tribunale di Reggio Calabria, al quale spetterà altresì la nomina dell'eventuale arbitro non designato da una delle parti entro sessanta giorni dalla richiesta dell'altra parte.

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

ARTICOLO 25 – Per tutto quanto non previsto nel presente statuto verranno osservate le disposizioni di legge.

Firmato Bova Pasquale

Firmato Avv. Salvatore Federico Notaio

Tabellione del Notaio

Reg. Imp.48/81
Rea 87178

SOCIETA' DI GESTIONE PER L'AEROPORTO DELLO STRETTO

Sede in Via Provinciale Ravagnese, 11 – 89131 Reggio di Calabria
Capitale sociale Euro 3.100.000,26 /i.v.)

Bilancio al 31.12.2012

Stato patrimoniale attivo	**31.12.2012**	**31.12.2011**
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (di cui già richiamati)	**789.697**	**919.488**
B) Immobilizzazioni		
I. Immateriali		
1) Costi di impianto e di ampliamento	1.274.746	2.054.881
(Ammortamenti)	(765.695)	(804.046)
Netto	509.051	1.250.835
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	199.129	192.629
(Ammortamenti)	(67.545)	(67.545)
Netto	131.584	125.084
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	19.160	19.160
(Ammortamenti)	--	
Netto	*19.160*	
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	16.857	16.857
(Ammortamenti)	*(8.007)*	*(7.949)*
Netto	*8.850*	*8.908*
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	456.141	366.641
(Ammortamenti)	--	
Netto	*456.141*	*366.641*
7) Altre immobilizzazioni immateriali	291.496	524.566
(Ammortamenti)	---	(316.321)
Netto	291.496	208.245
	1.416.282	**1.978.873**
II. Materiali		
1) Costruzioni leggere	161.580	160.444
(Ammortamenti)	*(79.792)*	*(70.997)*
Netto	*81.788*	*89.447*
2) Impianti e macchinario	1.415.587	1.314.197
(Ammortamenti)	*(987.799)*	*(888.554)*
Netto	*427.788*	*425.643*
3) Attrezzature industriali e commerciali	0	91.820
(Ammortamenti)	*(207)*	*(88.051)*
Netto	*(207)*	*3.769*
4) Altri beni materiali	550.442	382.076
(Ammortamenti)	*(231.019)*	*(217.076)*
Netto	*319.423*	*165.000*
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	263.109	263.108
(Ammortamenti)	--	
Netto	263.109	
	1.091.901	**946.967**

III. Finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate		10.000	10.000
(di cui concessi in leasing)			
b) imprese collegate			
(di cui concessi in leasing)			
c) imprese controllanti			
(di cui concessi in leasing)			
d) altre imprese		210	210
(di cui concessi in leasing)			
		10.210	10.210
2) Crediti			
a) verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			
(di cui concessi in leasing)			
- oltre 12 mesi			
(di cui concessi in leasing)			
b) verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
(di cui concessi in leasing)			
- oltre 12 mesi			
(di cui concessi in leasing)			
c) verso controllanti			
- entro 12 mesi			
(di cui concessi in leasing)			
- oltre 12 mesi			
(di cui concessi in leasing)			
d) verso altri			
- entro 12 mesi	18168		5.000
(di cui concessi in leasing)			
- oltre 12 mesi	457.906		1.347.969
(di cui concessi in leasing)			
		486.284	1363.179
3) Altri titoli			
(di cui concessi in leasing)			
4) Azioni proprie			
(valore nominale complessivo)			
(di cui concessi in leasing)			
Totale immobilizzazioni		**2.994.467**	**4.168.310**
C) Attivo circolante			
I. Rimanenze			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	12.193		
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
		12.193	
II. Crediti			
1) Verso clienti			
- entro 12 mesi	7.113.031		8.775.018
- oltre 12 mesi	1.256.525		1.256.525
		8.369.556	10.031.543

2) Verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			1.074
- oltre 12 mesi			
			1.074
3) Verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4) Verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4-bis) Per crediti tributari			
- entro 12 mesi	1.034.434		1.683.789
- oltre 12 mesi			
		1.034.434	1.683.789
4-ter) Per imposte anticipate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
5) Verso altri			
- entro 12 mesi	2.633.284		516.640
- oltre 12 mesi			
		2.633.284	516.640
III. Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni			
1) Partecipazioni in imprese controllate			
2) Partecipazioni in imprese collegate			
3) Partecipazioni in imprese controllanti			
4) Altre partecipazioni			
5) Azioni proprie (*valore nominale complessivo*)			
6) Altri titoli			
IV. Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari e postali	430.786		605.067
2) Assegni			
3) Denaro e valori in cassa	26.525		16.646
		457.311	1.729.046
Totale attivo circolante		**12.506.778**	**12.854.758**
D) Ratei e risconti			
- disaggio su prestiti			
- vari	928.420		844.597
		928.420	844.597
Totale attivo		**17.219.362**	**18.907.865**
Stato patrimoniale passivo			
A) Patrimonio netto		3.100.000	3.100.000
I. Capitale			
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni			

III. Riserva di rivalutazione		
IV. Riserva legale		
V. Riserve statutarie		
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio		
VII. Altre riserve		
Riserva straordinaria o facoltativa		
Riserva per rinnovamento impianti e macchinari		
Riserva per ammortamento anticipato		
Riserva per acquisto azioni proprie		
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ.		
Riserva azioni (quote) della società controllante		
Riserva non distrib. da rivalutazione delle partecipazioni		
Versamenti in conto aumento di capitale		
Versamenti in conto futuro aumento di capitale		
Versamenti in conto capitale		
Versamenti a copertura perdite		
Riserva da riduzione capitale sociale		
Riserva avanzo di fusione		
Riserva per utili su cambi		
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro		
Riserva da condono ex L. 19 dicembre 1973, n. 823;		
Riserve di cui all'art. 15 d.l. 429/1982		
Riserva da condono ex L. 30 dicembre 1991, n. 413		
Riserva da condono ex L. 27 dicembre 2002, n. 289.		
Fondo contributi in conto capitale (art. 55 T.U.)		
Fondi riserve in sospensione d'imposta		
Riserve da conferimenti agevolati (legge n. 576/1975)		
Fondi di acc.to delle plus. di cui all'art. 2 legge n. 168/12		
Fondi di acc.to delle plusvalenze ex d.lgs n. 124/1933		
Riserva non distribuibile ex art. 2426		
Riserva per conversione EURO		
Altre...		3.099.997
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	793	
IX. Utile d'esercizio	113.974	793
IX. Perdita d'esercizio		
Acconti su dividendi		
Copertura parziale perdita d'esercizio		
Totale patrimonio netto	**3.214.767**	**3.100.790**
B) Fondi per rischi e oneri		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili	12.243	
2) Fondi per imposte, anche differite		

3) Altri	70.212		70.212
Totale fondi per rischi e oneri		**82.455**	**70.712**
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato		**847.809**	**855.922**
D) Debiti			
1) Obbligazioni			
- entro 12 mesi	912		912
- oltre 12 mesi			
2) Obbligazioni convertibili			
- entro 12 mesi			83.794
- oltre 12 mesi			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4) Debiti verso banche			
- entro 12 mesi	42.494		11.271
- oltre 12 mesi			
		42.494	11.271
5) Debiti verso altri finanziatori			
- entro 12 mesi	2.037.951		
- oltre 12 mesi			
		2.037.951	1.525.902
6) Acconti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
7) Debiti verso fornitori			
- entro 12 mesi	5.249.014		6.921.974
- oltre 12 mesi			
		5.249.014	6.921.974
8) Debiti rappresentati da titoli di credito			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
9) Debiti verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
10) Debiti verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
11) Debiti verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
12) Debiti tributari			
- entro 12 mesi	616.843		620.687
- oltre 12 mesi			
		616.843	
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- entro 12 mesi	798.499		1.213.086

		798.499	
- oltre 12 mesi			1.213.086
14) Altri debiti			
- entro 12 mesi	4.308.684		5.842.477
		4.307.875	
- oltre 12 mesi			5.842.477
Totale debiti	**13.054.398**		**14.609.495**
E) Ratei e risconti			
- aggio sui prestiti			
- vari	19.934		271.444
Totale passivo		**17.219.362**	**18.907.863**

Conti d'ordine

1) Rischi assunti dall'impresa

Fideiussioni
- a imprese controllate
- a imprese collegate
- a imprese controllanti
- a imprese controllate da controllanti
- ad altre imprese

Avalli
- a imprese controllate
- a imprese collegate
- a imprese controllanti
- a imprese controllate da controllanti
- ad altre imprese

Altre garanzie personali
- a imprese controllate
- a imprese collegate
- a imprese controllanti
- a imprese controllate da controllanti
- ad altre imprese

Garanzie reali
- a imprese controllate
- a imprese collegate
- a imprese controllanti
- a imprese controllate da controllanti
- ad altre imprese

Altri rischi
- crediti ceduti pro solvendo
- altri

2) Impegni assunti dall'impresa

3) Beni di terzi presso l'impresa

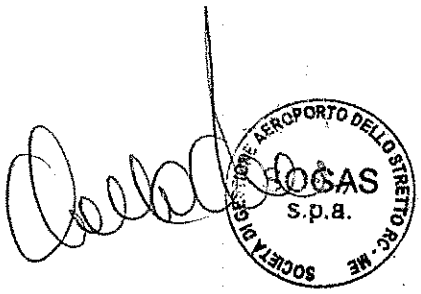
merci in conto lavorazione

beni presso l'impresa a titolo di deposito o

comodato			
beni presso l'impresa in pegno o cauzione			
altro			
4) Altri conti d'ordine		19.305.274	19.305.274
Totale conti d'ordine		**19.305.274**	**19.305.274**
Conto economico			
A) Valore della produzione			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.914.873		4.188.170
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti			
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione			
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni			
5) Altri ricavi e proventi:			
- vari	23.702		105.166
- contributi in conto esercizio			
- contributi in conto capitale (quote esercizio)			
Totale valore della produzione		**3.938.575**	**4.293.421**
B) Costi della produzione			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	81.649		87.172
7) Per servizi	3.607.323		3.028.385
8) Per godimento di beni di terzi	151.461		228.620
9) Per il personale			
a) Salari e stipendi	1.791.187		2.291.501
b) Oneri sociali	588.340		749.891
c) Trattamento di fine rapporto	190.033		219.539
d) Trattamento di quiescenza e simili			3.673
e) Altri costi	14.988		77.247
		2.584.548	3.341.850
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	58		171.553
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	40.865		100.453
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide			
		40.923	272.006
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(12.193)		
12) Accantonamento per rischi			

13) Altri accantonamenti			
14) Oneri diversi di gestione	18.632		5.464
Totale costi della produzione		**6.472.342**	**6.963.496**
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)		**(2.533.767)**	**(2.670.075)**
C) Proventi e oneri finanziari			
15) Proventi da partecipazioni:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- altri			
16) Altri proventi finanziari:			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri			
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante			
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri			43.812
			43.812
17) Interessi e altri oneri finanziari:			
- da imprese controllate			
- da imprese collegate			
- da controllanti			
- altri	216.319		75.490
		216.319	
17-bis) Utili e Perdite su cambi			
Totale proventi e oneri finanziari		**(216.319)**	**(31.678)**
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) Rivalutazioni:			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante			
19) Svalutazioni:			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante			
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie			
E) Proventi e oneri straordinari			
20) Proventi:			
- plusvalenze da alienazioni			

- varie	4.680.090		4.548.417
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro			
		4.680.090	4.548.417
21) Oneri:			
- minusvalenze da alienazioni			
- imposte esercizi precedenti			
- varie	1.816.030		1.845.871
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro			
		1.816.030	1.845.871
Totale delle partite straordinarie		**2.864.060**	**2.702.546**
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)			
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
a) Imposte correnti			
b) Imposte differite			
c) Imposte anticipate			
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**113.974**	**793**



Reg. Imp. 48/81
Rea 87178

SOCIETA' DI GESTIONE PER L'AEROPORTO DELLO STRETTO

Sede in Via Provinciale Ravagnese, 11 – 89131 Reggio di Calabria
Capitale sociale Euro 3.100.000,26 /i.v.)

Nota integrativa al bilancio al 31.12.2012

Premessa

Signori Soci/Azionisti,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a Euro € 113.974,00

Attività svolte
Alla So.g.a.s. spa è affidata la gestione di alcuni servizi dell'aeroporto "Tito Minniti" (ex aeroporto militare) di Reggio di Calabria, il complesso delle attività della società può essere suddiviso in ASA (Aree Strategiche d'Affari):

1. Gestione delle infrastrutture (ex legge 135/1997);
2. Handling (assistenza a terra agli aeromobili);
3. Gestione servizi commerciali all'interno dell'Aerostazione (gestiti direttamente o in sub-concessioni a terzi)

Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

I fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio 2012 sono i seguenti:

- L' Amministrazione, ha inteso modificare profondamente la struttura produttiva della società riorganizzando tutti i settori operativi ed internalizzando la maggioranza dei servizi come già comunicato nell'anno 2011. A seguito di tale politica gestionale sono stati risolti o comunque non rinnovati la maggioranza degli affidamenti esterni procedendo già dal mese giugno 2012 allo svolgimento dei servizi di Handling e dal mese di dicembre 2012 allo svolgimento dei servizi di Manutenzione Ordinaria, a tal fine è stata bandita attraverso la controllata SOGAS Service srl Unipersonale, una manifestazione pubblica di interesse per individuare i lavoratori da adibire al servizio di Handling in precedenza svolti in outsourching della Giacchieri spa. Alcuni di detti lavoratori a seguito della scadenza del contratto di manutenzione di cui alla nota successiva, sono stati poi adibiti a detto ulteriore servizio, i cui effetti di grande risparmio di costi saranno notati a partire nell'anno 2013.
- Nel mese di maggio 2012 si è dato corso alla riformulazione della gara per la sicurity moderativa dal mese di ottobre 2012.
- In merito ai lavori di ammodernamento dell'aerostazione, la ripresa risale all'Ottobre 2011, nelle more l'esecuzione di lavori per un importo, circa, 150mila euro sui 10mln di euro previsti per la ditta appaltatrice MUCCIOLA PIETRO Spa. La suddetta azienda ha ricevuto la interdittiva da parte della Procura di Roma, per cui la SO.G.A.S. spa, in applicazione della normativa in materia, ha provveduto alla rescissione contrattuale. I lavori sono stati sospesi nella seconda 15na di agosto e attualmente, a seguito di sospensione dell'esecutività del provvedimento da parte del TAR di Reggio Calabria, si stanno attentamente valutando l'evoluzione dei fatti in applicazione delle norme di legge.
- Sono stati contabilizzati i compensi 2011 del Collegio dei Sindaci in quanto non erano stati determinati ed esibiti dal collegio stesso e a suo tempo non tenuti in considerazione ai fini del relativo bilancio, per cui sono stati rilevati come sopravvenienze passive nell'anno 2012.

- L'Amministrazione ha provveduto a fare emettere decreto ingiuntivo ai soci inadempienti al ripianamento delle perdite dell'anno 2010;
- AL 15.05.2012, con verbale di accordo art.2 comma 37, della L. n.203 del 23/12/2008, si è provveduto a finalizzare la cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS),poi autorizzata dall' Inps in data 31/05/2012 con decorrenza dall'01/06/2012 per n.15 lavoratori, con un risparmio del costo del personale di circa € 1.000.000 l'anno.
- L' Amministrazione inoltre ha proceduto al riaccertamento di alcuni partite contabili rilevando sia alcuni costi non correttamente contabilizzati nei precedenti esercizi sia alcuni ricavi precedentemente sotto-stimati.

Inoltre per gli interventi infrastrutturali, oltre quanto già detto in merito, a fine esercizio sono stati completati i lavori di prolungamento della pista 15/33

In ultimo relativamente alla procedura di parziale privatizzazione sono stati rinnovati gli inviti a manifestare interesse che hanno portato ad otto il totale delle manifestazioni d'interesse ricevute. Degli otto solo uno ha confermato detto interesse e dopo i primi approcci per la due delegence ha chiesto di poter conoscere il bilancio 2012 al fine di formulare l'offerta definitiva.

Criteri di formazione

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

Allegato al presente bilancio vi è quello della controllata Sogas Service srl Unipersonale approvato lo scorso 26 .04 non essendo obbligatoria la redazione del bilancio consolidato in forza dell'esonero previsto dall'art. 27 comma 1 D.Lgs n. 127/91 e s.m.i. .

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto e "arrotondamenti da Euro" alla voce "proventi ed oneri straordinari" di Conto Economico.

Ai sensi dell'articolo 2423, quinto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in migliaia di Euro/(in unità di Euro).

Criteri di valutazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 1, C.c.)

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31.12.2012 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi e fatte salve le variazioni derivanti dall'applicazione dei nuovi principi introdotti dal D.Lgs n. 6/2003 recante la riforma del diritto societario.

Fa eccezione a quanto sopra la riclassificazione dei contributi da ricevere e da impiegare per gli interventi infrastrutturali previsti dai PON e dai POR per i quali gli importi non anfora liquidati, prima presenti sia nell'attivo che nel passivo come da nota integrativa dell'anno precedente, sono stati spostati nei conti d'ordine .

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.

La valutazione tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato che esprime il principio della prevalenza della sostanza sulla forma - obbligatoria laddove non

espressamente in contrasto con altre norme specifiche sul bilancio - consente la rappresentazione delle operazioni secondo la realtà economica sottostante gli aspetti formali.

Deroghe

(Rif. art. 2423, quarto comma, C.c.)

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 4 del Codice Civile.

In particolare, i criteri di valutazione adottati nella formazione del bilancio sono stati i seguenti.

Immobilizzazioni

Immateriali

Sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati alle singole voci.
I costi di impianto e ampliamento, ricerca e sviluppo, pubblicità con utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo secondo l'art. 2426 comma 1 numero 5 del C.C.

I costi di impianti e di ampliamento che si riferiscono ad infrastrutture aeroportuali sono ammortizzati in considerazione dell'utilità pluriennale delle infrastrutture stesse.

Materiali

Sono iscritte al costo di acquisto e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.
Nel valore di iscrizione in bilancio si è tenuto conto degli oneri accessori e dei costi sostenuti per l'utilizzo dell'immobilizzazione, portando a riduzione del costo gli sconti commerciali e gli sconti cassa di ammontare rilevante.
Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione, criterio che abbiamo ritenuto ben rappresentato dalle seguenti aliquote, non modificate rispetto all'esercizio precedente e ridotte alla metà nell'esercizio di entrata in funzione del bene, fatta eccezione per i beni di costo inferiore a €uro 516.46 che sono totalmente ammortizzati.

- Costruzioni leggere {10}%
- impianti e macchinari: {15}%
- attrezzature: {15}%
- Mobile e Arredi {12 }%
- Automezzi (20%)
- Beni inf. € 515.46 (100%)

Non sono state effettuate rivalutazioni discrezionali, mentre si è proceduto invece alla rivalutazione del parco mezzi a seguito di apposita valutazione, che ha tenuto conto sia della vetustità che dell stato d'uso e del valore di mercato, effettuata da un tecnico specializzato.

Crediti

Sono esposti al presumibile valore di realizzo e in caso di crediti in contenzioso è stato accantonato apposito fondo rischi legali.

Debiti

Sono rilevati al loro valore nominale, modificato in occasione di resi o di rettifiche di fatturazione.

Ratei e risconti

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.
Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

Partecipazioni

Le partecipazioni in altre imprese e consorzi sono inscritte, dato l'ammontare non rilevante delle stesse, a costo di acquisto.
La partecipazione nella controllata Sogas Service srl Unipersonale è iscritta al valore nominale della stessa.

.

Fondi per rischi e oneri

Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.
Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.
Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.
Nella fattispecie, la Società ha iscritto quanto ritenuto corretto dopo un'attenta valutazione degli uffici competenti, degli Studi Legali convenzionati e dell'Advisor Legale della Società all'uopo incaricato.

.

Fondo TFR

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.
Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto la Società avrebbe dovuto direttamente corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data, con esclusione quindi delle somme già versate presso gli appositi fondi di legge (INPS o altre gestioni).

Imposte sul reddito

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto:
- gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti.

Riconoscimento ricavi

I ricavi relativi ai contratti di sub concessione o di handling e connessi sono iscritti in base alla competenza temporale e secondo quanto previsto dai singoli contratti, anche se non ancora fatturati e/o conseguiti.
I ricavi relativi alle prestazioni di servizi non regolate da contratto sono imputati in base al momento di effettuazione del servizio, anche se non ancora fatturati e/o conseguiti.

Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

Nel sistema degli impegni (conti d'ordine, come accennato in precedenza, sono iscritti i fondi da ricevere e da impiegare, non ancora liquidati), relativi all'attuazione degli interventi infrastrutturali finanziati dai fondi PON e POR

Dati sull'occupazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Dirigenti			
Quadri	9		9
Impiegati	33	42	(9)
Operai	14	15	(1)
Altri			
Totale	**56**	**57**	**(1)**

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello Assaeroporti Gestioni Aeroportuali rinnovato da ultimo nei primi mesi del 2010

Attività

A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

Parte già richiamata Euro .

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
789.697	919.488	0.00

Alla data del 31.12.2012 l'ammontare esposto evidenzia come non esistano crediti per versamenti ancora dovuti in quanto nel mese di luglio 2012 il socio Provincia di Reggio Calabria ha provveduto al versamento delle quote dei soci Regione Calabria e Provincia di Messina dovuti a fronte della ricapitalizzazione da tempo deliberata dalla società. Il saldo di € 789.697 evidenzia il credito vantato dalla società di gestione aeroportuale verso i soci "morosi" a seguito di decreto ingiuntivo promosso dalla stessa società in data 22/11/2012.

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
1.416.282	1.978.873	(562.591)

Totale movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione costi	Valore al 31.12.2011	Incrementi esercizio	Decrementi esercizio	Amm.to esercizio	Valore al 31.12.2012
Impianto e ampliamento	1.250.835	23.911	765.694		509.051
Ricerca, sviluppo e pubblicità	125.084	6.500			131.584
Diritti brevetti industriali	19.160				19.160
Concessioni, licenze, marchi	8.908			58	8.850
Avviamento					
Immobilizzazioni in corso e acconti	456.141				456.141

Altre	208.245	83.251			291.496
Arrotondamento					
Totale	**1.978.873**	**113.662**	**765.694**	**58**	**1.416.282**

Nella voce costi di impianto e ampliamento sono ricompresi i costi della procedura di parziale privatizzazione a carico della società, come da delibera di assemblea straordinaria del 09/12/2009 e verbali vari del cda anno 2010. Le poste per complessive € 743.755,85 sono state stornate in data 31/12/2012 imputando il costo direttamente in capo ai singoli soci con l'iscrizione del credito vantato come dettagliato nella successiva voce " II Crediti " . Inoltre, il corrispondente fondo ammortamento di € 38.351,51 è stato stornato accreditando il conto sopravvenienze attive.
Nell'anno 2012 non sono state rilevate le quote di ammortamento dei beni immateriali in quanto si riferiscono ad infrastrutture aeroportuali date in concessione alla So.g.a.s. Spa

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
1.091.901	946.967	143.934

Terreni e Fabbricati

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	160.444
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(70.997)
Svalutazione esercizi precedenti	
Saldo al 31.12.2011	**89.447**
Acquisizione dell'esercizio	
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(7.659)
Saldo al 31.12.2012	**81.788**

Sulla base di una puntuale applicazione del principio contabile OIC 16, riletto, e a seguito anche di una revisione delle stime della vita utile degli immobili strumentali, abbiamo provveduto nell'esercizio chiuso al 2012 a scorporare la quota parte di costo riferita alle aree di sedime degli stessi.
Il valore attribuito a tali aree è stato individuato sulla base di un criterio forfettario di stima che consente la ripartizione del costo unitario, facendolo ritenere congruo, nella misura del 20% del costo dell'immobile al netto dei costi incrementativi capitalizzati e delle eventuali rivalutazioni operate.
A partire dall'esercizio 2012 non si è più proceduto stanziamento delle quote di ammortamento relative al valore dei suddetti terreni, ritenendoli, in base alle aggiornate stime sociali, beni patrimoniali non soggetti a degrado ed aventi vita utile illimitata.

Impianti e macchinario

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	1.214.197
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	100.000
Ammortamenti esercizi precedenti	(888.554)
Svalutazione esercizi precedenti	
Saldo al 31.12.2011	**425.643**
Acquisizione dell'esercizio	74.300
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	27.090
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	(85.304)
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(13.941)
Saldo al 31.12.2012	**427.788**

Attrezzature industriali e commerciali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	91.820
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(88.051)
Svalutazione esercizi precedenti	
Saldo al 31.12.2011	**3.769**
Acquisizione dell'esercizio	
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	(3.979)
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	
Saldo al 31.12.2012	**(207)**

Altri beni

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	382.076
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(217.076)
Svalutazione esercizi precedenti	
Saldo al 31.12.2011	**165.000**
Acquisizione dell'esercizio	81.391
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	86.975
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(13.943)
Saldo al 31.12.2012	**319.423**

Immobilizzazioni in corso e acconti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Descrizione	Importo
Costo storico	263.109
Saldo al 31.12.2011	
Acquisizione dell'esercizio	
Decremento	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Saldo al 31.12.2012	**263.109**

Nell'anno 2012 sono state rilevate parte di quote di ammortamento di competenza dell'esercizio in base alla classificazione e valutazione delle immobilizzazioni immateriali e materiali appartenenti esclusivamente alla società. Non sono, invece, state, nell'esercizio 31.12.2012, contabilizzate le quote di ammortamento su beni di terzi, in quanto la società, rientra in una gestione parziale e provvisoria (art. 17 legge 135/97)

III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
10.210	210	10.000

Partecipazioni

Descrizione	Incremento	Decremento	
Imprese controllate	10.000		10.000
Imprese collegate			
Imprese controllanti			
Altre imprese	210		210
Arrotondamento			
Totale			

Si forniscono le seguenti informazioni relative alle partecipazioni possedute direttamente o indirettamente per le imprese controllate, collegate (articolo 2427, primo comma, n.5, C.c.).

Imprese controllate

Denominazione	Città o Stato Estero	Capitale sociale	Patrimonio netto	Utile/ Perdita	% Poss.	Valore bilancio	Riserve di utili/capitale soggette a restituzioni o vincoli o in sospensione d'imposta
Sogas Service srl Unipersonale	Reggio Calabria	10.000		15.506	100%	10.000	806

La società ha sottoscritto nel corso dell' anno 2005 n. 210 quote da € 1,00 cadauna della LOGISTICA RICERCA E SVILUPPO S.C.A.R.L. inscritta presso il Registro Imprese di Reggio di Calabria al n.ro 02357650809 con sede in Gioia Tauro (RC) Area Porto - Terminal Container presso MCT s.p.a.- Palazzina 1. L'oggetto sociale della suddetta S.C.A.R.L: è *"..lo svolgimento di attività di ricerca di base e applicata, di ricerca industriale, di sviluppo precompetitivo e di alta formazione nei settori della logistica e della trasformazione, al fine di attuare nel modo più ampio, tutto quanto previsto dal bando pubblico di cui al BURC supplemento straordinario n 2 al n 16 dell 1.09.2005 invito a presentare proposte per la realizzazione delle azioni preparatorie per il distretto tecnologico della logistica e della trasformazione nell' ambito dell' APQ in materia di ricerca scientifica tra Regione Calabria MIUR e MEF POR 2000-2006 mis. 3.7 dm 593/2000, art. 13."*

Crediti

Descrizione	31.12.2011	Incremento	Decremento	31.12.2012
Imprese controllate	10.210			10.210
Imprese collegate				
Imprese controllanti				
Altri	1.352.969		876.895	476.074
Arrotondamento				
Totale	**1.363.179**		**876.895**	**486.284**

Nel bilancio non sono iscritte immobilizzazioni finanziarie per valore superiori al loro fair value.

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
12.193		12.193

La voce si riferisce alle scorte di materiale di cancelleria, consumabili e assimilati conservati a magazzino per le esigenze dei diversi uffici e reparti.

II. Crediti

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
12.037.274	**12.854.758**	**(817.484)**

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Verso clienti	7.113.031	1.256.525		8.369.556
Verso imprese controllate				
Verso imprese collegate				
Verso controllanti				
Per crediti tributari	1.034.434			1.034.434
Per imposte anticipate				
Verso altri	2.633.284			2.633.284
Arrotondamento				
Totale	**10.780.749**	**1.256.525**		**12.037.273**

- Le componenti dei crediti hanno subito un decremento di € 402.822 rispetto allo scorso esercizio : in quanto durante il lavoro di controllo e riaccertamento di varie partite contabili sono emerse delle irregolarità nella movimentazione del conto "fatture e note a debito da emettere" rilevando alcune scritture di credito sovrastimato.

- Nella voce altri crediti sono compresi gli oneri di privatizzazione per € 743.755.85, il costo è stato imputato direttamente ai singoli soci con l'iscrizione del relativo credito vantato dalla società come segue:
  - ente socio Regione Calabria € 96.837.01;
  - ente socio Provincia di Reggio Calabria € 501.142.69;
  - ente socio Comune di R.C. € 34.435,90;
  - ente socio C.C.I.A.A. di Reggio Calabria. € 74,38;
  - ente socio Provincia di Messina € 111.265,87 .

Tale esigenza è da riferire a quanto deliberato dall'assemblea dei soci in precedenza e alla luce del protrarsi della procedura di privatizzazione in atto ai sensi di legge.

III. Attività finanziarie

Saldo al	Saldo al	Variazioni

IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
457.311	621.713	(164.402)

Descrizione	31.12.2012	31.12.2011
Depositi bancari e postali	430.786	505.067
Assegni		
Denaro e altri valori in cassa	26.525	16.646
Arrotondamento		
Totale	**457.311**	**621.713**

Il saldo totale del conto depositi bancari e postali rappresenta le disponibilità liquide derivanti dalla somma dei saldi dei conti correnti attivi per € 652.669 alla data di chiusura dell'esercizio.
A tale somma è stato sottratto l'importo di € 221.884 del conto corrente affidato presso l'Istituto Bnl che alla data di chiusura presentava detta negatività.
Per completezza, di seguito, si elencano tutti i C/C intestati alla Società alla data di chiusura dell'esercizio:

- UNICREDIT BANCA D'IMPRESA c/c 306 € 4.730
- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO c/c 183 - € 221.884
- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO c/c 205 € 104.368
- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO c/c 272 € 40.814
- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO c/c 1516 € 15.664
- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO c/c 1517 € 930
- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO c/c 1518 € 5.677
- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO c/c 1519 € 407.233
- BANCA CARIME c/c 5345 € 112
- BANCA POPOLARE DI CROTONE € 73.141

D) Ratei e risconti

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 1.12.2011	Variazioni
928.420	844.598	83.822

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.
Anche per tali poste, i criteri adottati nella valutazione e nella conversione dei valori espressi in moneta estera sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.
Non sussistono altri ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

Passività

A) Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-*bis*, C.c.)

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
3.214.767	3.100.790	113.977

Descrizione	31.12.2011	Incrementi	Decrementi	31.12.2012
Capitale	3.100.00			3.100.000
Riserva da sovrapprezzo az.				
Riserve di rivalutazione				
Riserva legale				1
Riserve statutarie				
Riserve per azioni proprie in portafoglio				
Altre riserve				
Riserva straordinaria o facoltativa				
Riserva per rinnovamento impianti e macchinari				
Riserva ammortamento anticipato				
Riserva per acquisto azioni proprie				
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ				
Riserva azioni (quote) della società controllante				
Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni				
Versamenti in conto aumento di capitale				
Versamenti in conto futuro aumento di capitale				
Versamenti in conto capitale				
Versamenti a copertura perdite				
Riserva da riduzione capitale sociale				
Riserva avanzo di fusione				
Riserva per utili su cambi				
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro				
Riserva da condono ex L. 19 dicembre 1973, n. 823;				
Riserve di cui all'art. 15 d.l. n. 429/1982, convertito nella legge n. 516/1982				
Riserva da condono ex L. 30 dicembre 1991, n. 413.				
Riserva da condono ex L. 27 dicembre 2002, n. 289.				
Varie altre riserve				
Fondo contributi in conto capitale				
Fondi riserve in sospensione di imposta				
Riserve da conferimenti agevolati (legge n. 576/1975)				
Fondi di accantonamento delle plusvalenze di cui all'art. 2 legge n.168/1992				
Riserva fondi previdenziali integrativi ex d.lgs n. 124/1993				
Riserva non distribuibile ex art. 2426				
Riserva per conversione EURO				

Altre		
Riserva da apporti di terzi a patrimoni destinati		
Arrotondamento		
Utili (perdite) portati a nuovo		793
Utile (perdita) dell'esercizio	793	113.973
Totale	**3.100.790**	**3.214.767**

Il capitale di € 3.100,00 risulta tale dal 2 Luglio 2010 a seguito delibera assembleare in forza della quale alla fine dell'esercizio il capitale sociale risulta sottoscritto per euro 3.100.000.26 suddiviso in 7.380.953 azione ordinarie del valore nominale di euro 0,42 cadauna

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-*bis*, C.c.)

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota disponibile	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per copert. Perdite	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per altre ragioni
Capitale	3.100.000	B			
Riserva da sovrapprezzo delle azioni		A, B, C			
Riserve di rivalutazione		A, B			
Riserva legale	1				
Riserve statutarie		A, B			
Riserva per azioni proprie in portafoglio					
Altre riserve	2	A, B, C			
Utili (perdite) portati a nuovo		A, B, C			
Totale					
Quota non distribuibile					
Residua quota distribuibile					

(*) A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite; C:per distribuzione ai soci

B) Fondi per rischi e oneri

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
82.455	70.212	12.243

Descrizione	31.12.2011	Incrementi	Decrementi	31.12.2012
Per trattamento di quiescenza				
Per imposte, anche differite				
Altri	70.212	12.243		82.455
Arrotondamento				
Totale	**70.212**	**12.243**		**82.455**

La voce " Altri" è riferita al fondo rischi legali stanziato in bilancio, negli esercizi precedenti, e si riferisce alle controversie legali in corso e potenziali della Società. L'importo è stato determinato sulla base delle relazioni dei Legali della Società, nonché sulla base della revisioni degli atti

societari a suo tempo affidata all'Advisor Legale della procedura di parziale privatizzazione.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
847.809	855.922	(8.113)

La variazione è così costituita.

Variazioni	31.12.2011	Incrementi	Decrementi	31.12.2012
TFR, movimenti del periodo	855.922		8.113	847.809

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.
Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate fino al 31dicembre 2006 a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.
Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS).

D) Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
13.054.398	14.609.495	(1.555.097)

I debiti sono valutati al loro valore nominale e la scadenza degli stessi è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Obbligazioni	912			912
Obbligazioni convertibili				
Debiti verso soci per finanziamenti				
Debiti verso banche	42.494			42.494
Debiti verso i dipendenti	2.037.951			2.037.951
Acconti				
Debiti verso fornitori	5.249.014			5.249.014
Debiti costituiti da titoli di credito				
Debiti verso imprese controllate				
Debiti verso imprese collegate				
Debiti verso controllanti				
Debiti tributari	616.843			616.843
Debiti verso istituti di previdenza	798.499			798.499
Altri debiti	4.308.684			4.308.684
Arrotondamento				
Totale	**13.054.397**			**13.054.397**

I "Debiti verso fornitori" sono iscritti al netto degli sconti commerciali; gli sconti cassa sono invece rilevati al momento del pagamento. Il valore nominale di tali debiti è stato rettificato, in occasione di resi o abbuoni (rettifiche di fatturazione), nella misura corrispondente all'ammontare definito con la controparte.

La voce dei debiti verso banche indica esclusivamente l'importo del conto "Banche c/c pignoramenti" che vincola la somma imputata a causa di pignoramenti subiti dalla Società.
La voce dei Debiti Tributari accoglie quanto dovuto dalla Società nella qualità di sostituto d'imposta per l'anno 2012.

Le principali variazioni nella consistenza della voce "Debiti tributari" sono dovute al saldo avvenuto nel 2012 nelle imposte pregresse nell'anno 2011 e alle somme dovute per l'anno 2012 che dovranno formare oggetto di ravvedimento.

E) Ratei e risconti

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
19.934	271.444	(251.510)

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale.
I criteri adottati nella valutazione sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.
Non sussistono, al 2012, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

Conti d'ordine

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 9, C.c.)

Descrizione	31.12.2011	31.12.2012	Variazioni
Rischi assunti dall'impresa			
Impegni assunti dall'impresa			
Beni di terzi presso l'impresa			
Altri conti d'ordine	19.305.274	19.305.274	

Dei sopraelencati Conti d'ordine e di quelli non risultanti in calce allo stato patrimoniale, specifichiamo quelli relativi a imprese:
- controllanti { }
- controllate { }
- collegate { }
- del Gruppo { }

L'importo di euro 19.305.274 iscritto negli altri conti d'ordine si riferisce ai finanziamenti deliberati dall'Enac/Regione Calabria per gli interventi infrastrutturali la cui realizzazioni è ancora in corso alla fine dell'esercizio.

Conto economico

A) Valore della produzione

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
3.938.575	4.293.421	(354.846)

Descrizione	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	3.914.873	4.188.170	(273.297)
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	23.702	105.166	(81.464)
	3.938.575	**4.293.421**	**(354.762)**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni vengono così ripartiti:
{ }.

Ricavi per categoria di attività

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Categoria	31.2.2012	31.12.2011	Variazioni
Vendite merci			
Vendite prodotti			
Vendite accessori			
Prestazioni di servizi	3.914.873	4.188.170	(273.297)
Fitti attivi			
Provvigioni attive			
Altre	23.702	105.168	(81.464)

Corrispettivi cessioni di beni e prestazioni di servizi a cui è diretta l'attività dell'impresa

D I R I T T I A E R O P O R T U A L I E X A R T 1 7

DIRITTI APPRODO E PARTENZA	348.625	
DIRITTI PASSEGGERI	861.459	
DIRITTI MERCI	2.292	
DIRITTI SOSTA	19.373	
TOTALE DIRITTI INCASSATI	*1.231.749*	
TOTALE DIRITTI AEROPORTUALI	==========	**1.231.749**

A L T R I I N T R O I T I D E R I V A N T I D A L L A G E S T I O N E A E R O P O R T U A L E

SECURITY CHARGE	1.010.960	
TOTALE ALTRI INTROITI GESTIONE AEROPORTUALE	==========	**1.010.960**

S E R V I Z I C O M M E R C I A L I

SUB-CONCESSIONI ATTIVE (compresi servizi comuni)	711.783	
RICAVI DA PARCHEGGI	310.923	
PUBBLICITA'	78.806	
TOTALE RICAVI SERVIZI COMMERCIALI	==========	**1.101.513**

ALTRI RICAVI AEROPORTUALI		
HANDLING	180.893	0
Servizio PRM	398.498	(109.246)
	579.391	
TOTALE RICAVI AEROPORTUALI	==========	**579.391**
Altri Ricavi	**14.962**	
TOTALE RICAVI CARATTERISTICI		**3.938.575**

La ripartizione dei ricavi per categoria di attività non è significativa.

B) Costi della produzione

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
6.472.343	6.963.496	491.153

Descrizione	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	81.646	87.172	5.524
Servizi	3.607.323	3.028.385	578.938
Godimento di beni di terzi	151.461	228.620	(77.159)
Salari e stipendi	1.791.187	2.291.501	(500.314)
Oneri sociali	588.340	749.891	(161.551)
Trattamento di fine rapporto	190.033	219.539	(29.506)
Trattamento quiescenza e simili		3.673	
Altri costi del personale	14.988	77.247	(62.259)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	58	171.453	(171.395)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	40.865	100.453	(59.588)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante			
Variazione rimanenze materie prime	12.193		
Accantonamento per rischi			
Altri accantonamenti			
Oneri diversi di gestione	18.633	5.464	13.169
Totale	**6.472.342**	**6.963.496**	**(491.154)**

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci e Costi per servizi

Sono strettamente correlati a quanto esposto nella parte della Relazione sulla gestione e all'andamento del punto A (Valore della produzione) del Conto economico.

Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi.

Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva.
Sono state rilevate solo le quote di ammortamento delle immobilizzazioni acquisite dell'esercizio in corso appartenenti alla società.

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
(216.318)	(31.678)	184.640

Descrizione	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti		43.812	(43.812)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(216.319)	(75.490)	(140.829)
Utili (perdite) su cambi			
Totale	**(216.319)**	**(31.678)**	**184.640**

La voce Proventi finanziari accoglie gli interessi attivi sui depositi bancari.

La voce Oneri finanziari accoglie gli interessi passivi corrisposti all'istituti di credito, ai fornitori e su debiti verso l'erario.

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

Saldo al	Saldo al	Variazioni

Rivalutazioni

Descrizione	Variazioni
Di partecipazioni	
Di immobilizzazioni finanziarie	
Di titoli iscritti nell'attivo circolante	

Svalutazioni

Descrizione	Variazioni
Di partecipazioni	
Di immobilizzazioni finanziarie	
Di titoli iscritti nell'attivo circolante	

Non ci sono rettifiche di valore di attività finanziarie.

E) Proventi e oneri straordinari

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Variazioni
2.864.060	2.702.546	161.514

Descrizione	Anno precedente
Contributo Regione Calabria ex art. 35 L.R. 7/2001	120.000
Pagamenti Prescritti e non dovuti	1.009.001

Resi Buoni Pasto inutilizz. anno 2011	6.447
Risarcimento Assicurazioni	1.600
Rideterminazione F.do Amm.costi imp.e ampl. Su oneri di privatizz.	38.352
Esito favorevole giudizio D.I. SOGAS /Sicurcenter	3.025.196
Altre sopravvenienze attive clienti	77.012
Altre sopravvenienze attive	402.482
	4.680.090

Interessi di mora fornitori anni prec.	(1.321)
Canoni Leasing anni prec.	(17.176)
Compensi CDA anni prec.	(8.387)
Spese Telef. E Telam. anni prec	(21.815)
Costi di consulenza competenza anni precedenti	(37.159)
Manutenzioni di competenza anni precedenti	(9.773)
Pulizia competenza anni precedenti	(35.397)
Pronto interv.GRU incid.aereo anni precedenti	(10.000)
Oneri e spese Finanz.anni prec.	(16.516)
Decreti ingiuntivi competenza anni precedenti	(21.838)
Costi relat. Diritti opere ing. Anni precedenti	(20.162)
Compensi Sindaci anno 2011	(36.049)
Servizi amministraz. e controllo	(37.182)
Ministero Economia e Finanze anno 2011	(30.561)
Fondo aereo anni precedenti	(37.000)
Fatture e note a debito da emettere anni precedenti	(1.148.730)
Crediti per note e crediti da ricevere anni precedenti	(286.500)
Altre Sopravvenienze passive	(40.464)
Totale	**(1.816.030)**

Tra i proventi straordinari / Tra gli oneri straordinari sono iscritti gli effetti derivanti dallo storno degli accantonamenti e delle rettifiche di valore privi di giustificazione civilistica effettuati dalla società negli esercizi precedenti. Per dettagli si rinvia al paragrafo relativo della presente nota integrativa.
Una nota particolare merita che, a seguito verifiche effettuate nell'anno 2012, sono state riscontrate sui partitari "fatture e note a debito da emettere" e "crediti per note e crediti da ricevere" delle scritture che non hanno trovato corrispondenza con la chiusura di competenza rilevando così ricavi e costi da rettificare. Si è proceduto nell'esercizio 2012 alle scritture di rettifica con sopravvenienze passive e sopravvenienze attive sulla base delle relazioni dei responsabili pro-tempore e dei legali della società.

Imposte sul reddito d'esercizio

	Saldo al	Saldo al	Variazioni

Imposte	Saldo al	Saldo al	Variazioni
Imposte correnti:			
IRES			
IRAP			
Imposte sostitutive			
Imposte differite (anticipate)			
IRES			
IRAP			
Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			

Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione		
Costi non rilevanti ai fini IRAP		
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP		
Onere fiscale teorico (%)		
Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:		
Imponibile Irap		
IRAP corrente per l'esercizio		

Non si riscontra base imponibile IRAP in quanto la società ha subito perdite negli esercizi precedenti – art. 84 co. 1 e 2 del T.U.I.R.

Altre informazioni

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli amministratori e ai membri del Collegio sindacale (articolo 2427, primo comma, n.16 C.c.)

Qualifica	Compenso
Consiglio d'Amministrazione	115.200
Collegio sindacale	53.053

CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO

PER LA CALABRIA

RELAZIONE

SUL RENDICONTO GENERALE

DELLA REGIONE CALABRIA

— ESERCIZIO FINANZIARIO 2011 E RELATIVI RIFERIMENTI ALL'ESERCIZIO 2010 —

Consigliere dott. Giuseppe Ginestra

Referendario dott. Massimo Agliocchi

Adunanza pubblica del 29 luglio 2013

2. Le partecipazioni societarie della Regione Calabria

Richiami normativi

La disciplina delle partecipazioni societarie pubbliche è stata oggetto negli ultimi anni di vari interventi normativi. In particolare, in base a quanto previsto dall'art. 3, commi 27 e ss., della Legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008), al fine di tutelare la concorrenza ed il mercato, le pubbliche amministrazioni (ex art. 1, comma 2, del D.lgs. n. 165/2001) non possono costituire società aventi ad oggetto attività di produzione di beni e di servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né assumere o mantenere direttamente partecipazioni, anche di minoranza, in tali società. Resta invece sempre ammessa la costituzione di società che producono servizi di interesse generale e che forniscono servizi di committenza o di centrali di committenza a livello regionale a supporto di enti senza scopo lucro e di amministrazioni aggiudicatrici di cui all'art. 3 comma 25 del Codice dei contratti pubblici (D.lgs. n. 163/2006) e l'assunzione di partecipazioni in tali società da parte degli enti in questione, nell'ambito dei rispettivi livelli di competenza. Tali principi di carattere generale trovano conferma nel successivo comma 28 del medesimo art. 3, in base al quale sia l'assunzione di nuove partecipazioni, sia il mantenimento di quelle attuali devono essere autorizzati dall'organo competente con delibera motivata in ordine alla sussistenza dei presupposti di cui al comma 27. Inoltre, prosegue la norma, la delibera di cui al presente comma deve essere trasmessa alla Sezione competente della Corte dei conti[56]. Infine, sempre il medesimo art. 3, al comma 29, stabilisce che entro trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa (L. 244/2007) le amministrazioni pubbliche, nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica, cedono a terzi le società e le partecipazioni vietate ai sensi del comma 27.

Pertanto, sulla base di quanto previsto dalla citata disciplina e nel rispetto della tempistica ivi prevista, le pubbliche amministrazioni devono effettuare un'attenta ricognizione di tutte le partecipazioni societarie possedute al fine di valutare, caso per caso, se mantenere o dismettere le partecipazioni societarie possedute tenuto conto dei presupposti indicati dal ridetto art. 3, c. 27.

La Regione Calabria ha recepito la disciplina di cui ai commi 27 e ss. della Legge n. 244/2007, nonché le disposizioni di coordinamento della finanza pubblica contenute nei commi da 725 a 735 dell'art. 1 della Legge n. 296/2006 (finanziaria

[56] L'obbligo di trasmissione alla Corte dei conti è stato aggiunto dall'art. 19, comma 2, lett. a), D.L. 1° luglio 2009, n. 78.

2007)[57], nell'art. 19 della Legge Regionale n. 15 del 13 giugno 2008[58], recante specifiche norme in materia di società a partecipazione regionale. In particolare, l'art. 19, c. 2, di detta Legge regionale dispone che la Giunta regionale è autorizzata, in attuazione dell'articolo 3, comma 27, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, a dismettere le partecipazioni, anche indirette, in società non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, nonché a valutare l'opportunità di dismettere le proprie quote di partecipazione nelle società che hanno chiuso in perdita negli ultimi tre esercizi. Inoltre, aggiunge la citata norma regionale che la Regione non potrà assumere o mantenere direttamente o indirettamente partecipazioni, anche di minoranza, in tali società.

Tale obbligo è stato in seguito reiterato dal legislatore regionale. Infatti, con l'art. 30 della Legge Regionale n. 19 del 12 giugno 2009[59] è stato espressamente disposto che la Giunta regionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, effettua un'ulteriore ricognizione rispetto a quella effettuata in attuazione dell'articolo 19, comma 2, della L.R. n. 15/2008, di tutte le partecipazioni, anche indirette, in Aziende, società ed enti, e valuta la natura strategica delle stesse. Prosegue la norma regionale specificando che entro i successivi trenta giorni la stessa Giunta predispone un elenco di dismissioni motivate da trasmettere per l'approvazione al Consiglio regionale[60].

Tornando alla legislazione statale, rileva altresì quanto previsto dall'art. 6, comma 19, del D.L. 31 maggio 2010 n. 78, convertito con modificazioni in Legge 30 luglio 2010, n. 122, nel quale sono contenuti ulteriori limiti alla disciplina delle partecipazioni societarie pubbliche, in questo caso riferiti al finanziamento delle società partecipate. In particolare, è stato stabilito che, al fine del perseguimento di una maggiore efficienza delle società pubbliche e tenuto conto dei principi nazionali e comunitari in termini di economicità e di concorrenza, le amministrazioni pubbliche (di cui all'*articolo 1, comma 3, della L. /2009)*, non possono, salvo quanto previsto dall'art. 2447 codice civile, effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Prosegue la norma precisando che sono in ogni caso consentiti i trasferimenti alle società di cui al primo periodo a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico

[57] I principi di coordinamento contenuti nei suddetti commi attengono alla disciplina dei compensi degli amministratori delle società partecipate e al numero massimo dei componenti del consiglio di amministrazione di dette società.
[58] Trattasi del collegato alla manovra finanziaria regionale 2008, legge pubblicata nel B.U. Calabria 16 giugno 2008, n. 12, suppl. straord. 21 giugno 2008, n. 1.
[59] Anche in tal caso si tratta del collegato alla manovra finanziaria regionale 2009, legge pubblicata nel B.U. Calabria 16 giugno 2009, n. 11, suppl. straord. 19 giugno 2009, n. 1.
[60] Dalle dismissioni vanno esclusi gli Enti di cui alla legge regionale 24 dicembre 2001, n. 38.

interesse ovvero alla realizzazione di investimenti.

Continuando nel sintetico excursus normativo va rilevato che il legislatore nazionale ha anche approvato disposizioni finalizzate alla riduzione dei costi degli apparati pubblici regionali e per tutelare la concorrenza (v. art. 13 del D.L. 223/2006 convertito in Legge n. 248/2006). Inoltre, sempre al fine di contenere i costi connessi alle gestioni societarie pubbliche, con il D.L. n. 112/2008, convertito nella L. n. 133/2008, è stata introdotta (art. 18) la disciplina del reclutamento del personale e del conferimento d'incarichi da parte delle società pubbliche, applicando in via generale il regime vincolistico previsto dal D.lgs. n. 165/2001 per le amministrazioni controllanti.

Ancora, la recente produzione normativa ha evidenziato la tendenza ad equiparare sempre più lo status delle società partecipate a quello degli enti pubblici controllanti, nonché al progressivo abbandono dello strumento societario qualora sia dimostrata l'inutilità od eccessiva onerosità della gestione societaria in mano pubblica. In proposito, deve essere fatto riferimento all'art. 4 del D.L. n. 95/2012, convertito nella Legge n. 135/2012 (c.d. *spending review*), che contiene varie disposizioni finalizzate alla riduzione delle spese (contenimento numero degli amministratori, ulteriori limiti alle assunzioni), messa in liquidazione e privatizzazione delle società pubbliche. Nella stessa direzione si pone anche il successivo art. 9 del medesimo provvedimento legislativo dove vengono previste analoghe norme di contenimento della spesa anche con riferimento ad enti, agenzie ed organismi comunque denominati e di qualsiasi natura giuridica che esercitano, anche in via strumentale, per le regioni, province e comuni, funzioni fondamentali di cui all'art. 117, c. 2, lett. p), della Costituzione, ovvero funzioni amministrative spettanti a comuni, province e città metropolitane ai sensi dell'art. 118 della Costituzione[61].

Infine, a conferma della speciale attenzione riservata dal legislatore nazionale al fenomeno delle società pubbliche, va rilevato che il D.L. n. 174/2012, convertito in Legge n. 213/2012, ha previsto che la Corte dei conti, nell'ambito dei controlli sui bilanci preventivi e sui rendiconti delle Regioni, tenga conto anche delle partecipazioni in società controllate e alle quali è affidata la gestione di servizi pubblici per la collettività regionale e di servizi strumentali alla Regione.

Le partecipate della Regione Calabria

Le società partecipate direttamente dalla Regione Calabria, al 31 dicembre 2011, risultano essere n. 20, mentre, le società partecipate indirettamente sono

[61] Sugli artt. 4 e 9 del D.L. n. 95/2012 si vedano, peraltro, le recentissime sentenze della Corte costituzionale n. 229/2013 e n. 236/2013 depositate il 23-24 luglio 2013.

pari a 40, come riportato nell'elenco che segue, dal quale risulta anche la quota di partecipazione in carico alla Regione Calabria.

N.	Denominazione delle società direttamente partecipate dalla Regione Calabria al 31.12.2011	Quota di partecipazione nella società direttamente partecipata al 31.12.2011 valore %	Denominazione società partecipata indirettamente dalla Regione Calabria al 31.12.2011
1	Aeroporto S. Anna S.p.A.	14,11	-
2	Banca Popolare Etica	0,299	Etica Sgr La Castigliola S.r.l. Etica servizi Senefea – Soc. Europea Finanza Etica Innesco S.p.A.
3	Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	25	-
4	Cerere S.c.r.l.	30	-
5	Co.M.A.C. S.r.l.	77,61	Agricalabria S.p.A.
6	Comalca s.c.r.l.	27,287	Consorzio Catanzaro 2000 Consorzio Infomercati
7	Comarc S.r.l.	20,98	-
8	Consorzio CIES	1,46	-
9	Consorzio per la promozione della cultura e degli studi universitari di Crotone S.r.l.	60	-
10	FINCALABRA S.p.A.	100	Conserim Scrl Consorzio Fidi Italia Scrl Fondazione Mediterranea Terina Onlus Lamezia Europa S.p.A. Calpark Scpa Crotone Sviluppo Scpa Crati Scrl Sviluppo Italia Calabria Scpa (in liquidazione) Promem Sud-Est S.p.A. Consorzio Sviluppo industriale VV Gias S.p.A. Multimedia Service S.r.l. Wireless Application Italia S.r.l. Consorzio Industriale CZ Polidud S.r.l. Calabria IT Elifly S.p.A. Mediatag S.p.A.
11	Lametia Sviluppo S.c.r.l.	1,74	-
12	Locride Sviluppo S.c.p.a.	20	-
13	Sacal S.p.A.	10	Sviluppo Area ex Sir Scpa Consorzio Sviluppo Catanzaro 2000 CEII Calabria Eurobic Consorzio per lo Sviluppo Industriale di CZ
14	Sial Servizi S.p.A.	100	-
15	Sogas S.p.A.	1,31	Logistica ricerca e Sviluppo Scarl Sogas service S.r.l. unipersonale
16	So.Me.Sa. S.p.A.	50	-
17	Sorical S.p.A.	53,5	-
18	Stretto di Messina S.p.A.	2,576	Consorzio S.C.H.
19	Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.	18,2	Calpark Scpa Gal Pollino Sviluppo Scarl Crotone Sviluppo Scpa Alto Tirreno Cosentino Scarl Protekos S.p.A. Calzaturificio di Luzzi S.p.A. (in fallimento) Naturagel S.r.l. Calù S.p.A. (in liquidazione)
20	Terme Sibaritide S.p.A.	100	Terme di Recoaro S.p.A.

Al 31 dicembre 2011 delle società direttamente partecipate sopra riportate, tre risultano partecipate al 100% (Fincalabra S.p.A, Sial servizi S.p.A. e Terme sibaritide S.p.A.). Risultano invece poste in liquidazione (come è sintetizzato dalla

tabella che segue), quattro società partecipate (Cerere S.c.r.l., Comarc S.r.l., So.Me.Sa. S.p.A. e Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.)[62], mentre per una società è stata attivata la procedura fallimentare (Consorzio CIES). Nel corso dell'anno 2012, altre due società risultano essere state messe in liquidazione (Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a. e Sorical S.p.A.). Inoltre, la Giunta regionale, con la delibera n. 173 del 3 marzo 2010, avente ad oggetto "ulteriore ricognizione delle società a partecipazione regionale e conseguenti adempimenti – Legge regionale n. 19 del 12 giugno 2009, art. 30", ha proposto al Consiglio regionale la dismissione della partecipazione delle società Lamezia sviluppo S.c.r.l. e Stretto di Messina S.p.A. e si è riservata la possibilità di un'ulteriore valutazione in ordine al mantenimento o alla dismissione delle partecipazioni regionali nelle società di gestione degli scali aeroportuali di Reggio Calabria e di Crotone (So.G.A.S S.p.A. e Aeroporto S. Anna S.p.A.). Peraltro, allo stato degli atti, la Sezione non è al corrente degli eventuali provvedimenti consequenziali assunti dal Consiglio regionale sulla base delle richiamate deliberazioni della Giunta regionale.

Nella tabella 37 che segue vengono analizzate più nel dettaglio le società a partecipazione regionale, evidenziando la forma giuridica, l'oggetto sociale, il capitale sociale al 31.12.2011, la quota di partecipazione della Regione e l'eventuale stato di liquidazione.

Tab. n. 37

DENOMINAZIONE SOCIETA'	FORMA GIURIDICA	OGGETTO SOCIALE	CAPITALE SOCIALE al 31.12.2011	Quota di partecipazione al 31.12.2011		Società in liquidazione al 31.12.2012 come indicato dal Dip. Controlli
				Valore %	Valore in Euro	
Aeroporto S. Anna	S.p.A	Studio, promozione, coordinamento, realizzazione, potenziamento e gestione delle infrastrutture aeroportuali, dei servizi di terra, di tutte le attività connesse e di ogni altra attività tesa allo sviluppo del traffico aereo sull'aeroporto S. Anna nella provincia di Crotone.	120.000	14,11	16.932	
Banca Popolare Etica	S.c.p.a.	Raccolta del risparmio ed esercizio del credito, volti alla realizzazione del bene comune della collettività attraverso l'indirizzo dei risparmi verso attività socio-economiche finalizzate all'utile sociale, ambientale e culturale.	35.096.093	0,299	105.000	
Centro Tipologico Nazionale	S.c.p.a.	Servizi di informazione per l' edilizia residenziale pubblica	120.000	25	30.000	In Liquidazione dal 29.10.2012
Cerere	S.c.r.l.	Sviluppo di programmi integrati per il recupero e la valorizzazione dei centri storici in collaborazione con operatori pubblici e privati nonché organizzazioni professionali e sindacali.	52.000	30	15.600	In liquidazione dal 29 luglio 2009
Co.M.A.C.	S.r.l.	Istituzione, costruzione e gestione dei mercati all'ingrosso do prodotti agricoli alimentari; costruzione e gestione di centrali alimentari ed ortofrutticole; impianti di produzione e di trasformazione.	8.057.616	77,61	6.253.299	

[62] Nelle controdeduzioni inviate dalla Regione con nota n. 247923 del 25/07/2013 risulta posta in liquidazione anche la Società Stretto di Messina S.p.A. (per effetto dell'art. 34 decies, c. 9, della L. n. 221/2012 e del conseguenziale DPCM del 15/04/2013.

Comalca	S.c.r.l.	Istituzione, costruzione e gestione di centri e mercati agro-alimentari di interesse nazionale	5.131.400	27,287	1.400.200	
Comarc	S.r.l.	Istituzione, costruzione e gestione di centri e mercati agro-alimentari di interesse regionale	1.379.344	20,98	289.421	In Liquidazione dal 31.10.2007
CIES[63]	Consorzio	Consorzio che opera per la realizzazione e la gestione di un Centro per lo svolgimento di ricerche, sperimentazione, formazione e servizi relativi alla tematica dell'innovazione	530.547	1,46	7.746	In Liquidazione dal 25 febbraio 2008. In fallimento dal 12.10.2011
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone	S.r.l.	Individuare, promuovere e sviluppare nel territorio provinciale di Crotone l'istruzione universitaria e post universitaria a qualsiasi livello e per programmi di studi riconosciuti in Italia e all'estero, mediante l'istituzione di strutture universitarie statali e non statali, nel quadro del Piano di sviluppo universitario italiano e nell'ambito dei Trattati istitutivi dell'Unione Europea.	10.000	60	6.000	
Fincalabra	S.p.A	Società in house, preposta ad attuare, nel quadro della politica di programmazione economica della Regione, azioni protese allo sviluppo economico e sociale della Calabria con particolare riferimento alla promozione di iniziative di interesse regionale e all'assistenza tecnica e finanziaria alle imprese calabresi con particolare riferimento alle PMI.	23.748.275	100	23.748.275	
Lametia Sviluppo	S.c.r.l.	Realizzazione del progetto Leader Plus dell'Unione Europea, iniziativa comunitaria in materia di sviluppo rurale.	57.500	1,74	1.000	
Locride sviluppo	S.c.p.a.	Promozione e coordinamento dello sviluppo e razionalizzazione delle attività produttive e turistiche della Locride; valorizzazione e tutela del patrimonio culturale e dell'artigianato tradizionale, nonché dell'imprenditoria in genere della zona ionica.	258.200	20	51.640	
Sacal	S.p.A	Sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'esercizio dell'attività dello scalo dell'aeroporto di Lamezia Terme, o di eventuali altri scali e dei relativi servizi di assistenza a terra e commerciali, dei collegamenti con i centri urbani via aerea e via superficie nonché la realizzazione e la gestione intermodale dei trasporti.	7.755.000	10	775.500	
Sial Servizi	S.p.A	Realizzazione e gestione dell'anagrafe degli animali	500.000	100	500.000	
Sogas	S.p.A	Sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale dell'Aeroporto dello Stretto.	3.100.000	1,31	40.708	
So.Me.Sa.	S.p.A	Valorizzazione, nell'Italia Meridionale, della produzione di barbabietola da zucchero e altri prodotti agricoli, nonché la produzione saccarifera	258.000	50	129.000	In Liquidazione dal 1986
Sorical	S.p.A	Gestione degli acquedotti Regionali della Calabria e del relativo servizio di erogazione di acqua ad usi idropotabili, nello specifico sono affidate tutte le opere idriche di captazione, accumulo, potabilizzazione ed adduzione.	13.400.000	53,5	7.169.000	In Liquidazione dal 09.07.2012
Stretto di Messina	S.p.A	Studio, progettazione e costruzione di un'opera per il collegamento stabile viario e ferroviario e dei pubblici servizi tra Sicilia e il continente con relativo esercizio del collegamento e manutenzione.	383.179.794	2,576	9.871.678	
Sviluppo Italia Calabria	S.c.p.a.	Promozione, prevalentemente nel territorio della Calabria, della nascita di nuove imprese e dello sviluppo delle imprese esistenti.	1.458.165	18,2055	265.466	In Liquidazione dal 31.10.2007
Terme Sibaritide	S.p.A	Gestione di stabilimenti termali di qualsiasi specie di cure mediche, chirurgiche, riabilitative e cure estetiche, alberghi e mense, stazioni climatiche e di soggiorno	3.639.737	100	3.639.737	
Totale					**54.316.203**	

[63] Essendo stato dichiarato fallito nel corso del 2011, l'attività di analisi del bilancio è ferma al 2010.

Dall'esame della tabella emerge un ammontare complessivo di capitale investito dalla Regione (attraverso le varie quote di partecipazione) pari ad euro 54.316.202, in leggera contrazione rispetto al 2008[64] (euro 55.174.332) ed al 2010 (euro 54.539.762). In proposito, la tabella 38, che immediatamente segue, evidenzia l'evoluzione delle quote di partecipazione della Regione Calabria nelle varie società negli anni 2008, 2010 e 2011 ed in particolare rileva uno scostamento complessivo, tra il 2010 e il 2011, pari ad euro -223.560. Tale risultato è la conseguenza di alcune operazioni societarie (di cui si da conto nella tabella) che hanno interessato le società Italia Lavoro S.p.A., Sial servizi S.p.A., Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone (in tal caso la partecipazione è passata dal 54,55% al 60%), Sogas S.p.A..

Infine, va rilevato che la partecipazione nella società Aeroporto S. Anna S.p.A., pur non avendo registrato un incremento ovvero una diminuzione in termini assoluti, è stata oggetto di una complessa operazione societaria, posto che l'assemblea straordinaria del 28/06/2011, per effetto delle perdite maturate al 31/12/2010 (euro 787.855,00) ha stabilito di azzerare il capitale sociale e di ricostituirlo fino ad euro 787.855,00, nonché di assorbire la perdita residua attraverso la sua ulteriore riduzione ad euro 120.000,00. A conclusione di tali operazioni il capitale sociale si è assestato nuovamente al valore di euro 120.000,00 e quindi la quota di partecipazione della Regione, al 31/12/2011, è risultata essere invariata rispetto al 2010 (euro 16.932,00). Le operazioni compiute dalla società Aeroporto S. Anna S.p.A., Consorzio per la promozione della cultura e degli studi universitari di Crotone s.p.a. (prima della trasformazione in s.r.l.) e Sogas S.p.A sono state compiute ai sensi degli art. 2446 e 2447 del Cod. civile.

Tab. n. 38

SOCIETA'	Quota di partecipazione al 31/12/2008		Quota di partecipazione al 31/12/2010		Quota di partecipazione al 31/12/2011		Variazione tra 2010 e 2011	
	Valore %	Valore in Euro	Valore %	Valore in Euro	Valore %	Valore in Euro	Valore in Euro	NOTE
Aeroporto S. Anna S.p.A.	14,11	72.823	14,11	16.932	14,11	16.932	0	L'Assemblea Straordinaria del 28/06/2011, per effetto delle perdite maturate al 31/12/2010 (€ 787.855,00) ha stabilito di azzerare il capitale sociale, di ricostituirlo fino ad € 787.855,00 e di assorbire la perdita residua attraverso la sua ulteriore riduzione ad € 120.000,00. A conclusione di tali operazioni il capitale sociale si è assestato ad € 120.000,00 e quindi la quota di partecipazione della Regione, al 31/12/2011, risulta essere pari a 16.932,00 così come nel 2010
Banca Popolare Etica S.c.p.a.	0,46	105.000	0,3393	105.000	0,299	105.000	0	Nel corso del 2011 la Soc. ha aumentato il capitale sociale di euro 4.151.175,00 (la % di partecipazione della Regione è passata da 0,34 a 0,299)
Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	25	30.000	25,00	30.000	25	30.000	0	
Cerere S.C.A.R.L.	30	15.600	30,00	15.600	30	15.600	0	

[64] Cfr. Corte dei Conti – Sezione Controllo per la Calabria – *Relazione sulla gestione del patrimonio della Regione Calabria 2003-2008*. Delibera n. 29/2010 del 23.02.2010.

Co.M.A.C. S.r.l.	77,99	6.253.299	77,61	6.253.299	77,61	6.253.299	0	
Comalca s.c.r.l.	56,02	1.400.200	27,29	1.400.200	27,287	1.400.200	0	
Comarc S.r.l.	20,98	289.421	20,98	289.421	20,98	289.421	0	
Consorzio CIES	1,46	12.146	1,46	7.747	1,46	7.747	0	
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone S.r.l.	54,55	464.796	54,55	464.796	60	6.000	-458.797	Nel corso dell'esercizio, il capitale sociale ha subito due distinte variazioni. La prima variazione: Assemblea Straordinaria del febbraio 2011 per riduzione capitale da € 852.126,00 ad € 774.660,00 per recesso degli azionisti Sviluppo Italia Calabria Scpa in liquidazione e f.lli Romano Spa; La seconda variazione: Assemblea Straordinaria del luglio 2011, per riduzione da € 774.660,00 ad € 10.000,00 per copertura della perdita (euro 707.971) e costituzione di una riserva indisponibile destinata alla copertura di eventuali ulteriori perdite (euro 56.689). Contestualmente, la medesima Assemblea ha deliberato la variazione della forma giuridica da società per azioni a società a responsabilità limitata.
Fincalabra S.p.A.	100	23.748.275	100,00	23.748.275	100	23.748.275	0	
ICA SUD S.r.l.	51	415.568	-	-	-	-	nd	
Lametia Sviluppo S.c.r.l.	1,74	1.000	1,74	1.000	1,74	1.000	0	
Locride sviluppo S.c.p.a.	20	51.640	20,00	51.640	20	51.640	0	
Sacal S.p.A.	10	775.500	10,00	775.500	10	775.500	0	
Sial Servizi S.p.A.	51	255.000	51,00	255.000	100	500.000	245.000	In attuazione della L.R. n. 10/2011, con D.G.R. n. 161 del 27 aprile 2011 e Decreti dirigenziali nn. 4946/2011 e 5057/2011, la Regione, mediante rogito notarile del 25 maggio 2011, è divenuta unico azionista della società attraverso l'acquisizione delle azioni (pari al 49% del capitale sociale) detenute da Italia Lavoro S.p.A.
Sogas S.p.A.	6,74	209.182	1,31	50.471	1,31	40.708	-9.763	L'Assemblea straordinaria del 2 luglio 2011 ha deliberato l'abbattimento del capitale sociale e sua contestuale ricostituzione per copertura delle perdite dell'esercizio 2010.
So.Me.Sa. S.p.A.	50	129.000	50,00	129.000	50	129.000	0	
Sorical S.p.A.	53,5	7.169.000	53,50	7.169.000	53,5	7.169.000	0	
Stretto di Messina S.p.A.	2,576	9.871.679	2,58	9.871.678	2,576	9.871.678	0	
Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.	18,2055	265.466	18,21	265.466	18,2055	265.466	0	
Terme Sibaritide S.p.A	100	3.639.737	100,00	3.639.737	100	3.639.737	0	
Totali		**55.174.332**		**54.539.762**		**54.316.203**	**-223.560**	

Fonte: Corte dei Conti su dati Regione

I risultati della gestione delle partecipate direttamente dalla Regione

Nelle pagine che seguono, vengono esposti sinteticamente e brevemente commentati alcuni dei principali dati concernenti la situazione economico-finanziaria delle partecipazioni societarie regionali.

Indice ROI

Nella tabella 39 che segue, viene registrato (in valore percentuale) l'andamento dell'indice ROI[65] per il triennio 2009-2011. L'indice evidenzia un andamento di segno negativo quasi per tutte le società considerate potendosi quindi dedurre che è altrettanto negativo il rendimento sugli investimenti effettuati nell'impresa.

Non sono state considerate, al fine dell'analisi del ROI, le seguenti società:

- Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.: l'azienda nell'ultimo triennio non ha prodotto ricavi e la gestione sopporta annualmente solo costi funzionali che determinano perdite di esercizio assorbite dal patrimonio netto stabilmente negativo;
- Cerere S.r.l.: in liquidazione. Nell'ultimo esercizio non ha svolto alcuna attività generatrice di ricavi (il valore della produzione è pari a zero) e la gestione sopporta annualmente solo costi funzionali che determinano perdite di esercizio totalmente assorbite dal patrimonio netto stabilmente negativo;
- Consorzio CIES, dichiarato fallito nel 2011;
- Comarc S.r.l. e So.Me.Sa. S.p.A.: in liquidazione. Nell'ultimo triennio non hanno svolto alcuna attività generatrice di ricavi (il valore della produzione è pari a zero) e la gestione sopporta annualmente solo costi funzionali che determinano perdite di esercizio che vengono "portate a nuovo";
- Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.: in liquidazione. La Regione Calabria ha acquisito il ramo d'azienda per il tramite della società finanziaria Fincalabra S.p.A.

[65] **ROI (Return On Investment)** è un indicatore di efficienza della gestione operativa e indica la redditività globale di tutti i capitali immessi nell'attività produttiva. Si ottiene, quindi, dal rapporto fra il Risultato Operativo e il Capitale investito in media dai soci e da terzi nell'attività dell'impresa, al lordo degli oneri finanziari, degli oneri fiscali ed è indipendente dai risultati della gestione non caratteristica e straordinaria.

Tab. n. 39			
SOCIETA'	**2009**	**2010**	**2011**
Aeroporto S. Anna S.p.A.	-17,97	-11,18	-7,31
Banca Popolare Etica S.c.p.a.	2,55	2,70	2,81
Co.M.A.C. S.r.l.	-3,50	-4,28	-5,32
Comalca s.c.r.l.	-2,10	-2,31	-2,24
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone S.c.p.a.	-23,60	-51,15	-58,24
Fincalabra S.p.A.	2,37	3,72	2,07
Lametia Sviluppo S.c.r.l.	13,34	1,92	-9,62
Locride sviluppo S.c.p.a.	-0,64	-5,32	7,65
Sacal S.p.A.	**0,33**	**3,11**	-6,53
Sial Servizi S.p.A.	-1,98	-45,54	-27,56
Sogas S.p.A.	-10,59	-10,87	-14,12
Sorical S.p.A.	**3,57**	**2,42**	**2,58**
Stretto di Messina S.p.A.	-0,13	-0,27	-0,28
Terme Sibaritide S.p.A	**3,10**	**1,84**	**1,24**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Regione

Risultati di esercizio

Nella tabella 40 che segue, sono riportati i risultati di esercizio del triennio 2009-2011 relativi alle società partecipate. Dai dati registrati, si rileva che al 31 dicembre 2011 il 50% delle società partecipate dalla Regione hanno rilevato un reddito di esercizio negativo e tale tendenza persiste per l'intero triennio considerato. In particolare si rileva che n. 6 società (Aeroporto S.Anna S.p.A., Centro tipologico nazionale S.c.p.a., Cerere S.c.r.l., Comalca S.c.r.l., Comarc S.r.l. e Somesa S.p.A.) hanno chiuso con un risultato di gestione negativo per tre esercizi consecutivi.

Il risultato di esercizio conferma il dato (negativo) della gestione espresso già dal ROI, tranne che per alcune società (Consorzio per la promozione della cultura e degli studi universitari di Crotone, Sogas S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A) che, ad un ROI negativo, contrappongono un reddito di esercizio positivo. Questa inversione di tendenza è, peraltro, chiaramente spiegabile per effetto della gestione straordinaria.

Tab. n. 40

SOCIETA'	Percentuale di partecipazione	Risultato di esercizio 2009 in euro	Risultato di esercizio 2010 in euro	Risultato di esercizio 2011 in euro
Aeroporto S. Anna S.p.A.	14,11	-1.146.877,00	-787.855,00	-708.352,00
Banca Popolare Etica S.c.p.a.	0,299	**30.060,00**	**1.032.014,00**	**1.490.374,00**
Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	25	-20.937,00	-40.139,00	-8.209,00
Cerere S.C.A.R.L.	30	-63.299,00	-144.687,00	-10.322,00
Co.M.A.C. S.r.l.	77,61	**1.155.019,00**	-1.129.070,00	-1.206.006,00
Comalca s.c.r.l.	27,28	-68.700,00	-1.250.203,00	-291.079,00
Comarc S.r.l.	20,98	-48.952,00	-15.025,00	-8.726,00
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone S.r.l	60	-185.149,00	-197.835,00	**59,00**
Fincalabra S.p.A.	100	**4.151,00**	**22.102,00**	**37.346,00**
Lametia Sviluppo S.c.r.l.	1,74	**6.411,00**	**625,00**	-3.743,00
Locride sviluppo S.c.p.a.	20	-7.038,00	-34.560,00	**38.164,00**
Sacal S.p.A.	10	**633.187,00**	**39.833,00**	-2.077.436,00
Sial Servizi S.p.A.	100	**14.803,00**	-395.171,00	-130.226,00
Sogas S.p.A.	1,31	-4.097.740,00	-3.565.476,00	**793,00**
So.Me.Sa. S.p.A.	50	-8.689,00	-8.728,00	-16.848,00
Sorical S.p.A.	53,50	**3.446.036,00**	**1.229.673,00**	**3.050.149,00**
Stretto di Messina S.p.A.	2,58	**356.666,00**	-1.014.780,00	**155.986,00**
Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.	18,20	-6.781.230,00	-5.139.746,00	**1.038.846,00**
Terme Sibaritide S.p.A	100	**101.306,00**	**34.223,00**	**13.294,00**

Fonte: Corte dei conti su dati di Bilancio delle Società partecipate

Al fine di approfondire l'analisi sulla capacità reddituale delle società partecipate dalla Regione, nella tabella 41 sono riportati i dati necessari per la costruzione di un indicatore della capacità delle imprese considerate di produrre reddito con i capitali immessi dalla Regione Calabria nell'attività aziendale, relativo al biennio 2010-2011. Tale indice è costruito, pertanto, come il rapporto tra il complessivo risultato economico di esercizio per quota di partecipazione (calcolato come sommatoria dei singoli risultati economici di esercizio proporzionati alla quota percentuale di partecipazione posseduta dalla Regione nell'ambito di ciascuna partecipata) ed il totale del valore nominale delle quote di partecipazione possedute al 31 dicembre 2011 (euro 54.316.203). L'indice ha un valore negativo (- 2,85 %).

Tab. n. 41

SOCIETA'	Anno	Valore della partecipazione %	Risultato d'esercizio	Risultato di esercizio per quota di partecipazione	Risorse impegnate in bilancio
Aeroporto S. Anna S.p.A.	2010	14,11	-787.855	-111.166	420.070
	2011	14,11	-708.352	-99.948	100.000
Totale			**-1.496.207**	**-211.115**	**520.070**
Banca Popolare Etica S.c.p.a.	2010	0,34	1.032.014	3.509	0
	2011	0,299	1.490.374	4.456	0
Totale			**2.522.388**	**7.965**	**0**
Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	2010	25	-40.139	-10.035	0
	2011	25	-8.209	-2.052	25.000
Totale			**-48.348**	**-12.087**	**25.000**
Cerere S.C.A.R.L.	2010	30	-144.678	-43.403	51.385
	2011	30	-10.322	-3.097	0
Totale			**-155.000**	**-46.500**	**51.385**
Co.M.A.C. S.r.l.	2010	77,61	-1.129.070	-876.271	0
	2011	77,99	-1.206.006	-940.564	0
Totale			**-2.335.076**	**-1.816.835**	**0**
Comalca s.c.r.l.	2010	27,287	-1.250.203	-341.143	485.504
	2011	27,287	-291.079	-79.427	20.282
Totale			**-1.541.282**	**-420.570**	**505.786**
Comarc S.r.l.	2010	20,98	-15.025	-3.152	0
	2011	20,98	-8.726	-1.831	0
Totale			**-23.751**	**-4.983**	**0**
Consorzio CIES	2010	1,46	-1.773.591	-25.894	44.171
	2011	1,46	0	0	0
Totale			**-1.773.591**	**-25.894**	**44.171**
Consorzio per la Promozione della Cultura e Studi universitari di Crotone S.c.p.a.	2010	54,55	-197.835	-107.919	0
	2011	54,55	59	35	0
Totale			**-197.776**	**-107.884**	**0**
Fincalabra S.p.A.	2010	100	22.102	22.102	0
	2011	100	37.346	37.346	48.070.000
Totale			**59.448**	**59.448**	**48.070.000**
Lametia Sviluppo S.c.r.l.	2010	1,74	625	11	0
	2011	1,74	-3.743	-65	0
Totale			**-3.118**	**-54**	**0**
Locride sviluppo S.c.p.a.	2010	20	-34.560	-6.912	0
	2011	20	38.164	7.633	0
Totale			**3.604**	**721**	**0**
Sacal S.p.A.	2010	10	39.833	3.983	1.180.000
	2011	10	-2.077.436	-207.744	100.000
Totale			**-2.037.603**	**-203.760**	**1.280.000**
Sial Servizi S.p.A.	2010	51	-395.171	-201.537	940.056
	2011	100	-130.226	-130.226	345.000
Totale			**-525.397**	**-331.763**	**1.285.056**
Sogas S.p.A.	2010	1,31	-3.565.476	-46.708	285.529
	2011	1,31	793	10	0
Totale			**-3.564.683**	**-46.697**	**285.529**
So.Me.Sa. S.p.A.	2010	50	-8.728	-4.364	0
	2011	50	-16.848	-8.424	0
Totale			**-25.576**	**-12.788**	**0**
Sorical S.p.A.	2010	53,5	1.229.673	657.875	32.140.844
	2011	53,5	3.050.149	1.631.830	

Come già rilevato nella richiamata Relazione sulla gestione del patrimonio della Regione Calabria 2003-2008, dove anche in quella sede si rilevava un valore negativo (-14,46%), l'indice misura, nel caso appunto di segno negativo, l'inefficienza degli investimenti dei capitali regionali in partecipazioni societarie. Si specifica, poi, che l'indice suddetto diminuisce, rimanendo tuttavia negativo, nel caso in cui al valore nominale delle quote di capitale sociale possedute dalla Regione Calabria al 31 dicembre 2011 (euro 54.316.203), si sommino le ulteriori risorse effettivamente erogate in favore delle società partecipate (euro 99.508.145). Infatti, in quest'ultima ipotesi l'indice ammonterebbe a - 1%, e questo implica un'evidente dipendenza da parte delle società partecipate di attingere ai capitali regionali. Questa relazione di dipendenza sarà meglio spiegata in seguito, attraverso l'elaborazione dell'indice di dipendenza finanziaria.

Altri valori di bilancio

Nella tabella 42 seguente, si mostrano alcuni valori di conto economico (valore della produzione, costo della produzione e costo del personale) per ciascuna società partecipata. Tralasciando Banca popolare etica S.p.A e Fincalabra S.p.A., delle quali non si dispone di dati completi, si rileva che n. 7 società su diciotto hanno un valore della produzione nullo (o quasi) e, pertanto, al fine di evitare un risultato economico negativo, il costo della produzione deve essere sopportato dalla gestione patrimoniale e/o finanziaria e/o straordinaria. Tuttavia, anche laddove il valore della produzione esiste, e in valore assoluto è anche rilevante, il costo della produzione risulta sempre superiore e, pertanto, anche in questo caso, per ottenere un utile, bisogna attingere al risultato positivo di altre gestioni.

Tab. n. 42

SOCIETA'	VALORE DELLA PRODUZIONE		COSTO DELLA PRODUZIONE		COSTO DEL PERSONALE		RAPPORTO TRA COSTO E VALORE DELLA PRODUZIONE in %		RAPPORTO TRA COSTO DEL PERSONALE E COSTO DELLA PRODUZIONE in %	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Aeroporto S. Anna S.p.A.	1.436.616	1.934.573	2.164.594	2.627.993	857.306	1.193.552	151	136	40	45
Banca Popolare Etica S.c.p.a.	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	1	8.024	40.148	16.218	0	0	4.014.800	202	0	0
Cerere S.C.A.R.L.	427	465	44.221	10.650	0	0	10.356	2.290	0	0
Co.M.A.C. S.r.l.	701.497	556.330	1.711.367	1.769.758	350.516	366.036	244	318	20	21
Comalca s.c.r.l.	678.929	754.658	1.372.775	1.397.576	174.325	195.865	202	185	13	14

Comarc S.r.l.	1	1	9.264	8.726	0	0	926.400	872.600	0	0
Consorzio CIES	1	nd	67.011	nd	15.111	nd	6.701.100	nd	23	nd
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone S.r.l.	90.653	96.631	417.691	249.079	47.481	18.478	461	258	11	7
Fincalabra S.p.A.	nd	nd	nd	nd	603.482	405.573	nd	nd	nd	nd
Lametia Sviluppo S.c.r.l.	5.000	1	4.050	4.398	0	0	81	439.800	0	0
Locride sviluppo S.c.p.a.	95.116	157.752	128.258	111.835	28.769	6.206	135	71	22	6
Sacal S.p.A.	20.826.308	24.135.906	19.944.807	26.006.298	11.092.239	11.585.552	96	108	56	45
Sial Servizi S.p.A.	1	1	390.077	137.364	154.666	11.671	39.007.700	13.736.400	40	8
Sogas S.p.A.	3.420.854	4.293.422	7.302.892	6.963.497	3.178.568	3.341.850	213	162	44	48
So.Me.Sa. S.p.A.	1	1	8.612	8.733	0	0	861.200	873.300	0	0
Sorical S.p.A.	86.743.648	84.374.148	76.456.830	72.284.757	13.627.797	13.254.222	88	86	18	18
Stretto di Messina S.p.A.	8.131.206	9.544.143	9.484.361	10.849.925	4.941.310	6.029.570	117	114	52	56
Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.	1.973.168	4.644.466	10.014.386	7.648.346	6.015.590	5.462.115	508	165	60	71
Terme Sibaritide S.p.A	1.895.279	1.844.845	1.774.249	1.765.286	908.874	828.494	94	96	51	47
Fonte: Corte dei conti su dati di Bilancio delle Società partecipate										

Considerando, nello specifico, il costo della produzione, questo risulta notevolmente influenzato dalla spesa del personale. Escludendo dal computo le società poste in liquidazione, per le quali la spesa del personale è nulla, mediamente l'incidenza della spesa del personale sul costo della produzione è pari al 35% nel 2010 e al 30% nel 2011.

In proposito, si rileva che, in fase istruttoria, è stato chiesto alla Regione di comunicare ed eventualmente trasmettere i provvedimenti legislativi e/o amministrativi adottati dall'Ente e dalle società partecipate in materia di reclutamento del personale e conferimento di incarichi ai sensi dell'art. 18 del D.L. 112/2008, convertito dalla Legge n. 133/2008. La Regione Calabria, per il tramite del Dipartimento controlli, con nota n. 388986 del 22 novembre 2012, si è limitata a trasmettere unicamente il Regolamento per il reclutamento del personale, anche dirigente, e per il conferimento di incarichi adottato dalla società Fincalabra S.p.A., società *in house* della Regione. Inoltre, la Regione ha specificato che la società Terme Sibaritide S.p.A., anch'essa partecipata al 100%, ancora non ha adottato alcun provvedimento ai sensi della normativa sopra richiamata.

Ancora sui costi di produzione, appare necessario rilevare il dato sul compenso annuo lordo (anno 2011) degli amministratori di nomina regionale nelle società partecipate dalla Regione Calabria, pubblicato sul sito informatico della

Regione ai sensi della Legge n. 296/2006, articolo unico, comma 735, dove, complessivamente emerge che il compenso annuo è stato, nel 2011, pari ad euro 958.984 (tab. n. 43).

Tab. n. 43

SOCIETA'	COMPENSO LORDO ANNUO 2011
Aeroporto S. Anna S.p.A.	0,00
Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	0,00
Co.M.A.C. S.r.l.	47.859,64
Comalca s.c.r.l.	18.115,53
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone S.r.l.	13.688,00
Fincalabra S.p.A.	368.465,00
Locride sviluppo S.c.p.a.	4.619,54
Sacal S.p.A.	57.717,26
Sial Servizi S.p.A.	80.426,57
Sogas S.p.A.	13.974,29
So.Me.Sa. S.p.A.	6.327,00
Sorical S.p.A.	239.222,46
Stretto di Messina S.p.A.	25.590,94
Terme Sibaritide S.p.A	82.978,21
TOTALE	**958.984,44**

Fonte: Corte dei conti su dati desunti dal Sito web della Regione

Nella tabella 44 sottostante si riportano, invece, i dati relativi al patrimonio netto – che è tendenzialmente costante da un anno all'altro e che per alcune società è negativo –, i debiti complessivi – che rappresentano il capitale di terzi presente in azienda –, il totale dei finanziamenti e il totale degli impieghi ovvero degli investimenti realizzati.

Tab. n. 44

SOCIETA'	PATRIMONIO NETTO		DEBITI		TOTALE FINANZIAMENTI		TOTALE IMPIEGHI		LEVERAGE (Totale impieghi/Patr. Netto)		INDICE DI DIPENDENZA FINANZIARIA (Debiti/Totale finanziamenti) in %	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Aeroporto S. Anna S.p.A.	**-667.855**	**-588.352**	7.179.403	10.080.431	6.511.548	9.492.079	6.511.548	9.492.079	-9,75	-16,13	110,26	106,20
Banca Popolare Etica S.c.p.a.	35.833.262	38.303.224	nd	nd	747.126.040	855.375.697	747.011.385	855.375.697	20,85	22,33	nd	nd
Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	**-99.669**	132.122	nd	nd	134.499	329.466	134.499	329.466	-1,35	2,49	nd	nd
Cerere S.C.A.R.L.	**-194.759**	**-205.081**	nd	nd	200.384	184.946	200.384	184.946	-1,03	-0,90	nd	nd
Co.M.A.C. S.r.l.	5.664.816	4.458.807	17.924.351	18.346.151	23.589.167	22.804.958	23.589.167	22.804.958	4,16	5,11	75,99	80,45
Comalca s.c.r.l.	11.013.606	10.722.525	18.970.109	18.035.901	29.983.715	28.758.426	29.983.715	28.758.426	2,72	2,68	63,27	62,72
Comarc S.r.l.	1.252.109	1.260.835	nd	nd	1.392.843	1.260.835	1.392.846	1.392.765	1,11	1,10	nd	nd
Consorzio CIES	**-2.869.698**	nd	nd	nd	2.448.104	0	2.448.104	nd	-0,85	nd	nd	nd
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone S.r.l.	144.155	66.748	495.180	207.057	639.335	273.805	639.335	261.777	4,44	3,92	77,45	75,62
Fincalabra S.p.A.	21.931.495	22.440.530	nd	nd	114.997.840	113.669.930	114.997.840	113.669.930	5,24	5,07	nd	nd
Lametia Sviluppo S.c.r.l.	49.363	45.000	0	120	49.363	45.740	49.363	45.740	1,00	1,02	0,00	0,26
Locride sviluppo S.c.p.a.	140.685	178.849	482.250	421.518	623.205	600.447	623.205	600.447	4,43	3,36	77,38	70,20
Sacal S.p.A.	11.870.847	9.793.410	16.450.922	18.838.976	28.321.769	28.632.386	28.321.769	28.632.386	2,39	2,92	58,09	65,80
Sial Servizi S.p.A.	166.669	381.441	689.887	116.942	856.556	498.383	856.556	498.383	5,14	1,31	80,54	23,46
Sogas S.p.A.	277.894	3.100.790	35.429.590	15.807.073	35.707.484	18.907.863	35.707.484	18.907.863	128,49	6,10	99,22	83,60
So.Me.Sa. S.p.A.	266.008	257.280	nd	nd	860.663	853.435	860.663	853.435	3,24	3,32	nd	nd
Sorical S.p.A.	33.073.339	31.046.613	391.748.894	437.352.583	424.822.293	468.399.196	424.822.293	468.399.196	12,84	15,09	92,21	93,37
Stretto di Messina S.p.A.	386.157.408	386.313.394	117.746.986	87.051.090	503.904.394	473.364.484	503.796.110	473.364.484	1,30	1,23	23,37	18,39
Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.	**-26.402.741**	**-25.363.903**	nd	nd	24.224.811	21.939.926	24.224.811	21.939.926	-0,92	-0,87	nd	nd
Terme Sibaritide S.p.A	4.168.537	4.181.831	2.422.457	2.256.621	6.590.994	6.438.452	6.590.994	6.438.452	1,58	1,54	36,75	35,05

Fonte: Corte dei conti su dati di Bilancio delle Società partecipate

Attraverso questi dati, si è ottenuto il valore di due indicatori (leverage e indice di dipendenza finanziaria) che hanno permesso di capire, e qui brevemente commentare nella sua generalità, la capacità dell'impresa di finanziare i propri investimenti ed in particolare se con prevalenza di capitale proprio o di capitale di terzi, nonché la dipendenza finanziaria.

Per quanto riguarda il primo indicatore (il leverage o indice di indebitamento) bisogna ricordare, per una corretta interpretazione dei dati in tabella, che più il capitale proprio (denominatore del rapporto) è basso rispetto al totale degli impieghi (numeratore) più l'indebitamento aumenta e aumenta anche l'indice. In generale l'indice è tanto più soddisfacente quanto più è basso in valore. Un valore pari ad 1 significa che tutti gli investimenti sono finanziati con capitale proprio, situazione questa più teorica che effettiva (significa assenza di capitale di terzi). Un valore compreso tra 1 e 2 significa che l'impresa possiede un buon rapporto tra capitale proprio e di terzi (quest'ultimo si mantiene al di sotto del 50%). Un valore maggiore di 2 segnala una situazione di indebitamento aziendale, che diventa tanto più onerosa quanto l'indice cresce.

Nel caso delle partecipate della Regione Calabria, considerando a parte le società Aeroporto S. Anna S.p.A., Cerere S.c.r.l. e Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a. che rilevano un indice negativo per effetto del patrimonio netto a sua volta negativo e tenuto conto per Consorzio CIES che i dati dell'esercizio 2011 non sono disponibili, si osserva che n. 5 società (Comarc s.r.l., Lametia sviluppo S.c.p.a., Sial servizi S.p.A., Stretto di Messina S.p.A. e Terme sibarite S.p.A.) hanno un leverage compreso tra 1 e 2 e che le restanti 11 società hanno un indice superiore a 2 con un picco sulla Sorical S.p.A. (15,09) e sulla Banca popolare etica (22,33). Per il 2010 la situazione è pressoché identica con picco anche sulla Sogas S.p.A. (128,49).

L'indice di dipendenza finanziaria esprime, invece, il rapporto tra capitale di debito e totale finanziamenti (inteso come somma del capitale proprio della società e del capitale di terzi). In generale, la dipendenza finanziaria dell'impresa diminuisce con la riduzione del capitale di debito. Un indice pari a 100 indica che tutti i finanziamenti sono rappresentati da capitale di debito e quindi si ha totale dipendenza finanziaria.

Un indice inferiore a 33, invece, segnala una buona autonomia finanziaria e quindi una scarsa dipendenza da terzi, mentre valori compresi tra 33 e 55 segnalano una struttura finanziaria da tenere sotto controllo; valori tra 55 e 66 evidenziano una struttura insoddisfacente e valori superiori a 66 indicano sempre

più dipendenza finanziaria dal capitale di terzi e quindi una situazione patologica.

Nel caso delle partecipate dalla Regione Calabria, escludendo otto società per le quali non sono disponibili tutti i dati, relativamente all'anno 2011, solo tre società risultano avere un indice minore del 33% (Stretto di Messina S.p.A., Sial Servizi S.p.A. e Lamezia sviluppo S.c.r.l.), una società ha un valore compreso tra il 33 e il 55% (Terme sibaritide S.p.A.), due società risultano con un indice compreso tra il 55% e il 66% (Comalca S.c.r.l. e Sacal S.p.A.), cinque con un indice compreso tra il 66% e il 100% (Comac S.r.l., Consorzio per la promozione e la cultura degli studi universitari di Crotone S.r.l., Locride sviluppo S.c.p.a., Sogas S.p.A.e Sorical S.p.A.) e una sola società, l'Aeroporto S. Anna S.p.A., rileva un indice superiore al 100% in quanto registra nel suo bilancio un patrimonio netto negativo. Per l'esercizio 2010, la situazione era pressoché identica.

Infine, particolare significato assume la misurazione della dipendenza delle società partecipate dal capitale apportato dalla Regione Calabria. Nella tabella 45 che segue è stato calcolato, per le annualità 2010 e 2011, l'indice di dipendenza finanziaria delle società dalla Regione Calabria. Tale indicatore, calcolato come rapporto tra il capitale investito dalla regione Calabria e il totale delle fonti di finanziamento, misura il peso del finanziamento regionale, a qualunque titolo effettuato (a titolo di capitale proprio e/o a titolo di trasferimento in parte corrente e/o in parte capitale), sul totale delle fonti di finanziamento della società partecipata. Questo indicatore non va confuso con l'indice di dipendenza finanziaria in precedenza descritto, in quanto quell'indicatore fornisce informazioni circa la dipendenza della società dal capitale di terzi, mentre questo indicatore, dà informazioni sulla dipendenza dal capitale regionale, non solo come capitale di terzi effettuato attraverso i trasferimenti di parte corrente e/o capitale, ma anche a titolo di capitale proprio in proporzione alla quota sottoscritta. Osservando i dati, per il 2011 si rileva che totalmente dipendente finanziariamente dalla Regione Calabria è la Sial S.p.A., segue Fincalabra S.p.A. (63,18%) in aumento rispetto al 2010 (20,65%) e Terme Sibaritide S.p.A. (57,91%). Altre percentuali rilevanti si riscontrano su alcune società poste in liquidazione, come Comarc s.r.l. (22,95%) posta in liquidazione dal 2007, e Somesa S.p.A. (15,12%), posta in liquidazione dal 1986. Per l'anno 2010, oltre a quelle citate, emerge anche quella del Consorzio per la promozione della cultura e degli studi universitari di Crotone (72,70%), della Cerere S.r.l. (33,43%), in liquidazione dal 2009 e del Centro tipologico Nazionale (22,30%), in liquidazione dal 2012.

In conclusione, si evidenzia che le società partecipate direttamente dalla Regione Calabria, per gli esercizi 2010 e 2011, hanno rilevato un investimento complessivo da parte dell'Ente, rispettivamente, di euro 90.087.322 ed euro 118.276.788. Per l'anno 2010 l'investimento complessivo si articola in euro 54.539.762 come valore della partecipazione sottoscritta nelle varie società a titolo di capitale sociale ed euro 35.547.560 a titolo di trasferimenti. Nel 2011, incrementato rispetto al 2010, il capitale investito complessivamente si compone di euro 54.316.203 a titolo di quota di sottoscrizione al capitale sociale ed euro 63.960.585 a titolo di trasferimenti.

Tab. n. 45

SOCIETA'	ANNO 2010					ANNO 2011					Indice di dipendenza finanziaria dalla Regione nel 2010 in %	Indice di dipendenza finanziaria dalla Regione nel 2011 in %
	Quota di partecipazione societaria nel 2010 in %	Capitali della Regione investiti nelle partecipate nel 2010			Totale dei finanziamenti delle partecipate nel 2010	Quota di partecipazione societaria nel 2011 in %	Capitali della Regione investiti nelle partecipate nel 2011			Totale dei finanziamenti delle partecipate nel 2011		
		Valore della partecipazione in euro	Altre risorse trasferite dalla Regione	Totale capitale investito			Valore della partecipazione in euro	Altre risorse trasferite dalla Regione	Totale capitale investito			
Aeroporto S. Anna S.p.A.	14,1	16.392	420.070	436.462	6.511.548	14,1	16.392	100.000	116.392	9.492.079	**6,70**	**1,23**
Banca Popolare Etica S.c.p.a.	0,34	105.000	0	105.000	747.126.040	0,299	105.000	0	105.000	855.375.697	**0,01**	**0,01**
Centro Tipologico Nazionale S.c.p.a.	25,00	30.000	0	30.000	134.499	25,00	30.000	25.000	55.000	329.466	**22,30**	**16,69**
Cerere S.C.A.R.L.	30,00	15.600	51.385	66.985	200.384	30,00	15.600	0	15.600	184.946	**33,43**	**8,43**
Co.M.A.C. S.r.l.	77,61	6.253.299	0	6.253.299	23.589.167	77,61	6.253.299	0	6.253.299	22.804.958	**26,51**	**27,42**
Comalca s.c.r.l.	27,29	1.400.200	485.504	1.885.704	29.983.715	27,29	1.400.200	20.282	1.420.482	28.758.426	**6,29**	**4,94**
Comarc S.r.l.	20,98	289.421	0	289.421	1.392.843	20,98	289.421	0	289.421	1.260.835	**20,78**	**22,95**
Consorzio CIES	1,46	7.747	44.171	51.918	2.448.104	1,46	7.746	0	7.746	0	**2,12**	**0,00**
Consorzio per la Promozione della Cultura e degli Studi universitari di Crotone S.c.p.a.	54,55	464.796	0	464.796	639.335	60,00	6.000	0	6.000	273.805	**72,70**	**2,19**
Fincalabra S.p.A.	100,00	23.748.275	0	23.748.275	114.997.840	100,00	23.748.275	48.070.000	71.818.275	113.669.930	**20,65**	**63,18**
Lametia Sviluppo S.c.r.l.	1,74	1.000	0	1.000	49.363	1,74	1.000	0	1.000	45.740	**2,03**	**2,19**
Locride sviluppo S.c.p.a.	20,00	51.640	0	51.640	623.205	20,00	51.640	0	51.640	600.447	**8,29**	**8,60**
Sacal S.p.A.	10,00	775.500	1.180.000	1.955.500	28.321.769	10,00	775.500	100.000	875.500	28.632.386	**6,90**	**3,06**
Sial Servizi S.p.A.	51,00	255.000	940.056	1.195.056	856.556	100,00	500.000	345.000	845.000	498.383	**139,52**	**169,55**
Sogas S.p.A.	1,31	50.471	285.529	336.000	35.707.484	1,31	40.708	0	40.708	18.907.863	**0,94**	**0,22**
So.Me.Sa. S.p.A.	50,00	129.000	0	129.000	860.663	50,00	129.000	0	129.000	853.435	**14,99**	**15,12**
Sorical S.p.A.	53,50	7.169.000	32.140.844	39.309.844	424.822.293	53,50	7.169.000	15.211.822	22.380.822	468.399.196	**9,25**	**4,78**
Stretto di Messina S.p.A.	2,58	9.871.679	0	9.871.679	503.904.394	2,58	9.871.679	0	9.871.679	473.364.484	**1,96**	**2,09**
Sviluppo Italia Calabria S.c.p.a.	18,21	265.466	0	265.466	24.224.811	18,21	265.466	0	265.466	21.939.926	**1,10**	**1,21**
Terme Sibaritide S.p.A	100,00	3.639.737	0	3.639.737	6.590.994	100,00	3.639.737	88.481	3.728.218	6.438.452	**55,22**	**57,91**
TOTALI		**54.539.222**	**35.547.560**	**90.086.783**			**54.316.203**	**63.960.585**	**118.276.788**			

Alla luce dell'analisi economico-finanziaria appena svolta possono essere formulate le seguenti osservazioni.

In primis non può non rilevarsi che le gestioni societarie pubbliche della Regione Calabria si sono dimostrate, nel corso degli anni, sempre più svantaggiose e dannose per la finanza pubblica regionale. Come emerge dai vari parametri economico finanziari sopra esaminati, lo strumento societario non si è di certo dimostrato utile al fine della corretta, efficiente, efficace ed economica gestione delle risorse pubbliche. In proposito, vanno anche in questa sede richiamati e ribaditi i rilievi già formulati da questa Sezione nella relazione sulla gestione del patrimonio della Regione Calabria, anni 2003 – 2008 (deliberazione n. 29/2010, pag. 43, punto 7.4 della relazione) alla quale, peraltro, la Regione non ha fatto seguire le prescritte misure conseguenziali (art. 3, c. 6, Legge n. 20/1994).

Ciò posto, l'amministrazione regionale deve valutare concretamente quali gestioni societarie mantenere e quali dismettere, individuando previamente gli interessi da soddisfare ed i servizi pubblici da erogare in forma esternalizzata. In proposito, va rilevato che non appare tuttora completamente attuato il disposto dell'art. 3, c. 27, della Legge n. 244/2007 seppur a livello locale, dapprima, l'art. 19 della L.R. n. 15/2008 e successivamente l'art. 30 della L.R. n. 19/2009 abbiano demandato alla Giunta regionale il compito di effettuare una compiuta valutazione delle società a partecipazione regionale, anche indiretta, da dismettere giacché non strettamente necessarie per il perseguimento delle finalità istituzionali ovvero in quanto abbiano chiuso in perdita gli ultimi tre esercizi. Invero, in attuazione di tali norme regionali, la Giunta regionale con le deliberazioni n. 64/2009 e 173/2009 ha effettuato una ricognizione delle partecipazioni societarie possedute dalla Regione approvando due relazioni all'uopo predisposte da un'unità operativa interna (relazioni, peraltro, non trasmesse in fase istruttoria), ha altresì promosso alcuni procedimenti di dismissione di quote societarie ed ha proposto al Consiglio regionale la dismissione delle partecipazioni in due società. La Sezione non è tuttavia al corrente dello stato dei suddetti procedimenti di dismissione e dell'esito delle proposte di dismissione formulate dalla Giunta al Consiglio regionale per la relativa approvazione ai sensi dell'art. 30 della L.R. n. 19/2009. In ogni caso, la Regione dovrà effettuare un'ulteriore approfondito esame in ordine al mantenimento o meno delle partecipazioni societarie attualmente possedute, tenuto conto che non è sufficiente valutare l'attinenza (in concreto) dell'oggetto sociale con le finalità istituzionali, essendo bensì fondamentale valutare l'efficacia

e l'economicità, quali corollari del principio di buon andamento di cui all'art. 97 della Costituzione, delle gestioni societarie nell'ottica della sana gestione finanziaria. Con ciò si intende rilevare che non potrà comunque ritenersi strettamente connessa all'attività istituzionale l'attività di una società partecipata che, magari sin dalla data di costituzione, non abbia mai concretamente operato, o che rilevi un valore della produzione pari a zero o insignificante rispetto al costo della produzione. In tali fattispecie la gestione societaria pubblica costituirebbe unicamente un centro di costo incapace di produrre nuova ricchezza in termini di maggiori ed efficienti servizi per la collettività.

Infine, in base a quanto sopra emerso, va ancora rilevata l'eccessiva incidenza sui costi di produzione dei costi del personale, nonché degli oneri connessi agli apparati gestionali (C.d.A.) delle società partecipate, osservando che l'art. 4 del D.L. n. 95/2012 ha imposto stringenti limiti alle composizioni dei consigli di amministrazione, che non potranno essere formati da più di 3 o 5 membri di cui, oltretutto, 2 o 3 dovranno essere dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione o di poteri di indirizzo/vigilanza[66].

[66] Si riporta il testo dei commi 4 e 5 del D.L. n. 95/2012:
I consigli di amministrazione delle società di cui al comma 1 devono essere composti da non più di tre membri, di cui due dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione o di poteri di indirizzo e vigilanza, scelti d'intesa tra le amministrazioni medesime, per le società a partecipazione diretta, ovvero due scelti tra dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione della società controllante o di poteri di indirizzo e vigilanza, scelti d'intesa tra le amministrazioni medesime, e dipendenti della stessa società controllante per le società a partecipazione indiretta. Il terzo membro svolge le funzioni di amministratore delegato. I dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione o di poteri di indirizzo e vigilanza, ferme le disposizioni vigenti in materia di onnicomprensività del trattamento economico, ovvero i dipendenti della società controllante hanno obbligo di riversare i relativi compensi assembleari all'amministrazione, ove riassegnabili, in base alle vigenti disposizioni, al fondo per il finanziamento del trattamento economico accessorio, e alla società di appartenenza. E' comunque consentita la nomina di un amministratore unico. La disposizione del presente comma si applica con decorrenza dal primo rinnovo dei consigli di amministrazione successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto.
Fermo restando quanto diversamente previsto da specifiche disposizioni di legge, i consigli di amministrazione delle altre società a totale partecipazione pubblica, diretta ed indiretta, devono essere composti da tre o cinque membri, tenendo conto della rilevanza e della complessità delle attività svolte. Nel caso di consigli di amministrazione composti da tre membri, la composizione è determinata sulla base dei criteri del precedente comma. Nel caso di consigli di amministrazione composti da cinque membri, la composizione dovrà assicurare la presenza di almeno tre dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione o di poteri di indirizzo e vigilanza, scelti d'intesa tra le amministrazioni medesime, per le società a partecipazione diretta, ovvero almeno tre membri scelti tra dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione della società controllante o di poteri di indirizzo e vigilanza, scelti d'intesa tra le amministrazioni medesime, e dipendenti della stessa società controllante per le società a partecipazione indiretta. In tale ultimo caso le cariche di Presidente e di Amministratore delegato sono disgiunte e al Presidente potranno essere affidate dal Consiglio di amministrazione deleghe esclusivamente nelle aree relazioni esterne e istituzionali e supervisione delle attività di controllo interno. Resta fermo l'obbligo di riversamento dei compensi assembleari di cui al comma precedente. La disposizione del presente comma si applica con decorrenza dal primo rinnovo dei consigli di amministrazione successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto
Inoltre, il comma 6 del medesimo art. 4 prevede specifiche disposizioni inerenti alle fondazioni ed altri soggetti di diritto privato, prevedendo che a decorrere dal 1° gennaio 2013 le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001 possono acquisire a titolo oneroso servizi di qualsiasi tipo, anche in base a convenzioni, da enti di diritto privato di cui agli articoli da 13 a 42 del codice civile esclusivamente in base a procedure previste dalla normativa nazionale in conformità con la disciplina comunitaria. Gli enti di diritto privato di cui

agli articoli da 13 a 42 del codice civile, che forniscono servizi a favore dell'amministrazione stessa, anche a titolo gratuito, non possono ricevere contributi a carico delle finanze pubbliche.