

La Corte dei conti

in

Sezione centrale del controllo

sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato

nell'Adunanza del Collegio II del 12 ottobre 2005

\* \* \*

Visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20, e, in particolare, l'art. 3, comma 4, in base al quale la Corte dei conti svolge il controllo sulle gestioni delle amministrazioni pubbliche, verificandone la legittimità e la regolarità, il funzionamento degli organi interni, nonché la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge, valutando comparativamente costi, modi e tempi dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione centrale del controllo n. 1/2004/G del 19 dicembre 2003 con la quale è stato approvato il programma del controllo successivo sulla gestione per l'anno 2004;

vista la relazione, in data 29 luglio 2005, concernente l'indagine su " Realizzazione delle infrastrutture aeroportuali";

vista l'ordinanza in data 15 settembre 2005 con la quale il Presidente della Sezione ha deferito la pronunzia sulla predetta relazione al II Collegio della Sezione stessa , convocandolo per il giorno 12 ottobre 2005;

vista la nota n. 516/05/G in data 15 settembre 2005, con la quale il Dirigente del Servizio di segreteria ha provveduto ad inviare copia della relazione di deferimento e dell'ordinanza di convocazione, del cui avvenuto recapito risulta ricevuta depositata in atti:

– al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Gabinetto;

- al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo Direzione generale per la navigazione aerea;
- all’Ente nazionale per l’Aviazione Civile - E.N.A.C.;
- al Ministero dell’economia e delle finanze – Gabinetto;
- al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

Constatato che per le Amministrazioni convocate sono presenti in aula:

- Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo, Direzione generale per la navigazione aerea:
- Dott. Gerardo Pelosi, Dirigente generale;
- Ing. Fabrizio Rossi, Dirigente;
- Ing. Paolo Sappino, Dirigente;
- Dott. ssa Viria La Barbera, Dirigente.

Udito il relatore Cons. Stefano Siragusa.

Uditi gli interventi dei rappresentanti delle Amministrazioni.

Ritenuto che la relazione debba essere fatta propria dalla Sezione, con le modifiche e le integrazioni deliberate dalla Sezione medesima,

#### DELIBERA

di approvare, ai sensi dell’art. 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, con le modifiche apportate dal Collegio in Camera di consiglio, la relazione concernente l’indagine relativa alla gestione “Realizzazione delle infrastrutture aeroportuali”;

#### ORDINA

l’invio della relazione medesima, a cura della Segreteria della Sezione, alla Camera dei deputati, al Senato della Repubblica, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Segretariato generale, nonché, anche per l’effetto di cui all’art. 3, comma 6 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed alle altre Amministrazioni convocate.

IL PRESIDENTE

(Dott. Tullio LAZZARO)

IL RELATORE

(Cons. Stefano SIRAGUSA)

Depositata in Segreteria il 29 novembre 2005.



# *Corte dei conti*

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO

SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Relazione sulla gestione

REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

## Indice - sommario

### PARTE PRIMA

1.1 Ambito dell'indagine, obiettivi e metodologia seguita .....	pag. 3
1.2 Ricognizione ed evoluzione del quadro normativo .....	pag. 3
1.2.1 In particolare, il ruolo dell'ENAC .....	pag. 8
1.2.2 Le regole della concorrenza e gli orientamenti della Commissione U.E. sui finanziamenti degli aeroporti .....	pag. 10

### PARTE SECONDA: LA GESTIONE FINANZIARIA

2.1 Il quadro delle risorse .....	pag. 12
2.2 L'attività gestionale .....	pag. 17
2.3 I contratti di mutuo .....	pag. 21

### PARTE TERZA: L'ATTIVITA' DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

3.1 Il quadro generale della situazione delle gestioni aeroportuali .....	pag. 23
3.1.1 Lo stato delle realizzazioni .....	pag. 28
3.1.2 La tipologia dei lavori eseguiti .....	pag. 32
3.1.3 Schede analitiche dei lavori per singolo aeroporto .....	pag. 35

### PARTE QUARTA: L'ATTIVITA' DI VIGILANZA

4.1 L'attività di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti .....	pag. 57
4.2 L'attività di vigilanza sulle gestioni aeroportuali .....	pag. 60

Considerazioni conclusive .....	pag. 62
---------------------------------	---------

#### Appendice:

riepilogo della normativa .....	pag. 66
tabelle indici di bilancio società concessionarie .....	pag. 67

## 1- Ambito dell'indagine, obiettivi e metodologia seguita

Con deliberazione n. 1/2004/G la Sezione centrale del controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato nell' Adunanza congiunta del 19 dicembre 2003 ha programmato l'indagine sulla "Realizzazione delle infrastrutture aeroportuali", con l' obiettivo precipuo di verificare i risultati ottenuti in tale settore a seguito del crescente impegno finanziario dello Stato negli ultimi anni , per dotare il trasporto aereo di strutture moderne in grado di assicurare livelli di sicurezza e qualità dei servizi adeguati agli standard europei ed internazionali.

L'ambito dell'indagine - che è rivolta al controllo dell'attività dell'Amministrazione centrale - ha ricompreso le opere realizzate attraverso l'utilizzo delle risorse stanziare, principalmente, dalle leggi 23 maggio 1997 n. 135, 1° agosto 2002 n. 166; ulteriori finanziamenti sono stati trasferiti dal bilancio statale, di regola, per il tramite dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile (ENAC), istituito con il D. lgs. 25 luglio 1997, n. 250, alle società di gestione aeroportuali, venutesi a creare con l'introduzione nel nostro ordinamento di modelli giuridici e soluzioni operative mutuati dal settore privato.

L'arco temporale esaminato ha riguardato gli esercizi finanziari dal 1999 al 2004 ed ha comportato l'analisi dell' applicazione delle citate leggi, sia dal punto di vista della materiale realizzazione dei lavori, aggiornata al marzo 2005, negli aeroporti ai quali sono state destinate le risorse, che da quello della quantificazione dell'onere sostenuto dallo Stato per sorte capitale e per interessi derivanti dalla contrazione dei mutui quindicennali.

Si è provveduto inoltre ad approfondire la tematica dei controlli interni da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell' Ente nazionale dell'aviazione civile, verificandone il funzionamento per le funzioni attribuite dalla legge nella materia in questione, nonché la tematica dei rapporti con le concessionarie delle gestioni aeroportuali , con particolare riguardo al mantenimento del vincolo sulle somme destinate ad interventi infrastrutturali, all'interno dei bilanci delle società medesime.

Le valutazioni riportate hanno tenuto conto della documentazione e dei dati forniti ufficialmente, di quelli finanziari, ricavabili dal sistema informatico R.G.S.- Corte dei conti che sono stati elaborati e riepilogati in tabelle, e hanno comportato l'utilizzo di indicatori di misurazione dell' efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa delle attività svolte, di indicatori di confronto temporale e quantitativo fra le serie di dati relative a più esercizi, ove confrontabili ed omogenee.

Il criterio metodologico per lo svolgimento dell'indagine ha seguito l'iter consueto delle richieste di dati ed elementi di conoscenza presso le Amministrazioni interessate, rappresentate nel caso di specie dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, dall'ENAC e dalla Ragioneria Generale dello Stato. Si sono altresì svolte audizioni di dirigenti e funzionari, utili per ottenere un riscontro più immediato ed approfondito sulle problematiche emerse durante l'istruttoria.

L'aggiornamento delle disposizioni legislative è stato condotto a tutto il maggio 2005 , data di approvazione della riforma del Codice della navigazione aerea con decreto legislativo n. 96 del 9 maggio 2005, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell' 8 giugno 2005.

## 2 - Ricognizione ed evoluzione del quadro normativo di riferimento

La materia della politica dei trasporti ed in particolare il settore del trasporto aereo, hanno visto dal 1993 in poi il succedersi di numerosi interventi legislativi, a testimonianza del crescente interesse da parte del Parlamento per l'entità e la consistenza degli investimenti, sia pubblici che privati, da destinarsi alla realizzazione di infrastrutture che costituissero l'indispensabile premessa per lo sviluppo dell'economia nazionale in termini di aumento del commercio, dell'industria, dei servizi, del turismo e della mobilità generale sul territorio.

Con l'art. 1 della legge n. 537 del 24 dicembre 1993 ("interventi correttivi di finanza pubblica"), si era proceduto alla soppressione del Ministero dei trasporti e del Ministero della marina mercantile ed alla istituzione del Ministero del trasporti e della navigazione, con contestuale trasferimento a quest'ultimo delle rispettive competenze, funzioni e risorse organizzative, di personale e finanziarie<sup>1</sup>.

Nella stessa legge, all'art. 10, comma 13, veniva poi introdotta un'innovazione sostanziale per quanto riguarda la gestione degli aeroporti italiani, poiché era prevista la costituzione di "apposite società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato". A tali società potevano partecipare anche organismi di natura pubblica, quali le Regioni e gli Enti locali. Con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero del tesoro, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di riforma (1° gennaio 1994) dovevano infine, essere fissati i criteri per l'attuazione di tale norma, secondo i principi di cui all'art. 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 498<sup>2</sup>.

La concessione di beni aeroportuali e l'assetto normativo del sistema di gestione degli aeroporti statali o di enti territoriali<sup>3</sup>, fino al varo della riforma del 1993, erano regolati dalle specifiche norme del codice della navigazione o da leggi speciali<sup>4</sup> e si basavano sui seguenti differenti moduli di gestione amministrativa:

La cd. "gestione diretta", caratterizzata dalla diretta attività dello Stato che provvede alla realizzazione e manutenzione di tutti i beni e le infrastrutture aeroportuali, percepisce gli introiti e sostiene gli oneri di gestione, con il supporto della (ex) Direzione Generale dell'Aviazione Civile (successivamente l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - E.N.A.C., subentrato nel 1999), in base agli artt. 38, 694, 695 e 696 del codice della navigazione. Lo Stato può, comunque, affidare in concessione ad altri soggetti singoli settori di attività, soprattutto quelle commerciali.

Si tratta, in realtà, di una figura residuale che ha riguardato aeroporti come Lampedusa, Pantelleria e Roma-Urbe.

La cd. "gestione a titolo precario", attribuita mediante un semplice provvedimento dell'Amministrazione, secondo la quale il gestore percepiva i soli proventi derivanti dall'attività commerciale dell'aerostazione passeggeri, mentre lo Stato introitava i diritti e le tasse aeroportuali. Anche in tal caso, si tratta di ipotesi marginali.

La cd. "gestione parziale", nella quale all'ente concessionario spetta, ex art. 694 del codice della navigazione, la gestione delle aerostazioni passeggeri e merci e dei principali servizi aeroportuali. Le zone aeroportuali residue restano nella gestione dello Stato determinandosi in tal modo una restrizione nella gestione dell'intero sedime aeroportuale. L'ente di gestione parziale percepisce soltanto i diritti d'imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci, che dovevano poi essere impiegati per la manutenzione dei beni in concessione,

---

<sup>1</sup> Vedasi, sul punto, la relazione allegata alla deliberazione n. 77/98 di questa Corte dei conti, Sezione del controllo - III Collegio del 3 giugno 1998, relativa allo "stato di attuazione della legge istitutiva del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, nonché delle leggi pertinenti la disciplina dell'area marittima, portuale ed aeroportuale"; e Sezione del controllo n. 70/2000 del 7 luglio 2000 sulla verifica delle misure consequenziali adottate dall'Amministrazione a seguito della deliberazione n. 77/98.

<sup>2</sup> Tali principi concernono le regole da adottare dalle province e dai comuni "per l'esercizio dei servizi pubblici e per la realizzazione delle opere necessarie al corretto svolgimento del servizio nonché per la realizzazione delle infrastrutture ed altre opere di interesse pubblico che non rientrano, ai sensi della vigente legislazione statale e regionale, nelle competenze istituzionali di altri enti..." (comma 1). Tali regole prevedono la possibilità di "costituire apposite società per azioni, anche mediante accordi di programma senza il vincolo della proprietà maggioritaria..." (comma 1). Il Governo, in relazione a ciò, è stato delegato ad emanare un provvedimento che contenesse i principi ed i criteri da seguire per la costituzione di dette società, sotto l'aspetto della determinazione dell'entità del capitale sociale, delle procedure di scelta dei soci, della natura del rapporto intercorrente tra l'ente locale ed il privato e del sistema dei controlli sull'efficienza e l'economicità dei servizi. (comma 2).

<sup>3</sup> Il numero degli aeroporti nazionali interessati dal traffico civile commerciale (vale a dire per il trasporto passeggeri e merci) e dell'aviazione generale (aeroclub, scuole di volo, lavoro aereo e simili) è di circa 102: il dato è variabile in quanto alcuni aeroporti se militari, possono o meno essere adibiti al traffico civile ed anche perché aeroporti minori possono essere declassati ad "aviosuperfici" (aree di terreno non demaniali per ospitare piccoli aeromobili). Per quanto riguarda gli aeroporti statali o di altri enti territoriali ammontanti a circa 80 unità, quelli ricompresi nelle presente indagine aventi un traffico passeggeri sufficientemente rilevante sono all'incirca 40.

<sup>4</sup> Legge 10 novembre 1973, n. 755 per Roma Fiumicino, legge 21 dicembre 1977, n. 985 per Roma Ciampino; legge 18 aprile 1962, n. 194 per Milano Linate e Milano Malpensa; legge 24 dicembre 1986, n. 983 per Venezia; legge 21 luglio 1965, n. 914 e legge 12 febbraio 1992, n. 187 per Torino Caselle; legge 16 aprile 1954, n. 156 per Genova; legge 27 dicembre 1975 n. 746 per Bergamo.

e sostiene tutti gli oneri inerenti i beni in concessione. Lo Stato continua a percepire i diritti di approdo e partenza e sostiene gli oneri inerenti i beni rimasti nella propria disponibilità.

Per tali gestioni (parziali e precarie), la durata non poteva superare i venti anni ed i rapporti erano - e permangono tuttora - regolati da convenzioni, che disciplinano obblighi e diritti del concessionario.

La cd. "gestione totale", nella quale i concessionari sono responsabili della gestione dell'intera struttura aeroportuale (sia per gli aspetti attivi che passivi) e della prestazione dei servizi aeroportuali. Gli Enti di gestione percepiscono tutti i diritti aeroportuali connessi all'esercizio aeroportuale (approdo, partenza, imbarco e sbarco passeggeri, merci) e sostengono tutte le spese necessarie al funzionamento dello stesso, comprese quelle infrastrutturali<sup>5</sup>. Gli affidamenti derivano direttamente da leggi speciali che dettano norme particolari per i singoli aeroporti: per otto di essi, era prevista la concessione a Società di capitale a maggioranza pubblica, (limite poi eliminato dalla legge n. 351 del 1995), le quali avevano titolo a percepire tutte le entrate, sia erariali che private, derivanti dall'esercizio aeroportuale e stabilivano, inoltre, la durata della concessione ed i termini generali delle convenzioni

Sia per le concessioni parziali che per quelle totali è stata successivamente prevista, - come si dirà più avanti -, oltre alla stipula di una convenzione, la corresponsione di un canone a favore dell' Erario, che costituisce la principale entrata dell' ENAC

Il modello della gestione totale, attualmente con durata non superiore a quarant'anni (in attuazione del D.M. n.521 del 1997), è quello verso il quale si sta indirizzando l'intero sistema di gestione aeroportuale perché, consente di realizzare pienamente le finalità previste dal legislatore.

Infatti, la riforma fu varata con l'intento di trasferire dallo Stato a gestori diversi gli oneri relativi alle infrastrutture, di accrescere i livelli di sicurezza in ambito aeroportuale e di elevare la qualità dei servizi offerti: in definitiva, per dotare il sistema aeroportuale nazionale di un regime giuridico e gestionale adeguato all'evolversi del trasporto aereo, mediante un progressivo avvicinamento del soggetto gestore alla forma societaria (e successivamente a quella societaria di diritto privato), in maniera da valorizzare la funzione imprenditoriale di tale attività.

Le ricadute positive sull'utenza, determinate da questo mutamento gestionale, dovevano essere assicurate dalla trasformazione degli scali aeroportuali da mere infrastrutture a centri gestiti in forma imprenditoriale da società dedicate, in linea con il più generale processo di liberalizzazione dei servizi del trasporto aereo.

Tale sistema, attraverso la produzione di profitto ed il conseguente incremento delle risorse disponibili, avrebbe dovuto garantire il potenziamento ed il miglioramento delle infrastrutture gestite, in termini di sicurezza, efficienza funzionale, qualità e quantità dei servizi resi all'utenza.

Anche con riferimento al regime dei canoni concessori, va tenuta distinta la situazione normativa precedente alla riforma e quella attuale: le precedenti disposizioni di legge non prevedevano affatto, in caso di gestione totale, la corresponsione di un canone per le concessioni costituite per legge, ovvero ne determinavano l'ammontare in misura ragguagliata al generale sistema vigente in tema di concessioni per l'utilizzazione di aree

---

<sup>5</sup> Le attività affidate alle suddette gestioni riguardano, tra l'altro l'esecuzione di lavori, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture (piste, bretelle, piazzali, aerostazioni uffici, strade di accesso e di raccordo) la predisposizione di servizi (fornitura di energia, illuminazione, acqua, riscaldamento, condizionamento depurazione, smaltimento rifiuti, pulizia, informazioni) l'apprestamento di strutture accessorie di comodità per gli utenti (ristoranti, negozi, telefoni, parcheggi). A parte, ma fondamentale tra i servizi forniti all'utenza assumono rilievo le attività di assistenza a terra degli aeromobili e dei passeggeri, bagagli, merci e poste, del catering, vale a dire la fornitura di pasti da consumarsi a bordo degli aerei, delle operazioni in pista, della pulizia e manutenzione aeromobili (nel complesso il cd. handling), che rivestono carattere complementare e strumentale rispetto alla prestazione di servizio reso dal vettore aereo. I proventi che percepiscono le società di gestione sono di due categorie: proventi "lato aria" (diritti di approdo, partenza e sosta aeromobili, diritti di imbarco passeggeri, royalties per fornitura carburanti) e proventi "lato terra" (ricavi della gestione commerciale, affitti di spazi etc.) mentre anche le tariffe di "handling", che possono essere considerate a parte, sono una voce assai rilevante e contribuiscono a formare il reddito d'impresa assieme a proventi diversi, quali, ed esempio quelli finanziari derivanti da partecipazioni nelle società commerciali che svolgono attività collaterali. La liquidazione e la riscossione dei diritti d'uso degli aeroporti affidati in gestione parziale sono curate dai gestori (art 14 e segg DPR 1085/82) mentre i gestori totali incamerano invece l'intero importo.



demaniali. L'attuale impianto legislativo, riconosciuta la effettiva redditività dell'utilizzo dei beni aeroportuali concessi in una attività di gestione improntata a principi di economicità, mira invece al conseguimento di una ulteriore fonte di entrata per l'Erario.

Con la legge n. 351 del 3 agosto 1995, di conversione del decreto-legge n. 251 del 28 giugno 1995 recante "disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza", viene esplicitato ulteriormente il disegno del legislatore in ordine ai principi ispiratori della riforma in questione, facendo richiamo alle disposizioni di privatizzazione per le dismissioni delle partecipazioni azionarie pubbliche, con l'abrogazione delle norme che prevedevano la partecipazione maggioritaria dello Stato e degli enti pubblici nelle società di gestione aeroportuali<sup>6</sup>.

Contestualmente, la legge di conversione all'art.1, comma 1 quater modifica la durata della concessione in funzione del piano degli investimenti presentato dall'aspirante gestore totale, prevista, inizialmente, sino ad un termine di venti anni come fissato dal Codice della navigazione, consentendo per il futuro un limite massimo di quarant'anni.

La citata legge di conversione ha provveduto, altresì, a differire sia il termine per l'emanazione del decreto interministeriale previsto dall'art.10, comma 13 della legge n.537/93, che era stato fissato in sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, al 30 giugno 1995, sia il termine previsto per la costituzione delle società di cui al primo e secondo periodo dell'art.10, comma 13 della stessa legge, al 30 giugno 1996.

Successivamente, i predetti termini, con legge n.662 del 23 dicembre 1996 (art.2, comma 191) sono stati ulteriormente differiti rispettivamente al 30 giugno 1997 e al 31 dicembre 1997.

Nelle more della definizione della disciplina di affidamento delle gestioni totali con il decreto di cui sopra, è intervenuto il decreto legge n. 67 del 25 marzo 1997, convertito dalla legge n. 135 del 23 maggio 1997 che, all'art. 17, stabilisce che il Ministro dei trasporti" può autorizzare, su richiesta, i soggetti titolari di gestioni aeroportuali parziali, anche in regime precario, all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale" per l'effettuazione d'interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali (regime di anticipata occupazione), vincolando, a tal fine, i diritti aeroportuali che gli stessi sono autorizzati a percepire in aggiunta a quelli già di loro spettanza.

L'emanazione del decreto interministeriale n. 521/97 approvativo del regolamento d'attuazione della legge di riforma ha subito, poi, dopo l'ultimo differimento disposto con la legge n.662/96, un ulteriore slittamento, essendo stato varato il 12 novembre 1997 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dopo cinque mesi (in data 9 aprile 1998).

Le finalità intrinseche del predetto regolamento sono state quelle di definire le modalità di costituzione delle società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali ed i criteri per l'affidamento delle concessioni delle gestioni totali aeroportuali alle costituite società di capitale.

Gli aspetti della disciplina attuata da tale regolamento che più rilevano, per quel che concerne il tema specifico della presente indagine, sono contenuti negli articoli 7, 9, 11 e 17:

In particolare, l'art. 7, comma 1, regola le modalità di affidamento della concessione della gestione totale che viene effettuato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici, su istanza presentata dalle società, entro nove mesi dall'entrata in vigore del regolamento in questione, da integrare, nei sei mesi successivi, con una domanda corredata da un programma d'intervento comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario. Il decreto di approvazione della domanda di affidamento determina il periodo di durata della concessione che può superare i venti anni, con un limite massimo di quaranta,

---

<sup>6</sup> art.1, comma 1 bis l.351/95: "a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono abrogate le norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli enti pubblici, dell'IRI, delle regioni e degli enti locali nelle società di gestione aeroportuale"; comma 1 ter: "alle dismissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici nelle società di gestione aeroportuale si applicano le disposizioni di cui al decreto- legge 31 maggio 1994, n.332, convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474."

con riferimento alle valutazioni formulate in base ai contenuti del programma d'intervento ( comma 2) .

Il decreto di affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione, da parte delle società richiedenti, rispettivamente, di una convenzione regolante, tra l'altro, i rapporti tra di esse e le pubbliche amministrazioni circa la disponibilità degli spazi inerenti l'espletamento dei compiti istituzionali anche ai fini della determinazione dei relativi canoni di utilizzo, e di un contratto di programma contenente le linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (comma 3).

L'art. 9 statuisce l'oggetto della concessione che contempla la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture.

L'art.11 riguarda la vigilanza che compete al Ministro dei trasporti e della navigazione sul rispetto della disciplina alla quale le società affidatarie sono tenute nello svolgimento della loro attività, in base al regolamento in questione ed agli atti che esso prescrive.

L'art.17 prescrive che entro 2 mesi dalla pubblicazione del regolamento in questione il Ministro dei trasporti dirama, con circolare, lo schema del programma d'intervento, del piano degli investimenti, del piano economico e del disciplinare-tipo per la predisposizione del contratto di programma, unitamente allo schema delle convenzioni.

L'indirizzo legislativo tendente all'utilizzo prevalente del modulo della gestione totale comporta, dunque, che lo Stato non debba più sostenere oneri per la manutenzione e la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, e che tali attività siano trasferite in capo alle società di gestione.

A tal fine, significativa è la previsione dell'art. 10 della legge n.537/93 che al comma 14 prevede, in conseguenza della costituzione delle predette società di gestione, la riduzione dello stanziamento del capitolo n.7501 ("progettazione, costruzione, ampliamento ed ammodernamento degli aeroporti") per un importo pari a 20 miliardi di lire, per l'anno 1994, e la sua soppressione assieme al relativo stanziamento a decorrere dall'anno 1995.

L'art.5, comma 1, della legge n.135/97 ha autorizzato dette società, se costituite nella forma di società di capitale secondo le previsioni dell'art.10, comma 13, della legge n.537/93 ( ovvero, in mancanza, gli enti locali territorialmente competenti ), a contrarre mutui comprensivi di capitale ed interessi od altre operazioni finanziarie per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali, stanziando i relativi fondi determinati da un limite d'impegno quindicennale. Il successivo comma 2, stabilisce che il Ministro dei trasporti provveda ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento relative agli impegni finanziari assunti ai sensi del comma 1.

La successiva legge n.194 del 18 giugno 1998 all'art.1, comma 1, ha disposto l'assegnazione di fondi in conto capitale a favore degli aeroporti di Perugia - S.Egidio e di Salerno - Pontecagnano per assicurarne il miglior funzionamento con opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione. La medesima legge, al comma 2, per le finalità di cui all'art.5 della legge n.135/97, ha autorizzato ulteriori limiti d'impegno quindicennale, di cui una quota con destinazione specifica per il potenziamento e l'ammodernamento degli aeroporti di Venezia, Siena, Ancona, Perugia, Foggia e Napoli ai fini dello svolgimento del Giubileo 2000, con rate di ammortamento semestrali a carico dello Stato.

La legge n.166 del 1° agosto 2002 all'art.25, comma 1, ha, infine, autorizzato spese determinate da un limite d'impegno quindicennale per realizzare opere destinate alla salvaguardia della sicurezza degli aeroporti, alla prevenzione delle azioni terroristiche, al controllo dei bagagli da stiva e agli interventi per l'abbattimento della rumorosità (con possibilità da parte delle società di gestione di contrarre mutui comprensivi di capitale ed interessi con rate di ammortamento semestrali a carico dello Stato).

### 1.2.1 In particolare, il ruolo dell' ENAC

Successivamente alla riorganizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, una evoluzione sostanziale nella gestione del settore del traffico aereo si è avuta con il D.lgs n.250 del 25 luglio 1997 che ha istituito l'Ente nazionale per l'aviazione civile – E.N.A.C. (inizialmente ente pubblico non economico, qualifica che ha poi assunto dal 1998), riunendo in un unico soggetto le differenti competenze esercitate, sino ad allora, da tre amministrazioni (Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione, Registro aeronautico italiano (R.A.I.) ed Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.)<sup>7</sup>

Tra le varie funzioni attribuite all'Ente, quelle che si connettono al tema dell'indagine in questione sono: la regolamentazione tecnica; l'attività ispettiva ed eventualmente sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione di coordinamento e di controllo; la "razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, ai rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali di settore, all'istruttoria degli atti concernenti tariffe tasse e diritti aeroportuali e di trasporto aereo, alla regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché all' eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico - economico, oltre che il coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al Volo (E.N.A.V.) e l'Aeronautica militare" (art.2 del D.lgs. 250/97, comma 1 lett. g).

Attualmente l'ENAC è, dunque, il principale soggetto regolatore delle attività di trasporto aereo in Italia ed opera sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

La definizione del limite delle funzioni esercitabili dall' Ente è stabilita dal contratto di programma che il medesimo Ente stipula, con cadenza triennale, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro per quanto di competenza. (art.3, co.1 del D.lgs citato).

Le fonti di finanziamento derivano dai trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti previsti dal decreto istitutivo ed all'attuazione del contratto di programma, nel limite delle somme iscritte nei capitoli dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per il triennio 1997-1999. A decorrere dall'anno 2000 si provvede a inserire le apposite voci nella tabella C della legge finanziaria annuale. Altre risorse originano dall' incameramento dei prezzi delle tariffe per le prestazioni di servizi, dai proventi previsti dall'art.7 della legge 449/1985 e da proventi derivanti da entrate diverse.(art.7 del decreto citato)

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti esercita funzioni di vigilanza, indirizzo e controllo sull'attività dell'ENAC e, specificatamente per quello che riguarda la materia della presente indagine, approva le proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale ( art.11, co.1 - lett. c) del decreto citato).

Per l'attuazione delle disposizioni contenute nelle leggi n.135/97 e 194/98 le quali dispongono finanziamenti alle società di gestione per la realizzazione d'interventi infrastrutturali, l'ENAC, con il DM n.68-T del 25 maggio 1999 (emanato dall' ex Ministro dei trasporti e della navigazione per rendere disponibili i fondi stanziati dalle sopraindicate leggi), è stato autorizzato a stipulare con le varie società di gestione o con gli enti territorialmente

---

<sup>7</sup> L'ex Direzione generale dell'aviazione civile, come normato dall'art.2, comma 2 del citato D. Lgs. ha assunto la denominazione di Dipartimento dell'aviazione civile, al quale, tra l'altro, sono attribuite le funzioni di valutazione dei piani d'investimento nel settore aeroportuale in relazione al volume complessivo del traffico aereo, nonché funzioni di supporto, nel settore dell' aviazione civile, all'attività di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione.

competenti, quali soggetti delegati a contrarre mutui, convenzioni attuative, sulla base di progettazione di opere dallo stesso ente approvate.

Il medesimo D.M. affida al Dipartimento dell'aviazione civile la sorveglianza ed il monitoraggio del programma d'investimenti previsto dal decreto in questione.

Con decreto del (all'epoca) Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del (all'epoca) tesoro, n.95-T del 9 agosto 1999, è stata trasferita all'ENAC la disponibilità dei fondi destinati alle opere aeroportuali dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Le convenzioni, redatte secondo uno schema esaminato favorevolmente dal Consiglio di Stato, disciplinano i rapporti intercorrenti tra lo Stato e le società contraenti nonché le relative operazioni finanziarie.

In particolare, in esse viene disposto che:

- deve essere verificata la titolarità del soggetto contraente ad essere ammesso a godere del finanziamento in quanto in possesso dei requisiti previsti ed in regola con il pagamento dei canoni di concessione;
- deve essere indicato l'importo massimo del contributo statale che viene concesso, comprensivo di quota per capitale e quota per interessi;
- deve essere espresso l'obbligo del contraente alla realizzazione delle opere e l'impegno a finanziare, con oneri a proprio carico, eventuali eccedenze di costo rispetto al mutuo concesso ;
- che l'Ente è il soggetto che eroga le rate di ammortamento dal momento del definitivo trasferimento delle relative risorse finanziarie nel proprio bilancio e che restano nella sua disponibilità eventuali economie;
- devono essere indicati, nel dettaglio, gli obblighi del soggetto contraente con riferimento: all'ammortamento degli oneri per la realizzazione delle opere, alla procedura di contrazione dei mutui e delle relative operazioni finanziarie, all'appalto dei lavori, alla direzione dei lavori, alla disciplina contabile cui il finanziamento è sottoposto;
- deve essere indicata la durata dei lavori e che eventuali proroghe debbono essere approvate dall'Ente per esigenze di pubblico interesse e sono consentite solo al verificarsi di situazioni imputabili a cause di forza maggiore;
- che l'erogazione dei fondi è basata sugli stati di avanzamento dei lavori, previo nulla osta dell'ENAC, per cui l'ammontare degli importi messi a disposizione del soggetto finanziato è in diretta relazione con i progressi riscontrati nella realizzazione degli interventi;
- deve essere disciplinato l'affidamento e le modalità di esecuzione dei lavori;
- devono essere disposte le procedure relative alla consegna dei lavori eseguiti all'Amministrazione, alla effettuazione del collaudo ed alle garanzie della loro funzionalità;
- devono essere disciplinati i rapporti fra Ente, società contraente ed imprese appaltatrici;
- deve essere stabilito tutto ciò che riguarda la materia d'iscrizione al pubblico demanio delle opere eseguite.

L'attuale stato di attività dell'Ente, per quanto riguarda i rapporti con il ridenominato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rimane ancora regolato dal contratto di programma triennale 2000- 2003, peraltro scaduto, concertato anche con i Ministeri del tesoro e della difesa, nel quale sono indicati i compiti che l'Ente svolge in proprio, quelli che possono essere affidati a terzi, gli obiettivi ed i parametri di qualità dei servizi resi all'utenza, nonché l'eventuale erogazione di contributi diretti ad assicurare l'equilibrio economico della gestione di aeroporti con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri con rilevante interesse sociale, turistico ovvero strategico - economico; tali contributi dovevano essere ammessi per un periodo massimo di cinque anni dall'entrata in vigore del decreto sulle società di gestione (quindi fino all'aprile 2003).

### 1.2.2 Le regole della concorrenza e gli orientamenti della Commissione U.E. sui finanziamenti degli aeroporti

La materia delle gestioni aeroportuali presenta, oltre ai problemi più generali attinenti alla cd. "liberalizzazione" dei servizi di trasporto aereo e dei settori connessi, anche dei profili normativi di attualità, relativamente agli obblighi dei soggetti gestori e degli enti vigilanti, che qui di seguito si illustrano brevemente per i riflessi attinenti alle gestioni in esame.

Le gestioni aeroportuali italiane sono state - e sono tuttora - affidate senza procedure di selezione concorsuale fra più soggetti concorrenti: sia per le gestioni parziali o precarie sia per le gestioni totali si è di regola proceduto all'automatico rinnovo della concessione ai titolari - inizialmente costituitisi sotto la forma di enti pubblici e via via trasformati in forma di società commerciali, con rilevante presenza dell'imprenditoria privata-, sulla scorta di disposizioni di legge transitorie protrattesi nel tempo.

Le concessioni, dalla formula inizialmente adottata come prevalente della "precarietà" o parziarietà" sono venute ad assumere la forma della gestione totale per una durata considerevole di tempo: quaranta anni, a motivo delle caratteristiche dei (notevoli) costi d'investimento per le infrastrutture aeroportuali e della necessità di piani d'investimento adeguati temporalmente alla durata dell'attività.

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, ha in più occasioni rilevato tali caratteristiche del sistema delle gestioni aeroportuali, auspicando come opportuno "che l'affidamento della gestione delle infrastrutture aeroportuali avvenga secondo modalità che garantiscano l'individuazione dell'impresa più valida ai fini di uno sviluppo ottimale dello scalo e delle attività connesse, prevedendo nel contempo meccanismi idonei a consentire un sistematico monitoraggio e a stimolare un efficace esercizio dell'attività da parte del gestore"<sup>8</sup> e segnalando, ad esempio, come - nonostante l'emanazione del Decreto legislativo n. 18 del 13 gennaio 1999, di recepimento della direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 1996, abbia avviato il processo di liberalizzazione del settore - "permangano importanti impedimenti al raggiungimento degli obiettivi legislativi di riduzione dei costi di gestione delle compagnie aeree e di miglioramento della qualità offerta agli utenti"<sup>9</sup>.

In relazione a tali caratteristiche del mercato attuale dei servizi aeroportuali ed alla circostanza che le concessioni di gestione sono prive di una significativa concorrenza, che potrebbe derivare anche da "una adeguata cadenza temporale del rinnovo delle concessioni", l'Autorità garante, ritiene necessaria una maggiore attività di controllo sull'andamento delle gestioni medesime<sup>10</sup>.

Da ultimo, col documento "Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici per l'avvio dell'attività delle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali" la Commissione europea ha inteso istituire una cornice di regole che

---

<sup>8</sup> "Atto di segnalazione AS 152 del 1998" dell'Autorità garante, che così prosegue: "Tale obiettivo risulta perseguibile, in particolare, tramite il ricorso a procedure di gara, che prevedano criteri oggettivi, trasparenti, non discriminatori e si concludano con un provvedimento adeguatamente motivato. In quest'ottica andrebbero parimenti eliminati i casi di rinnovo automatico delle concessioni, così come i casi di asimmetria a favore dei soggetti che già operano sul mercato ai fini del conferimento o del rinnovo della concessione".

<sup>9</sup> "Atto di segnalazione/parere AS 274 del gennaio-febbraio 2004, dell'Autorità garante. In esso si legge anche che le assegnazioni e i rinnovi di concessioni senza alcuna procedura concorrenziale hanno avuto l'effetto di irrigidire il mercato, posto in condizione di monopolio naturale, e di eliminare la pressione concorrenziale, che la durata delle concessioni per quarant'anni è da considerarsi eccessiva e che la mancanza di una contabilità separata da parte del gestore tra le attività svolte in regime di monopolio e quelle da effettuare in concorrenza, (stabilita anche dal Cipe con delibera n. 86/2000 del 4 agosto) impedisce di dare attuazione al processo di liberalizzazione dei servizi a terra nel rispetto della direttiva 96/67CE del Consiglio del 15.10.96 alla quale il legislatore nazionale ha dato attuazione con il D.lgs. n.18/99.

<sup>10</sup> Atto di segnalazione/parere del gennaio-febbraio 2004, punto 22: "In assenza di una significativa "concorrenza per il mercato (...) la sola attività di controllo sull'operato del gestore da parte dell'ENAC non risulta sufficiente a determinare un analogo incentivo all'efficienza. Infatti, come si illustrerà più avanti, non risulta che l'ente di regolazione abbia ad oggi esercitato una incisiva pressione affinché le imprese di gestione ottemperassero a precisi obblighi sanciti dalle norme o da provvedimenti amministrativi. In ogni caso, il potere di revoca della concessione attribuito all'ENAC non appare rappresentare una minaccia credibile, alla luce del descritto assetto del sistema aeroportuale italiano".

consentano agli Stati membri, agli enti pubblici e a i soggetti pubblici o privati che gestiscono aeroporti, di svolgere la loro attività e i loro reciproci rapporti in un contesto che garantisca in modo coerente la concorrenza su scala europea, anche con riguardo alla proibizione degli aiuti di Stato ai gestori, presente sin dall' introduzione del cd. " terzo pacchetto" di misure di liberalizzazione per il settore del trasporto aereo del 1993.

In particolare, il paragrafo 53 del documento della Commissione recita: " per quanto riguarda la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, quando uno Stato o un altro ente pubblico decide di provvedere alla costruzione o al rinnovo di una infrastruttura di cui è proprietario ovvero al loro finanziamento, la Commissione ritiene, come ha sempre fatto, che detto Stato agisca nell'esercizio dei propri poteri e si doti in tal modo di strumenti destinati a realizzare gli obiettivi delle politiche ,come per gli orientamenti del 1994". (...) e che: " iniziative di questo tipo non rientrano di norma nella sfera di applicazione degli aiuti di Stato, ove tali infrastrutture non siano destinate esclusivamente ad utenti specifici, ovvero ad una singola compagnia aerea"<sup>11</sup>.

Tuttavia, la Commissione vigila per evitare che gli obiettivi del finanziamento a lungo termine non vengano snaturati dalla concessione in linea di fatto o di diritto ad un gestore che ne tragga un indebito vantaggio, e per evitare che l'infrastruttura risulti in linea di fatto o di diritto riservata ampiamente o destinata esclusivamente ad altri utenti specifici, quali ad esempio, una o più compagnie aeree.

Aiuti per l'esercizio delle infrastrutture e per i servizi aeroportuali potrebbero essere autorizzati solo in circostanze eccezionali, quali il caso di aeroporti non supportati da adeguati volumi di traffico o ubicati in aree geografiche remote od isolate ovvero per compensare attività che normalmente siano svolte esclusivamente dallo Stato (servizi antincendio, taluni servizi di sicurezza e di assistenza al volo) .

In linea generale - si legge in tale documento - la Commissione riterrà che non sussistano elementi di aiuto di Stato quando l'utilizzazione delle strutture venga affidata all'esito di una procedura conforme alle norme sostanziali e procedurali applicabili agli appalti pubblici e alle concessioni, in particolare "quando la utilizzazione delle infrastrutture debba qualificarsi come concessione di servizio, essa dovrà essere affidata tramite una procedura di aggiudicazione trasparente, non discriminatoria, che garantisca la parità di trattamento dei potenziali candidati e che consenta l'apertura di questo mercato alla concorrenza nonché il controllo dell'imparzialità del procedimento di aggiudicazione."

L' esistenza di aiuti di Stato (non consentiti) è parimenti esclusa "quando le autorità mettono a disposizione del gestore dell'aeroporto infrastrutture supplementari a fronte di un pagamento corrispondente all'integralità dei costi effettivi di costruzione e di finanziamento di tale infrastruttura. Se il gestore fruisce dell' infrastruttura per un periodo più breve di quello corrispondente alla durata del suo ammortamento, il pagamento potrà essere ridotto in proporzione. Nei casi in cui ciò non avvenga la Commissione ritiene che l'esistenza di un aiuto non sia possibile e che tale aiuto debba esserle notificato".

Se dovesse risultare che l'intento delle autorità era di affidare la gestione dell'infrastruttura ad una determinata impresa rinforzando in tal modo la sua posizione nella concorrenza, tale finanziamento pubblico si configurerà, di norma, come aiuto di Stato e dovrà pertanto essere notificato alla Commissione.

Dalla documentazione fornita, la posizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano risulta in linea con l'obiettivo di queste linee-guida, chiedendo, tuttavia, che

---

<sup>11</sup> Sempre nel paragrafo 53 si legge che: " le compensazioni di servizio pubblico non costituiscono aiuto di Stato ai sensi dell' art. 87 del Trattato quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico venga effettuata all'esito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività". Per accertare se vi sia concorrenza fra aeroporti diversi si può procedere al confronto fra elementi quali: " i bacini economici , la popolazione residente, la congestione, l'esistenza di un accesso di superficie". Per i servizi aeroportuali forniti, il livello dei diritti che vengono riscossi assume particolare rilievo "quando l'aiuto che lo Stato eroga ad un determinato aeroporto venga utilizzato per mantenere artificialmente bassi i diritti riscossi dall'aeroporto in modo da attrarre traffico falsando la concorrenza".

vengano trattati nella stessa maniera tutti gli aeroporti, senza distinzione di categoria e a prescindere dal fatto che la proprietà e l'esercizio dell'aeroporto siano in mano pubblica o privata. Nell'ambito delle disposizioni transitorie, si chiede, infine, di salvaguardare le situazioni pregresse relative ad interventi finanziari pubblici attinenti alle infrastrutture aeroportuali che dovranno essere mantenute nella impostazione originaria in cui sono state previste e concesse<sup>12</sup>.

Si tratta, in definitiva, di una normativa in costante evoluzione ed il processo di privatizzazione dei maggiori aeroporti italiani sta innovando sotto molti profili anche tali fattispecie, per cui quanto mai opportuna è la imminente entrata in vigore delle nuove norme in materia recate dalla riforma del Codice della navigazione, per la parte del trasporto aereo, in via di completamento.

## LA GESTIONE FINANZIARIA

### 2.1- Il quadro delle risorse

Il modulo della gestione totale contemplato dalla legge di riforma prevede, dunque, che lo Stato sia esentato dal sostenere oneri per la manutenzione e la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, in quanto devono essere assunti dalle società di gestione. Le leggi nn.135/97, 194/98, 166/2002, unitamente ad altre disposizioni legislative, più innanzi citate, stabiliscono, pertanto, il quantum che il legislatore, successivamente all'avvio della suddetta riforma, ha inteso porre a carico dello Stato per la realizzazione degli interventi alle strutture aeroportuali in gestione alle varie società.

Il primo di tali provvedimenti è costituito dalla legge 23 maggio 1997, n.135 (art.5) che ha autorizzato, con priorità per gli aeroporti di Bari, Cagliari e Catania, le società di gestione all'accensione di mutui, a decorrere dal secondo semestre 1997, in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi, determinate complessivamente dal limite d'impegno quindicennale per un importo di lire 45 miliardi per l'anno 1998, pari ad un importo massimo di lire 675 miliardi (€ 348.608.406,89).

Spesa complessiva prevista : Euro 348.608.406,89

La legge 18 giugno 1998 n.194 (art.1, comma 1) ha stanziato, al fine del miglior funzionamento degli aeroporti di Perugia - S.Egidio e di Salerno - Pontecagnano la spesa complessiva di lire 14,5 miliardi (€ 7.488.625,03) destinata ai due aeroporti, in ragione, rispettivamente, di lire 1,5 miliardi annue nel triennio 1997-1998 e di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

Spesa complessiva prevista: Euro: 7.488.625,03

Inoltre, per le finalità di cui all'art.5 della legge n.135/97, con la stessa legge, al comma 2, sono stati autorizzati, in conto capitale ed interessi, ulteriori limiti di impegno quindicennali pari a lire 9,9 miliardi per l'anno 1999 e di lire 15 miliardi per l'anno 2000, di cui una quota di lire 5 miliardi (euro 2.582.284,50) per il potenziamento e l'ammodernamento degli aeroporti di Venezia, Siena, Ancona, Perugia, Foggia e Napoli in occasione dello svolgimento del Giubileo 2000.

Spesa complessiva prevista : Euro:192.896.651,81

La legge 23 dicembre 2000, n. 388 ha disposto un ulteriore assegnazione di importo massimo pari a lire 225 miliardi (€ 116.202.802,30), autorizzando la contrazione di mutui comprensivi di capitale ed interessi, con rate di ammortamento semestrali a carico dello Stato

---

<sup>12</sup> Vedasi nota prot.901188 del 30 marzo 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

per un limite di impegno quindicennale. Tali fondi sono destinati esclusivamente alle finalità correlate alla legge n.135/97 art.5, per interventi riguardanti la sicurezza aeroportuale ed, in particolare, il controllo dei bagagli da stiva.

Spesa complessiva prevista: Euro:116.202.802,30

La legge 1 agosto 2002, n. 166 (art.25) ha autorizzato il limite d' impegno quindicennale di € 5.000.000 annui a decorrere dall'anno 2002. (con possibilità di contrarre mutui con rate di ammortamento per capitale ed interessi a carico dello Stato), finalizzati alla realizzazione di interventi sugli scali nazionali, mirati a soddisfare le esigenze di "safety" e "security".

Spesa complessiva prevista: Euro: 75.000.000,00

La legge 29 dicembre 2003, n. 376 art.2, comma 1, ha attribuito un finanziamento all'ENAC per la realizzazione di opere nell'aeroporto di S.Egidio pari a Euro 1.200.000 per l'anno 2003, 1.200.000 per l'anno 2004 e 1.200.000 per l'anno 2005.

Spesa complessiva prevista: Euro: 3.600.000,00

Le sopraindicate leggi hanno, pertanto, autorizzato un finanziamento complessivo per la contrazione di mutui o altre operazioni finanziarie di durata quindicennale con rate di ammortamento (capitale ed interessi) a carico dello Stato per un totale di Euro 743.796.486, 03.

Si precisa , infine, che il quadro degli interventi finanziati dallo Stato ricomprende anche lo stanziamento di 14 miliardi di lire all'aeroporto di Lametia Terme, in attuazione della delibera CIPE del 18 12.96 come riportato dal decreto ministeriale n. 37-T del 9.7.97, e di 71 miliardi di lire in attuazione della delibera CIPE del 29.8.97 come riportato dal decreto ministeriale n 66-T del 21.11 97. agli aeroporti di Alghero, Genova, Palermo, e Lametia Terme, destinati all'esecuzione di lavori diretti a favorire lo sviluppo sociale ed economico delle aree depresse del territorio nazionale affidati mediante convenzioni alle società di gestione aeroportuale. Per i fondi ripartiti con il decreto ministeriale n.66-T, la procedura di finanziamento, ai sensi dell'art.1 della legge n.135/97, prevede che il Ministro del tesoro è autorizzato a contrarre mutui quindicennali con la Cassa depositi e prestiti con istituzioni finanziarie comunitarie e con istituti di credito, il cui ammontare è a totale carico dello Stato.

Altri finanziamenti provengono dalle misure comunitarie contenute nei programmi operativi (P.O.) interessanti le "infrastrutture aeroportuali" quali:

- intervento comunitario per il Quadro comunitario di sostegno –Q.C.S. Regioni dell' "Obiettivo 1" ( Campania, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna) Piano Operativo Nazionale (P.O.N.) 1994-1999 ,per un costo complessivo di 110 milioni di Euro. Gli interventi più rilevanti hanno riguardato gli aeroporti della Sardegna, ai quali sono stati destinati 73 milioni di Euro, di cui 51 milioni per l'aeroporto di Cagliari e 22 milioni per quello di Olbia

- intervento comunitario – Q.C.S Regioni "Obiettivo 1"(Campania, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna) – P.O.N 2000-2006:

- Misura III.2 Trasporti tra quota nazionale e quota comunitaria pari ad Euro 319.675.000,00

- con provenienza da altre leggi Euro 186.852.000,00

per un totale pari ad Euro 616.527.000,00



La programmazione relativa al P.O.N. 2000-2006 è curata dall'ENAC nella qualità di organismo "attuatore", mentre per il P.O.N. 1994-1996 l'Ente ha definito la rendicontazione e la certificazione a cura di un'Autorità indipendente nel rispetto della normativa comunitaria.

Gli importi complessivi previsti dalle sopra elencate leggi n. 135 (Interventi nel settore del trasporto aereo), n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti), n. 388/00 (finanziaria 2001), n. 166/02 art. 25 (Interventi aeroportuali), n.376/03 (finanziamento di interventi per opere pubbliche) sono qui distinti per quote annuali nel periodo di riferimento considerato ai fini della presente indagine, vale a dire negli esercizi finanziari dal 1999 al 2004:

Quote annuali periodo 1999-2004 ( in euro)

LEGGI	1999	2000	2001	2002	2003	2004
n. 135/97	23.240.560	23.240.560	23.240.560	23.240.560	23.240.560	23.240.560
n. 194/98 c.1	3.356.969 comma 1	0	0	0	0	0
n.194/98 c.2	5.112.923 comma 2	5.112.923	5.112.923	5.112.923	5.112.923	5.112.923
n.388/00		0	7.746.853	7.746.853	7.746.853	7.746.853
n. 166/02		0	0	5.000.000	5.000.000	5.000.000
n.376/03					1.200.000.00	1.200.000.00
TOTALE	27.110.453	28.353.483	36.100.337	41.100.337	40.300.337	40.300.337

Si rappresenta che il flusso finanziario seguito dai fondi di cui alle leggi nn. 135/97 e 194/98 viene trasferito dal Ministero dell' economia e delle finanze (ex tesoro) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ex Trasporti) confluendo nell'ex capitolo n.7185 istituito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nell' esercizio finanziario 2000 – rimasto in vigore fino all' esercizio 2001- poi divenuto n.7954 dall' esercizio 2002 . Successivamente, con apposito decreto, i fondi afferenti a tale capitolo vengono trasferiti in un apposito capitolo di bilancio dell'ENAC, il quale con tali provviste finanziarie provvede a coprire, in conto capitale ed interessi, i mutui bancari contratti direttamente dalle società di gestione le quali si configurano come vere e proprie stazioni appaltanti per la realizzazione delle opere infrastrutturali; nel caso in cui si dovessero registrare a consuntivo eventuali eccedenze di spesa, queste rimarrebbero a carico del gestore aeroportuale.

In relazione a tali trasferimenti di risorse, l' ENAC ha lamentato il notevole ritardo con il quale questi vengono disposti, considerando che solamente nel gennaio 2002 è stato messo a disposizione dell'Ente il finanziamento di 249,7 miliardi proveniente dal bilancio trasporti.

Tale ritardo ha avuto conseguenze nella formazione di residui passivi per effetto di impegni assunti a valere sugli stanziamenti destinati alla realizzazione di opere aeroportuali nel corso degli esercizi 1999,2000 e 2001.

Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 68-T del 25 maggio 1999 costituisce il provvedimento con il quale sono stati resi disponibili fondi di cui alle normative citate precedentemente (leggi n.135/97 e n. 194/98) comprensivi della quota relativa agli interessi che precedenti decreti di riparto non avevano considerato e che ha previsto un impegno finanziario, tramite contrazione di mutui da parte delle società di gestione, con rate di ammortamento a carico dello Stato, per € 429.692.104,04 (832 miliardi di lire) residuando, a tal punto, un importo di € 111.554.890,21 (216,5 miliardi di lire) sull'ammontare totale dello stanziamento pari a € 541.246.830,25 (1.048,5 miliardi di lire) (art.1 ).

L'art.2 del decreto , come già indicato precedentemente , ha autorizzato l' ENAC a stipulare con i soggetti di cui all'art.5 della legge n.137/97 convenzioni attuative " sulla base di progettazioni anche preliminari, definendo i tempi per la presentazione della

programmazione esecutiva, al fine di accelerare l'esecuzione di opere che rivestono un sostanziale ruolo propulsivo per lo sviluppo socio-economico del Paese con evidenti ricadute occupazionali".

La norma, inoltre, fissa il termine di 18 mesi dalla stipula delle relative convenzioni con i soggetti anzidetti, pena la decadenza dal finanziamento disposto. La decadenza interviene, altresì, nel caso in cui il titolare dell' assegnazione non presenti il progetto esecutivo nei termini previsti dalla convenzione di cui si è fatto cenno in precedenza.

La tabella seguente contiene le quote di finanziamento assegnate ai vari aeroporti con il D.M. 68-T: (in euro)

Interventi Giubileo 2000 (art.1 co.2 l. 194/98)	Importo
Aer. Venezia	12.911.422,47
Aer. Siena	4.131.655,19
Aer. Ancona	5.164.568,99
Aer. Perugia	3.615.198,29
Aer. Foggia	5.681.025,88
Aer. Napoli	7.230.396,58
Totale	38.734.267,43

Interventi ex art.5 co.1 l. 135/97	Importo
Aer. Bari	82.633.103,85
Aer. Catania	90.379.957,34
Aer. Genova	22.207.646,66
Aer. Bologna	32.536.784,64
Aer. Verona	14.460.793,17
Aer. Ferrara	8.779.767,28
Aer. Ancona	21.691.189,76
Aer. Grosseto	1.032.913,79
Aer. Cuneo	3.615.198,29
Aer. Brindisi	7.230.396,58
Aer. Pisa	21.691.189,76
Aer. Firenze	7.230.396,58
Aer. Grumento	19.625.362,16
Aer. Reggio Emilia	3.615.198,29
Aer. Capua	3.615.198,29
Aer. Trieste	1.549.370,69
Aer. Grottaglie	1.549.370,69
Aer. Torino	8.779.767,28
Aer. Albenga	2.582.284,49
Aer. Roma-Fiumicino	36.151.982,93
Totale	390.957.872,61

Con susseguente decreto n. 114 del 16 novembre 1999, il Ministro (allora) dei trasporti e della navigazione procedette alla ripartizione di tali fondi residui per un importo pari a Euro 111.554.690,21 ( 216 miliardi di lire ).

A tale decreto, la Corte dei conti, Sezione centrale del controllo di legittimità sugli atti della Amministrazione dello Stato - deliberazione n.50 del 25 maggio 2000- nel riflesso che la materia disciplinata da detto decreto non dovesse più ritenersi di competenza del

Ministero, bensì dell'ENAC. Conseguentemente, il Ministro dei trasporti ha emanato l' Atto d'indirizzo n.8307 del 27 giugno 2000 col quale, notificando all' ENAC la pronuncia della Corte, ha indicato le priorità ed i criteri di cui tener conto nella ripartizione dei fondi residui ai vari aeroporti.

Successivamente il Consiglio d'amministrazione dell'ENAC, con propria delibera n.6/2001, ha predisposto una nuova ripartizione dei residui fondi stanziati con le leggi 135/97 e 194/98, quantificati in 14,5 miliardi di lire in conto capitale e 216,5 miliardi di lire in conto capitale ed interessi.

Pertanto, in attuazione dell'art.1, comma 1 della legge 194/98, sono stati assegnati in conto capitale i seguenti contributi agli aeroporti sottoindicati: (in euro)

Aeroporto	ripartizione delibera ENAC n.6-2001
Salerno	5.164.568.,99
Perugia	2.324.056,03
Totale	7.488.625,02

Le risorse residue, in conto capitale ed interessi, di cui all'art.5 della legge n.135/97 ed all'art.1, comma 2 della legge 194/98 sono state attribuite secondo il seguente piano di ripartizione:

Aeroporto	ripartizione delibera ENAC n.6- 2001
Verona	7.746.853,48
Vicenza	*2.582.284,50
Parma	10.329.137,98
Bergamo	*3.356.969,84
Reggio Calabria	5.164.568,99
Rimini	1.032.913,80
Padova	*0
Grottaglie	2.582.284,50
Trieste	2.582.284,50
Pescara	7.746.853,49
Roma- Fiumicino	10.329.137,98
Roma- Ciampino	10.329.137,98
Verona	7.746.853,49
Firenze	5.164.568,99
Pisa	4.389.883,64
Venezia-Tessera	5.164.568,99
Venezia -Lido	1.549.370,70
Torino	10.329.137,98
Salerno	*2.840.512,94
Perugia	2.582.284,50
Napoli	3.098.741,39
Asiago	<sup>1)</sup> 0
Viterbo	1.549.370,70
Foligno	1.549.370,70
Frosinone	*0
Totale	100.967.323,78
<sup>1)</sup> alle opere di completamento dell'aerostazione di Asiago l'ENAC dichiara che intende provvedere con fondi ordinari	*Gli importi sono ridotti rispetto a quelli corrispondenti indicati nell'ex DM 114-T

Poiché dalla ripartizione proposta risultava una somma residua di 19 miliardi di lire, il Consiglio d'amministrazione dell'ENAC ha stabilito che dovesse essere utilizzata per l'aeroporto di Pescara, quale contributo previsto dall'Accordo di Programma sottoscritto il 16

novembre 2000, e per gli scali di Capua, Ferrara e Grumento, in conformità della delibera n.25/2000.

In seguito ad eventi nazionali di particolare rilevanza (come il vertice del G-8 del luglio 2001) che richiedevano interventi urgenti agli aeroporti interessati (Genova ed Albenga), si è reso necessario effettuare variazioni alle assegnazioni già stabilite dal DM n.68/99. Pertanto, il Consiglio d'amministrazione dell'ENAC, con la delibera n.25/2000, autorizzò la riallocazione delle risorse destinate agli aeroporti di Capua, Ferrara e l'aviosuperficie di Grumento, fino alla concorrenza di Euro 18.076.000 (Lire 35 miliardi) in linea capitale a favore degli aeroporti di Genova ed Albenga. Al riguardo è da rilevare che, rispetto alle assegnazioni indicate dal DM 68-T, sono state definanziate opere per 32.020 milioni di euro, e finanziate nuove opere d'importo pari a 26.033 milioni di euro per capitale ed interessi. Esauriti gli interventi destinati al vertice del G8, è risultato un residuo di 8.803 milioni di euro (lire 17 miliardi) per capitale ed interessi rispetto al totale delle somme definanziate.

Altro evento particolare, che ha comportato assegnazione di fondi residui di diversa provenienza, è stato l'attentato terroristico dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, in seguito al quale fu ritenuto essenziale dotare gli aeroporti nazionali di particolari misure di sicurezza come il sistema di controllo integrale (100%) dei bagagli da stiva.

A tal fine venne adottata dal Consiglio d'amministrazione dell'ENAC la delibera n.19/02, con la quale il Consiglio dispose l'utilizzo delle risorse finanziarie costituite dai fondi residui di cui alle leggi nn.135/97 e 194/98, ripartiti dalla precedente delibera n.6, considerato che questi ultimi risultavano in massima parte ancora disponibili (fatta eccezione per lo stanziamento di 14,5 miliardi in conto capitale destinato agli aeroporti di Perugia e Salerno) in quanto detta delibera non era stata ancora assentita dal Ministero vigilante. La delibera stabilì, inoltre, che per sopperire alle sopraggiunte necessità erano utilizzabili i fondi stanziati dalle leggi nn.388/00 e 166/02, oltre alle risorse derivanti dai finanziamenti comunitari.

Una successiva delibera del Consiglio d'amministrazione dell'ENAC – la n.30 del 26 maggio 2003 - ha stabilito che i fondi residui, disponibili al termine dei lavori per il vertice del G-8, venissero destinati, a titolo di contributo, ad interventi di potenziamento dell'aeroporto di Ferrara. Attualmente risulta in corso di svolgimento la procedura per la stipula della convenzione con il Comune di Ferrara che dovrà gestire lo scalo aeroportuale in assenza di società concessionaria.

Gli aeroporti di Cagliari ed Olbia sono destinatari di risorse comunitarie di cui ai fondi strutturali del "quadro comunitario di sostegno" per gli anni dal 1994 al 1999 e 2000-2006, mentre per il completamento delle opere di cui al "Programma Malpensa 2000" per l'aeroporto di Milano si è provveduto con i finanziamenti previsti dalle leggi 22 agosto 1985, n.449 e 11 marzo 1988, n. 67.

## 2.2 L'attività gestionale

La gestione finanziaria della spesa è curata dall'attuale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo- (ex Direzione generale dell'aviazione civile che è stata trasformata in virtù dell'art.2, comma 2, del decreto-legge 25 luglio 1997, n.250 in dipartimento)<sup>13</sup>.

Nell'esercizio finanziario 1998 e 1999 le risorse destinate agli interventi alle infrastrutture aeroportuali sono state assegnate ai seguenti capitoli dello stato di previsione (tab. 10) del Ministero dei trasporti e della navigazione (U.P.B. 3.2.1.1) Aeroporti - (F.O. 4.5.4.4) infrastrutture aeroportuali :

---

<sup>13</sup> De tta organizzazione, ancorché modificata dal decreto legislativo n.300/99, di riforma dell'organizzazione del Governo, è rimasta invariata fino all'entrata in vigore del relativo regolamento emanato con D.P.R.del 26 marzo 2001, n.177 e pubblicato sulla G.U.del 18 maggio 2001. La riforma ha soppresso il Dipartimento per l'aviazione civile, prevedendo nuovamente – nell'ambito del Dipartimento per la navigazione e il trasporto aereo - una direzione generale per la navigazione aerea.

cap.7180: Spese per il completamento di opere infrastrutturali nelle aree depresse;  
 cap.7501: Progettazione, costruzione, ampliamento ed ammodernamento degli aeroporti, eliporti, campi di volo e di fortuna civili demaniali e relativi impianti, nonché per acquisti ed espropriazioni dei relativi immobili, per studi inerenti la realizzazione del piano generale degli aeroporti, per sistemi per la sicurezza aeroportuale, per il concorso nel finanziamento delle opere aeroportuali;

cap. 7503: Spese per il finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali previsti dal piano di investimenti negli aeroporti nazionali, nonché per le esigenze di esercizio degli aeroporti;

cap.7504: Spese per l'ammodernamento degli aeroporti minori per l'aviazione generale;

cap.7508: Spese per il finanziamento di progetti immediatamente eseguibili, relativi all'ampliamento dell'aerostazione dell'aeroporto di Pisa;

cap.7509: Spese per la realizzazione delle opere di ampliamento, ammodernamento, e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali dei sistemi intercontinentali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa, compresi gli oneri derivanti dalla revisione prezzi;

cap.7510: Spese per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti statali aperti al traffico civile;

cap.7512: Spese per il finanziamento di un progetto relativo all'ampliamento dell'aerostazione passeggeri dell'aeroporto di Bologna – Borgo Panigale.

Cap.7513: Annualità quindicennale per gli interventi relativi al completamento dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia.

Cap.7515: Spese per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali.

Cap.7517: Spese per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento, riqualificazione e completamento degli aeroporti di Perugia-S.Egidio e di Salerno-Pontecagnano.

Cap.7551: Spese relative agli interventi finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) per l'adeguamento della rete aeroportuale.

Cap.7552: Spese per la realizzazione di opere di ampliamento e di potenziamento di aeroporti situati nelle aree depresse.

Nell'esercizio finanziario 2000 è stato istituito il capitolo 7185 "somme da trasferire all'Ente nazionale per l'aviazione civile" nel medesimo stato di previsione (U.P.B. 3.2.1.6) Ente Nazionale per l'aviazione civile (F.O.4.5.4.4) infrastrutture aeroportuali, nel quale sono confluiti i summenzionati capitoli.

Nell'esercizio finanziario 2002 il predetto capitolo ha mutato la numerazione in 7954 (U.P.B. 4.2.3.12) Ente Nazionale per l'aviazione civile (F.O 4.5.4.4) infrastrutture aeroportuali.

È opportuno far presente che anteriormente all'esercizio finanziario 2000, nella fase di transizione del trasferimento delle funzioni dalla soppressa Direzione generale dell'aviazione civile al costituito ENAC ( i cui organi hanno completato l'insediamento in data 18 novembre 1998), i capitoli summenzionati afferenti alle spese per le infrastrutture aeroportuali sono stati gestiti direttamente dall'Amministrazione centrale che, successivamente, con decreto n.95 T del 9 agosto 1999 ha trasferito i pertinenti fondi all'ENAC.

Il seguente prospetto illustra per il periodo 1999-2004 le risorse finanziarie trasferite dal bilancio dello Stato al bilancio dell'ENAC, da utilizzare per il finanziamento delle strutture aeroportuali.

CAP. 7180		ANNO 1999 (LIRE)	
Stanziamiento iniziale	0	Impegni	990.000.000
Variazioni	990.000.000	Pagamenti totali (comp. +res.)	990.000.000

(Totale)	990.000.000	
<b>CAP. 7501 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 0		Impegni 211.380.430
Variazioni 343.211.000		Pagamenti totali (comp.+res.) 9.106.114.130
(Totale)	343.211.000	
<b>CAP. 7503 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale, variazioni, impegni , totale 0		Pagamenti totali (comp.+res.) 13.709.300.700
<b>CAP. 7504 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 0		Impegni 261.647.000
Variazioni 261.653.000		Pagamenti totali (comp.+res.) 0
(Totale)	261.653.000	
<b>CAP. 7508 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale, variazioni, impegni, totale 0		Pagamenti totali (comp.+res.) 464.282.500
<b>CAP. 7509 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 171.980.000.000		Impegni 200.806.000.000
Variazioni 28.826.000.000		Pagamenti totali (comp.+res.) 198.825.935.000
(Totale)	200.806.000.000	
<b>CAP. 7510 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 95.000.000		Impegni 1.054.127.000
Variazioni 59.127.000		Pagamenti totali (comp.+res.) 10.319.323.000
(Totale)	1.054.127.000	
<b>CAP. 7513 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 10.975.000.000		Impegni 11.795.000.000
Variazioni 1.000.000.000		Pagamenti totali (comp.+res.) 7.713.992.500
(Totale)	11.795.000.000	
<b>CAP. 7514 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 0		Impegni 4.508.366.000
Variazioni 4.508.366.000		Pagamenti totali (comp.+res.) 4.508.366.000
(Totale)	4.508.366.000	
<b>CAP. 7515 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 54.900.000.000		Impegni 54.900.000.000
Variazioni 0		Pagamenti totali (comp.+res.) 54.900.000.000
(Totale)	54.900.000.000	
<b>CAP. 7516 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 0		Impegni 50.167.063.000
Variazioni 50.167.063.000		Pagamenti totali (comp.+res.) 50.167.063.000
(Totale)	50.167.063.000	
<b>CAP. 7517 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 6.500.000.000		Impegni 6.435.000.000
Variazioni 65.000.000	-	Pagamenti totali (comp.+res.) 6.500.000.000
(Totale)	6.435.000.000	
<b>CAP. 7551 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale 0		Impegni 61.695.540
Variazioni 61.695.540		Pagamenti totali (comp.+res.) 1.902.762.150
(Totale)	61.695.540	
<b>CAP. 7552 ANNO 1999 (LIRE)</b>		
Stanziamiento iniziale		Impegni

26.000.000.000		26.000.000.000
Variazioni	0	Pagamenti totali (comp.+res.) 25.999.987.500
(Totale)	26.000.000.000	
CAP. 7185 ANNO 2000 (LIRE)		
Stanziamiento iniziale 128.695.000.000		Impegni 133.388.721.540
Variazioni	4.493.722.000	Pagamenti totali (comp.+res.) 159.045.325.362
(Totale)	133.388.721.540	
CAP. 7185 ANNO 2001 (LIRE)		
Stanziamiento iniziale 102.695.000.000		Impegni 119.454.790.000
Variazioni	16.759.790.000	Pagamenti totali (comp.+res.) 13.562.325.000
(Totale)	119.454.790.000	
CAP. 7954 ANNO 2002 (EURO)		
Stanziamiento iniziale 53.037.541		Impegni 88.365.046
Variazioni	35.327.505	Pagamenti totali (comp.+res.) 193.539.962
(Totale)	88.365.046	
CAP. 7954 ANNO 2003 (EURO)		
Stanziamiento iniziale 58.502.351		Impegni 67.923.524
Variazioni	9.421.173	Pagamenti totali (comp.+res.) 162.568.607
(Totale)	67.923.524	
CAP. 7954 ANNO 2004 (EURO)		
Stanziamiento iniziale 7.746.854		Impegni 58.972.392
Variazioni 51.225.538		Pagamenti totali (comp.+res.) 14.105.536
(Totale)	58.972.392	

Dall'esame del precedente prospetto si evince che dall'esercizio finanziario 2000 all'esercizio 2004 gli stanziamenti sui capitoli 7185 e 7954 hanno registrato un progressivo decremento nella misura di circa il 44%.

L'ammontare degli importi impegnati risulta pari al 100% della somma stanziata in relazione a tutti i capitoli di trasferimento e a tutti gli esercizi finanziari, mentre per gli esercizi 2000, 2002 e 2003 la massa dei pagamenti risulta notevolmente superiore all'impegnato.

A titolo di completezza, viene riportato il dettaglio dei pagamenti, distinto per competenza e residui ed integrato con i residui iniziali, per gli esercizi 2002-2004 per il capitolo 7954, così come ricavati dal sistema RGS-Corte dei conti.

CAPITOLO 7954 (EURO)						
ANNO	PREV. DEF. COMP.	IMPEGNI	RESIDUI INIZIALI	PAGATO COMP.	PAGATO RES.	PAGATO TOT.
2002	88.365.046,00	88.365.044,67	424.068.178,33	32.768.762,04	160.771.199,79	193.539.961,83
2003	67.923.524,00	67.923.523,32	315.402.513,40	55.060.902,95	107.507.704,40	162.568.607,35
2004	58.972.392,00	58.972.390,81	220.757.425,48	13.925.536,81	179.998,88	14.105.535,69

Dai dati sopra riportati, si evidenzia una progressiva riduzione dei residui, che scendono di una percentuale di poco inferiore al cinquanta per cento, dal confronto fra l'esercizio 2002 e quello 2004.

La circostanza appare da porre in relazione a quanto indicato dallo stesso Ministero circa la permanenza di residui passivi nel bilancio ENAC, come si riferisce nel capitolo seguente.

## 2.3 I contratti di mutuo

Il contratto di mutuo, che intercorre tra l' Istituto di credito e la società di gestione aeroportuale, viene concluso successivamente all'esperienza di un iter procedurale che ha inizio con la stipulazione della convenzione tra l'ENAC e la società di gestione interessata. In tale atto convenzionale sono disciplinati il ricorso al mutuo e gli obblighi dell'Ente unitamente a quelli della società con riferimento al finanziamento degli interventi<sup>14</sup>

Ottenuta l'approvazione da parte dell'ENAC, la società di gestione aeroportuale è autorizzata a contrarre un prestito a valere sul contributo pubblico di cui è destinataria e si procede alla stipula con l'Istituto finanziatore risultato aggiudicatario della gara ad evidenza pubblica esperita dalla società interessata.

Al mutuo da aggiudicare in gara viene stabilito un limite massimo di costo a carico dello Stato conformemente al seguente schema :

$$\begin{aligned} \text{TASSO VARIABILE} &= \text{TASSO EURIBOR} + 0,25\% \\ \text{TASSO FISSO} &= \text{TASSO SWAP} + 0,15 \end{aligned}$$

Gli istituti di credito che concorrono alla gara sono chiamati ad applicare un ribasso, rispettivamente sulle maggiorazioni dello 0,25 e dello 0,15; la gara viene aggiudicata al concorrente che ha offerto il ribasso più elevato.

L'erogazione della somma finanziata viene effettuata dall' Istituto di credito, in più soluzioni, sulla base di giustificativi di spesa, vistati dall'ENAC, riferiti agli stati di avanzamento dei lavori. Il finanziamento dovrà essere rimborsato mediante il pagamento di n.30 rate semestrali comprensive di capitale ed interessi e contenute nel limite massimo di un trentesimo dell'importo del contributo ottenuto, salvo il caso di utilizzo di quote semestrali dello stanziamento eventualmente eccedenti rispetto alle erogazioni effettuate, che andranno ad incrementare l'ammontare di semestralità successive.

Inoltre, la società finanziata si obbliga a pervenire con l'Istituto finanziatore, successivamente al completamento dell'utilizzo del finanziamento, alla stipulazione di un atto pubblico ricognitivo del debito globale residuo di tutte le erogazioni, al quale sarà allegato il piano di ammortamento. Tale debito sarà regolato al tasso fisso valido per la durata residua e sarà rimborsato alle restanti scadenze, secondo un piano di ammortamento a rate costanti.

In sintesi, la struttura dei tassi di interesse risulta piuttosto articolata, poiché durante il periodo di esecuzione dei lavori essi sono "variabili" conformemente a quanto stabilito in sede di procedura concorsuale, mentre al momento dell'ultimazione dei lavori, allorché viene eseguito il suddetto atto di ricognizione, al debito residuo (sia in conto interessi che in conto capitale) viene applicato un tasso "fisso".

Va, infine, osservato che gli eventuali proventi finanziari discendenti dalla gestione di somme giacenti in conto mutuo, che risultino aggiuntivi rispetto agli impegni di spesa assunti per la realizzazione delle opere, verranno riaccreditati all'ENAC.

Il prospetto che segue è riepilogativo dei pagamenti delle rate dei mutui finora assentiti dall'ENAC, suddivisi per singoli aeroporti per le somme rese disponibili con le leggi 135/97 e 194/78.

---

<sup>14</sup> La normativa applicabile alla modalità di contrazione dei mutui, nella fattispecie di che trattasi, è il D.lgs.n.158/95.



Aeroporti	2000	2001	2002	2003	Sub totale	1°sem. 2004	2°sem. 2004	Totale
Albenga			172,15	172,15	344,30	86,08	86,08	516,46
Albenga G8		38,73	77,47	77,47	193,67	38,73	38,73	271,13
Ancona		1.790,38	1.790,38	1.790,38	5.371,15	895,19	895,19	7.161,53
Bari		7.813,47	6.779,52	7.488,99	22.081,98	2.754,44	2.754,44	27.590,86
Brindisi		482,03	482,03	482,03	1.446,08	139,47	139,47	1.725,02
Catania			2.717,36	9.440,18	12.157,54	8.537,03	9.432,09	30.126,66
Cuneo			120,51	241,01	361,52	119,78	119,78	601,08
Foggia	378,74	378,74	378,74	378,74	1.514,94	189,37	189,37	1.893,68
Genova			1.292,79	1.292,79	2.585,59	646,40	646,40	3.879,39
Genova G8		826,33	826,33	826,33	2.478,99	413,17	413,17	3.305,33
Genova G8		831,74	831,74	831,74	2.495,21	415,87	384,54	3.925,62
Grosseto			34,43	68,86	103,29	34,43	34,43	172,15
Napoli	482,03	482,03	482,03	482,03	1.928,11	241,01	241,01	2.410,13
Parma							8,33	8,33
Parma							333,33	333,33
Pisa			1221,33	1.464,24	2.685,58	447,60	447,60	3.580,78
R.Emilia		117,56	243,96	241,01	602,53	120,51	120,51	843,55
Ronchi dei Legionari							103,29	103,29
Siena		137,72	275,44	275,44	688,61	137,72	137,72	964,05
Torino				1.170,64	1.170,64	292,66	292,66	1.755,96
Trieste							103,29	103,29
Venezia	860,76	860,76	860,76	860,76	3.443,05	430,38	430,38	4.303,81
Verona			964,05	964,05	1.298,10	482,03	482,03	2.892,16
<b>Totale</b>	<b>1.721,52</b>	<b>13.759,49</b>	<b>19.551,01</b>	<b>28.548,84</b>	<b>63.580,87</b>	<b>16.421,87</b>	<b>17.730,55</b>	<b>97.733,29</b>
Importi € (000)								

Dall'esame del prospetto si evince che i pagamenti relativi ai rimborsi delle rate di mutuo sono stati avviati a partire dal 2000 a fronte di opere per interventi infrastrutturali riguardanti n.18 aeroporti e n.22 lotti di lavori per un esborso totale, al 31 dicembre 2004, di Euro 97.733,29.

Si evince, altresì, che per i lavori in alcuni aeroporti (Ancona, Catania, Cuneo, Grosseto, Pisa, R. Emilia, Siena) gli importi dei pagamenti periodici delle rate di mutuo si differenziano per alcune annualità; ciò, come precisato dall'ENAC è dovuto sia a periodi di riferimento inferiori, in alcuni casi, ai sei mesi; sia a una diversa quantità dei lavori eseguiti nel tempo che hanno permesso di liquidare somme maggiori con risparmio di interessi dovuti all'istituto bancario; sia al verificarsi di situazioni, comunque ammesse dalle convenzioni.

Secondo i dati forniti dall'Amministrazione, aggiornati al primo semestre 2004, le società di gestione hanno stipulato contratti di mutuo per complessivi Euro 329,992,717,96, mentre sono stati effettuati dall'ENAC, a tutto il 2004, pagamenti a fronte di mutui accesi pari a Euro 96.733.000,29

L'art.4 della legge n. 350/03, comma 177, ha configurato i limiti d'impegno iscritti nel bilancio dello Stato, derivanti da specifiche disposizioni legislative, come concorso dello Stato al pagamento degli oneri discendenti da mutui che i soggetti destinatari, diversi dalle pubbliche amministrazioni, sono autorizzati a contrarre per la realizzazione d'investimenti.

Ciò ha comportato il venir meno, a detta dell'ENAC, quale ente erogatore, della garanzia di un' effettiva ed integrale disponibilità delle somme impegnate per il pagamento delle rate dei mutui. Con riferimento al 2004 la situazione è stata sanata mediante la legge 27 febbraio 2004 n. 47 - di conversione del D.L. 24 dicembre 2003 n.355, modificativo della legge finanziaria 24 dicembre 2003 n.350 - che ha disposto il trasferimento all' ENAC di un contributo annuo, per il 2004, di 10 milioni di euro, consentendo di far fronte, per tale esercizio finanziario, agli impegni già formalmente assunti dall'Ente in attuazione dei

finanziamenti disposti con le leggi n.135/97 e n.194/98 nonché in materia di security, relativamente ai sistemi di controllo del 100 % del bagaglio di stiva.

Al riguardo, peraltro, si precisa che la Ragioneria Generale dello Stato, con circolare n.13 del 5 aprile 2004, sembra escludere, nella fattispecie in esame, l'applicazione dell'art.4, commi 177 e 178 della legge finanziaria n.350/03, in quanto gli impegni di spesa sono assunti a favore dell'ENAC (che è amministrazione pubblica ai sensi dei criteri di contabilità- SEC.95) e non a favore delle società di gestione che sono beneficiarie dei fondi.

L'Amministrazione delle infrastrutture, per quanto di sua competenza, ha proceduto, d'intesa con l'ENAC, a predisporre uno specifico decreto ministeriale teso a determinare la quota di concorso dello Stato per il pagamento degli oneri derivanti dai mutui, come previsto dalla norma stessa, ma il Ministero dell'economia, contattato preliminarmente dal Dipartimento dell'aviazione civile, ha rappresentato l'impossibilità a procedere in tal senso fintanto che non sarà disciplinata, con apposito provvedimento legislativo, la materia relativa ai limiti d'impegno pluriennali.

Pertanto, allo stato, la materia appare ancora gravata dall'incertezza circa l'applicabilità della norma in questione.

La situazione testè descritta motiva la mancata stipulazione dei contratti di mutuo da parte di alcune società di gestione, pur essendo state sottoscritte le varie convenzioni di finanziamento per lavori debitamente programmati.

Nell'ambito di tale problematica appare opportuno segnalare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, constatata l'esistenza in bilancio consuntivo 2003 dell'ENAC di una massa cospicua di residui passivi relativi a trasferimenti dal capitolo 7954, pari a circa 200.000.000 euro, ha invitato detto Ente, il quale ha acconsentito alla richiesta, a predisporre un piano di riduzione dei suddetti residui che prevedesse, in parte, il loro utilizzo per il pagamento delle rate di mutuo in corso (anno 2004).

Ovviamente, una soluzione definitiva della situazione testè descritta è indifferibile, in quanto l'incertezza della concreta disponibilità di risorse per l'intero periodo necessario al rimborso dei mutui alle banche erogatrici determina un effetto frenante sugli investimenti

### 3.1 Quadro generale della situazione delle gestioni aeroportuali

Il Ministero dei trasporti, in attuazione del disposto dell'art.17, comma 1, del regolamento n.521/97, con propria circolare n.1247 del 20 ottobre 1999, in ritardo rispetto al termine fissato dalla norma (due mesi dalla data di pubblicazione del regolamento – aprile 1998) predispose gli schemi del programma d'intervento, del piano degli investimenti, del piano economico - finanziario di cui all'art.7, comma 1, nonché il disciplinare – tipo per la predisposizione del contratto di programma, di cui all'art.7, comma 3, e lo schema delle convenzioni, cui le società che facevano istanza di gestione totale si sarebbero dovute attenere ed ai quali l'amministrazione doveva adeguarsi nel corso dell'attività istruttoria per valutare sia la capacità gestionale della società richiedente, sia la durata della concessione.

Pertanto, stante l'esigenza di rendere effettiva la riforma del settore delle gestioni aeroportuali che procedeva con grave ritardo e considerata la necessità di fornire indicazioni maggiormente esplicative sulla portata di alcune previsioni normative del citato regolamento, (a causa delle difficoltà di carattere procedimentale verificatesi, con riguardo particolare alla predisposizione del contratto di programma), il Ministero emanò, con proprio atto di indirizzo (n.141-T del 30 novembre 2000) le linee - guida in base alle quali, successivamente, sono state stipulate convenzioni di gestione totale, per un periodo quarantennale, cui hanno fatto seguito i relativi decreti interministeriali di concessione ai sensi dell'art.7 del regolamento n.521/97, per l'affidamento degli aeroporti di: Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, Napoli-Capodichino e Firenze-Peretola.

Successivamente, risultano essere state sottoscritte altre convenzioni di gestione totale, di durata quarantennale, per l'aeroporto di Olbia e per l'aeroporto di Bologna.

Sono stati emanati anche i relativi decreti interministeriali e risulta, altresì in itinere, il perfezionamento della concessione di gestione totale, di durata quarantennale, per l'aeroporto di Cagliari, ed è all'esame del Consiglio d'amministrazione la convenzione per il rilascio della gestione totale dell'aeroporto di Catania, mentre sono in fase istruttoria le istanze presentate dai gestori degli aeroporti di Pisa, Lamezia Terme e Palermo.

L'ENAC ha proceduto, inoltre, alla sottoscrizione di ulteriori nuovi atti di convenzione per l'aeroporto di Milano-Linate e per l'aeroporto di Venezia, le cui gestioni totali traggono origine da leggi speciali.

Parimenti, in ottemperanza al suddetto Atto d'indirizzo, sono state sottoscritte convenzioni di gestione totale, per un periodo provvisorio di tre anni, per dodici aeroporti con le rispettive società<sup>15</sup>:

L'Amministrazione, per tali convenzioni, non è addivenuta all'emanazione dei relativi decreti interministeriali, poiché, nel frattempo è cessata la facoltà di procedere ad affidamenti di gestione totale di durata provvisoria, a seguito dell'abrogazione, a far data dal 6 marzo 2003 dell'atto di indirizzo n.141-T, di cui si è riferito sopra, il quale al punto 4 prevede la possibilità di procedere all'affidamento in concessione da parte dei Ministeri concertanti per una durata limitata, determinata provvisoriamente sulla base delle prime valutazioni dell'ENAC tenuto conto del piano economico finanziario presentato dal richiedente, giusta nuovo atto di indirizzo n. 8736 del 21 maggio 2003; tutto ciò, come già indicato, in considerazione dell'urgenza di dare corso all'affidamento delle concessioni in gestione totale<sup>16</sup>.

In relazione al tale posizione assunta dal Ministero, il Consiglio d'Amministrazione dell'ENAC, con delibera n.9/2004 del 16 marzo 2004,, ha emanato le linee guida cui attenersi per la valutazione dei programmi presentati dalle società richiedenti la gestione totale e per la valutazione della durata delle concessioni.

Le seguenti tabelle offrono un quadro riepilogativo della tipologia delle gestioni aeroportuali attualmente in essere:

#### 1) Aeroporti in gestione totale, prevista da leggi speciali

AEROPORTO	LEGGE SPECIALE	DURATA PRECEDENTE CONVENZIONE	ESTENSIONE CONVENZIONE EX DM N.521/97
Venezia	n. 938/86	22.3.2017	22.3.2027
Linate e Malpensa (Milano)	n.194/62 n.449/85	4.5.2022	4.5.2041
Bergamo	n.746/75	8.1.2006	7.1.2042
Torino	n.914/65 n.736/86 n.187/92	3.8.2035	
Fiumicino e Ciampino (Roma)	n.775/73 n.985/77	22.6.2009	

<sup>15</sup> Ancona, Bologna, Brescia, Lamezia Terme, Palermo, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Emilia, Trieste-Ronchi dei Legionari, Treviso, Verona-Villafranca.

<sup>16</sup> La motivazione di tale abrogazione fa riferimento, in realtà, anche alla sentenza della Corte di Cassazione n. 7291/03 che si è pronunciata sulle responsabilità connesse all'incidente aereo accaduto a Verona il 13 dicembre 1995, configurando le posizioni di garanzia a presidio dell'operatività in sicurezza dello scalo, ivi comprese le società di gestione aeroportuale; per cui in ragione di esigenze di sicurezza e di operatività secondo le quali devono agire le varie società di gestione, il Ministero ha ritenuto di stabilire la durata definitiva della concessione a seguito di valutazione di piani presentati dalle società.

Genova	n.156/54	31.12.2020	
--------	----------	------------	--

2) Aeroporti in gestione totale, ai sensi della legge 537/93

AEROPORTO	DECRETO AFFIDAMENTO DM 521 /97	DURATA CONVENZIONE
Bari, Brindisi,Foggia,Taranto	n.4269 del 6.3.2003	12.2.2043
Firenze	n.4592 dell'11.3.2003	11.2.2043
Napoli	n.4591 dell'11.3.2003	12.2.2043
Bologna	in via di perfezionamento	40 anni da data decreto
Olbia	in via di perfezionamento	40 anni da data decreto
Cagliari	in via di perfezionamento	
Catania	All'esame del Consiglio d'amm.ne	

3) Aeroporti in gestione parziale e parziale precaria

AEROPORTO	ART.17L.135/97 (ANTICIPATA OCCUPAZIONE) DECORRENZA	CONVENZIONE PROVVISORIA DURATA	GESTIONE	TOTALE
Albenga	9.3.2000			
Alghero	12.2.1999			
Ancona Falconara	20.5.1998		n.26 del 14.12.2001	anni 3
Asiago	3.12.1999			
Bolzano	1.6.2000			
Brescia - Montichiari	8.8.2000		n.27 del 14.12.2001	
Crotone	10.5.2001			
Cuneo	1.2.2003			
Forlì	5.8.2000			
Grosseto	1.1.2001			
Lametia Terme	10.3.1999		n.29 del 14.12.2001	anni 3
Lucca	17.9.2002			
Olbia	1.1.1999		n.52 del 24.12.2002	anni 3
Oristano	Primo titolo concessorio: 18.3.1992			
Padova	14.9.2002			
Palermo	18.6.1999		n.30 del 14.12.2001	anni 3
Parma	21.2.1999			

Perugia	15.3.1999	n.31 del 14.12.2001 anni 3
Pescara	15.4.1998	n.32 del 14.12.2001 anni 3
Pisa	20.3.1998	n.33 del 14.12.2001 anni 3
Reggio Calabria	1.1.2000	
Reggio Emilia	2.3.1999	n.34 del 14.12.2001
Rimini	31.3.1999	
Salerno	1.6.2001	
Siena	27.2.1999	
Trapani	6.5.1999	
Treviso	20.11.1999	n.53 del 24.1.2003 anni 3
Trieste	1.6.1999	
Venezia lido	21.6.2000	
Verona	24.2.1999	n.35 del 14.12.2001 anni 3
Vicenza	27.2.1999	

In sintesi, la mappa delle concessioni in essere è, attualmente, in tal modo composta:

- n. 6 gestioni totali previste da leggi speciali;
- n. 7 gestioni totali assentite ai sensi della legge n.537/93
- n. 30 gestioni parziali e parziali precarie

di quest'ultime, nove sono affidate in concessione totale provvisoria, di durata triennale, il cui termine è scaduto nel 2004 ( Ancona Falconara, Verona-Villafranca, Lametia Terme, Palermo-Punta Raisi, Perugia ,Pescara, Pisa, Reggio Emilia, Brescia-Montichiari) ed una affidata in concessione totale provvisoria, di durata triennale per l'aeroporto di Treviso.

Si precisa, infine, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha attivato un processo di revisione dello schema di convenzione per l'affidamento delle gestioni aeroportuali, al fine di poterlo adeguare alle disposizioni emanate dalla legge n.265/04<sup>17</sup> che

<sup>17</sup> "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell' aviazione civile. Delega al Governo per l' emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione" art.1-bis. " Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dall'assegnazione, sono individuati gli aeroporti di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. Art.2: " A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le convenzioni approvate e rese esecutive dai decreti di concessione della gestione aeroportuale devono contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione, nonché le modalità di definizione e approvazione dei programmi

prevedono, tra l'altro, l'individuazione della categoria degli aeroporti di rilevanza nazionale, d'intesa con le regioni e le province autonome; la introduzione di controlli, almeno quadriennali, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi che diedero luogo alla concessione, la verifica della qualità dei servizi resi in relazione ai piani di sviluppo, ed altre disposizioni agevolative dei controlli da effettuarsi da parte dell'ENAC sulle società concessionarie.

### 3.1.1 Lo stato delle realizzazioni

Lo stato delle realizzazioni concrete, aggiornato al marzo 2005, è stato così ricostruito sulla scorta delle notizie fornite dall' ENAC ed è di seguito riepilogato in base alle leggi di spesa, illustrate in precedenza, e agli aeroporti destinatari di finanziamenti :

Art.1, comma 1, legge n.194/98 Opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione
Aer. Perugia- S.Egidio
Aer. Salerno- Pontecagnano

---

quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, e le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore, 3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'E.N.A.C. adegua le convenzioni già stipulate alle prescrizioni, anche sanzionatorie di cui al comma 2, provvedendo alle conseguenti integrazioni e modifiche. 4. Ai gestori totali in base a legge speciale si applicano le norme di cui ai commi 2 e 3." e 1- ter : 1." Ai fini dell'esercizio della vigilanza sull'attività delle società affidatarie delle gestioni aeroportuali, prevista dall'articolo 11 del regolamento di cui al decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 12 novembre 1997, n. 521, l'E.N.A.C., nelle convenzioni per l'affidamento della gestione aeroportuale, prevede l'obbligo per i concessionari di fornire, su richiesta, informazioni e documenti relativi anche ai rapporti di natura commerciale. Le informazioni e i documenti acquisiti nell'esercizio della vigilanza sono coperti dal segreto di ufficio." nonché per renderlo maggiormente conforme alla normativa quadro sui lavori pubblici.

Art.1, comma 2, legge n.194/98 Opere di potenziamento e ammodernamento per lo svolgimento del Giubileo 2000
Aer. Venezia-Tessera
Aer. Siena
Aer. Ancona
Aer. Perugia
Aer. Foggia
Aer. Napoli

Art.5 legge n.135/97  Opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione, per il miglior funzionamento delle infrastrutture aeroportuali, nonché per la sicurezza e tutela ambientale
Aer. Bari
Aer. Catania
Aer. Genova
Aer. Bologna
Aer. Verona
Aer. Ferrara
Aer. Ancona
Aer. Grosseto
Aer. Cuneo
Aer. Brindisi
Aer. Pisa
Aer. Firenze
Aviosuperficie di Grumento
Aer. Reggio Emilia
Aer. Capua
Aer. Trieste
Aer. Grottaglie
Aer. Torino
Aer. Albenga
Aer. Roma- Fiumicino

Aeroporti destinatari di finanziamenti residui ex lege. 135/97 art.5 e legge 194/98 art.1 comma 2
Aer. Salerno
Aer. Vicenza
Aer. Venezia-Lido
Aer. Viterbo
Aer. Rimini
Aer. Foligno
Aer. Roma-Ciampino
Aer. Parma
Aer. Bergamo
Aer. Pescara
Aer. Reggio Calabria
Aer. Padova
Aer. Asiago
Aer. Frosinone



Si tratta di n.40 aeroporti e si rappresenta che, nell'ambito di tale ripartizione, alcuni di essi hanno beneficiato di un duplice finanziamento derivante da fonti differenti.

In particolare:

- gli aeroporti di Salerno e Perugia , hanno ottenuto fondi (aer.Perugia) sia ai sensi dell'art.1, comma 1, della legge n.194/98, dell'art.1, comma 2 della medesima legge e della legge 376/03; (aer. Salerno) ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge n.194/98 e dell'art. 5 della legge n.135/97(finanziamento ottenuto in sede di assegnazione di fondi residuati da tale legge);

- l'aeroporto di Foligno, come già riferito, ha ottenuto fondi sia ai sensi dell'art.5 della legge 135/97 che direttamente dal Comune di Foligno e dalla Fondazione della Cassa di Risparmio di Foligno. Si evidenzia che gli interventi relativi agli aeroporti di Perugia e di Foligno fanno riferimento all'Accordo di Programma Quadro stipulato in data 21.12.2001 tra il Ministero dell'economia, il Ministero delle infrastrutture e trasporti, l'ENAC e la Regione Umbria. Allo stato attuale non si ha notizia di avvio di lavori e non risulta stipulato alcun contratto di mutuo.

Nelle tabelle seguenti si espongono i dati e le informazioni salienti, aggiornate al marzo 2005, relative agli aeroporti che hanno dato luogo ad interventi infrastrutturali, utilizzando le risorse finanziarie previste dalle leggi 135/97, art.5 e 194/98, art 1, commi 1 e 2; mentre nelle pagine seguenti si riepiloga più dettagliatamente, con schede dedicate, la situazione per ciascun aeroporto.

Aeroporti	Natura fondi	Intervento	Ultimazione lavori	Stato avanzamento	Data convenzione	Data mutuo
Albenga	statali	nuova aerostazione passeggeri	24.9.2004	60% al 31.3.2004	24.9.01	16.7.2002
	statali	impianto voli notte	30.6.2001	95% al 31.12.2004	4.4.01 31.12.04	28.6.2001
Ancona	statali	piazzale sosta aeromobili (1° lotto)	6.1.2002	100% al 30.9.2001	6.7.00	4.10.2000
	statali	nuova aerostazione passeggeri (2° lotto)	6.7.2003 24.7.2002 rescissione contratto	3,64% al 28.6.2002 84% al 31.3.2004	6.7.00	4.10.2000
Bari	statali	nuova aerostazione passeggeri e viabilità	30.10.2003 9.4.2003 riappaltati	61% al 31.3.2004	4.11.99	7.2.2000
Bologna	statali	pista di volo, acque meteoriche	30.6.2006	30% al 31.3.2004	16.10.02	
Brindisi	statali	impianto climatizzazione	23.11.2002	100% al 30.10.2001	23.11.00	27.12.2000
	statali	piazzale sosta aeromobili, torri faro	23.11.2002	100% al 5.7.2001	23.11.00	27.12.2000
Catania	statali	aerostazione passeggeri	11.6.2003 31.12.2006 (proroga)	30% al 31.3.2004	11.2.00 31.12.06	4.8.2000
Cuneo	statali	ristrutturazione e ampliamento aerostazione passeggeri	4.9.2003	98% al 31.3.2004	4.5.01	4.10.2002
Foggia	statali	aerostazione passeggeri	30.9.2002	100% al 26.12.2001	4.11.99	21.2.2000
	statali	autorimesse, palazzina pronto soccorso ed ex alloggio di servizio	30.9.2002	100% al 14.10.2000	4.11.99	21.2.2000
	statali	servizio	30.9.2002	100% al 25.6.2001	4.11.99	21.2.2000

Foligno	statali comunali privati	infrastrutture di volo  pista di volo, bretella con piazzale sosta aeromobili	30.6.2005		18.6.03		
Genova	statali	radio assistenza, strumentazione pista (G 8)	1.6.2001	100% al 16.5.2001	1.3.01	9.5.2001	
	statali	pista di volo, via di rullaggio e raccordi (G 8)	30.6.2001	100% al 1.7.2001	27.9.00	18.12.2000	
	statali	spazi interni aerostazione passeggeri	30.6.2001	100% al 6.6.2002	1.3.01	9.5.2001	
	statali	aree esterne aerostazione passeggeri	25.1.2001	100% al 10.6.2002	1.3.01	9.5.2001	
	statali	nuovi hangar e palazzina uffici	31.12.2004	100% al 28.4.2003	4.5.01	26.2.2002	
	statali	piazze sosta aeromobili	31.12.2004	98% al 31.3.2004	4.5.01	26.2.2002	
Grosseto	statali	aerostazione passeggeri e piazzale sosta passeggeri		100% al 30.11.1999	13.12.01	28.6.2002	
Napoli	statali	parcheggio P4	30.9.2000	100% al 15.7.2002	26.1.00	28.2.2000	
Parma	statali	opere propedeutiche al progetto		100% maggio 2005			
	statali	adeguamento RESA	31.12.2007	61,13% maggio 2005	25.5.04		
	statali	espropri aree		70% maggio 2005	25.5.04		
	statali	modifica elettrodotti	31.12.2007	18% maggio 2005	25.5.04		
	statali	indagini geotecniche	31.12.2007	70% maggio 2005	25.5.04		
	statali	rilocamento ostacoli	31.12.2007	-			
	statali	sistema controllo bagagli stiva	31.12.2007	90% maggio 2005			
	Perugia	statali regionali altro	pista di volo, piazzale aa/mm fabbricato polivalente ed Enac, aeropax	30.6.2008		18.6.03	
	Pisa	statali	area smistamento bagagli aerostazione passeggeri	31.12.2004	45% al 31.3.2004	23.5.01	16.11.2001
statali		area servizi	31.12.2004	100% al 30.11.2003	23.5.01	16.11.2001	
Reggio Emilia	statali	aerostazione passeggeri	31.12.2005	97% al 31.3.2004	2.1.03 31.12.05 (proroga)	7.6.2001	
	statali	nuovo hangar	31.12.2005	100% al 19.4.2002	2.1.03 31.12.05	7.6.2001	
	statali	piazzale, raccordo con pista rullaggio	31.12.2005	100% all'11.3.2002	2.1.03 31.12.05	7.6.2001	
	statali	nuove cabine elettriche	31.12.2005	100% al 6.12.2002	2.1.03 31.12.05	7.6.2001	
	statali	sistema aiuti visivi	31.12.2005	50% al 31.3.2004	2.1.03 31.12.05	7.6.2001	
	statali	sistema radioassistenza	31.12.2005	31% al 15.10.2003	2.1.03 31.12.05	7.6.2001	
Roma	statali	nuovo sistema terminale, piazzale sosta	lavori non eseguiti	lavori non eseguiti	lavori non eseguiti		
Siena	statali	pista di volo, piazzale sosta aeromobili	31.12.2003	87% al 31.3.2004	6.7.00	15.9.2000	
Torino Caselle	statali	piazze sosta aeromobili	31.12.2003	100% all'11.7.2003	29.12.00	16.5.2002	
Trieste	statali	piazzale sosta aeromobili	13.10.2004	10% al 31.3.2004	13.2.03 31.12.05	15.9.2003	
Venezia Tessera	statali	parcheggio multipiano	30.6.2006	100% all'11.8.2000	22.12.99 30.6.06 (proroga)	6.4.2000	
	statali	cabina elettrica	30.6.2006	100% al 3.9.2003	22.12.99 30.6.06	6.4.2000	

	statali	terminal acqueo aeroportuale	30.6.2006		22.12.99 30.6.06	
Verona	statali	Pista di volo piazzale sosta aeromobili, raccordi	26.1.2004	100% al 4.12.2003	26.3.01	19.12.2001
	statali	hangar	26.1.2004	100% al 31.3.2004	26.3.01	19.12.2001

Dall'analisi delle precedenti tabelle emerge che 19 aeroporti hanno avviato lavori, 3 aeroporti pur in presenza di convenzione non hanno stipulato mutui e non hanno avviato lavori, mentre si segnala il caso dell'aeroporto di Bologna che ha iniziato lavori in assenza di contratto di mutuo. Considerato che gli interventi alle infrastrutture aeroportuali finanziati con le leggi n.135/97, art.5 e n.194/98 art.1, commi 1 e 2 hanno riguardato 40 aeroporti, il valore percentuale di quelli che hanno dato inizio a lavori è pari al 47,5%.

Per quanto riguarda l'ultimazione di tali lavori, si evidenzia, altresì, che 31 lotti di lavori sono stati conclusi e 15 risultano ancora in corso su di un totale di 46 lotti. I lavori realizzati in ritardo rispetto ai tempi previsti sono stati 2, entrambi a distanza di 17 mesi dalla data di ultimazione prevista nei cronoprogrammi, con uno stato di avanzamento progetti e realizzazione alquanto lento e disomogeneo e con prevalente realizzazione di lotti piuttosto che del quadro d'insieme delle infrastrutture.

In sintesi, dunque, il valore percentuale dei lotti di lavori che risultano ultimati entro il primo semestre del 2005 è pari al 67,39%.

Il quadro delle realizzazioni di infrastrutture aeroportuali, precedentemente delineato, si riferisce alle opere eseguite mediante l'utilizzo dei fondi rivenienti dalle leggi nn.135/97, art.5 e 194/98, art.1, commi 1 e 2. Per quanto concerne le altre leggi autorizzative di spesa, oggetto della presente indagine, quali la n.388/00 e la n. 166/02, art.25, allo stato non risultano eseguite opere realizzate mediante i fondi stanziati dalle stesse.

A tal proposito, l'ENAC ha fatto presente che la problematica è strettamente connessa –in quanto comporterebbe la non totale copertura dei finanziamenti - all'applicazione dell'art. 4 della legge n.350/2003, comma 177 il quale statuisce che "che i limiti d'impegno di spesa iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative sono da intendersi quale concorso dello Stato al pagamento di una quota degli oneri derivanti da mutui o da altre operazioni finanziarie che i soggetti interessati diversi dalle pubbliche amministrazioni (...) sono autorizzati ad effettuare per la realizzazione di investimenti. La quota di concorso è fissata con decreto del Ministro dell'economia e finanze, emanato di concerto con il Ministro competente." La legge stabilisce, altresì, al comma 178 che la disposizione riguarda i mutui accesi a far data dall' 1.1.2004.

Pertanto, per effetto della novità introdotta dalla normativa, l'ENAC ha inteso assumere una condotta prudentiale circa il proseguimento della realizzazione di opere infrastrutturali, non ritenendosi sufficientemente garantito dalle risorse provenienti dal bilancio statale necessarie per far fronte ai rimborsi delle rate di mutuo.

### 3.1.2. La tipologia dei lavori eseguiti

Dall'analisi della tipologia degli interventi infrastrutturali programmati dalle società di gestione e approvati dagli organismi preposti (Ministero dei trasporti ed ENAC) si evince che essi hanno riguardato lavori alle aerostazioni passeggeri, ai piazzali di sosta degli aeromobili, alle piste di volo, all'edificazione di fabbricati vari (palazzine degli uffici, terminal, palazzine del pronto soccorso, alle palazzine degli ex alloggi di servizio, fabbricati polivalenti ecc.), ai sistemi di radio assistenza, agli hangar, alla realizzazione di vie di raccordo tra le varie strutture aeroportuali, alle cabine elettriche, alle aree di parcheggio; agli impianti per il volo notturno, agli impianti degli aiuti visivi, alle aree dei servizi, l'installazione di un impianto di climatizzazione, l'installazione di aeropax.

Pertanto, il raffronto tra le tipologie degli interventi effettuati alle infrastrutture e le corrispondenti prescrizioni normative di utilizzo dei finanziamenti accordati, è in linea con le finalità che il legislatore ha inteso perseguire con le leggi n.135/97 (art.5) e n.194/98 (art.1, commi 1 e 2) che, per l'appunto, destinano, i fondi per " l'ampliamento, l'ammodernamento e la riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali".

Tuttavia, anche alla luce di quanto relazionato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, nel "Rapporto informativo" degli anni 2003 e 2002, la programmazione degli interventi dovrebbe orientarsi maggiormente verso realizzazioni che soddisfino le esigenze di sicurezza operativa negli aeroporti, focalizzando l'attenzione verso quelle situazioni di criticità segnalate dall'Agenzia.<sup>18</sup>

In tale contesto l' Agenzia ritiene, ad esempio, inadeguati gli interventi effettuati nel corso del 2003 per dotare di RESA (Runway End Safety Area, area di sicurezza di fine pista) un certo numero di piste degli aeroporti italiani: la creazione di tale area, prevista dall'Annesso 14 ICAO<sup>19</sup>, risulta ricavata a detrimento delle lunghezze di pista utilizzabili, rendendo conseguentemente inutilizzabili gli aiuti elettronici ed ottici installati. In merito a questo problema, l'Agenzia dichiara di aver espresso le proprie preoccupazioni con alcune lettere indirizzate all'ENAC nel corso dell'anno<sup>20</sup>

Sempre in materia di infrastrutture aeroportuali l'Agenzia registra che risulta inascoltato l'invito formulato nel Rapporto 2002 di mettere allo studio la realizzazione, ovunque possibile, sui prolungamenti delle traiettorie di decollo, di Public Safety Zone ( aree di rispetto finalizzate a proteggere la fascia abitativa circostante), sul modello di quanto già

---

<sup>18</sup> L' ANSV (Agenzia nazionale sicurezza del volo), in attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE del 21 novembre 1994, che fissa i principi fondamentali in materia d'inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti dell'aviazione civile, è stata istituita, con decreto legislativo 66/1999 e sottoposta alla vigilanza della Presidenza del Consiglio. A tale organismo spettano, in estrema sintesi, tre compiti: 1) condurre le inchieste tecniche relative a tutti gli incidenti ed inconvenienti gravi verificatisi sul territorio nazionale, predisponendo per ogni inchiesta apposita relazione; 2)elaborare, a seguito delle risultanze delle inchieste, specifiche raccomandazioni di sicurezza, mirate alla prevenzione di eventi analoghi; 3)svolgere attività di studio e di ricerca nello specifico campo della sicurezza del volo. L'Agenzia assume, pertanto, compiti di carattere precipuamente investigativo e non di prevenzione in senso stretto, continuando questi ultimi a far capo ad altri soggetti, primo fra tutti l'ENAC. L'Agenzia è diventata operativa nell'ottobre 2000, facendosi carico, però, anche delle inchieste avviate dal 1 giugno 2000 dall'allora Ministero dei trasporti e della navigazione. In ossequio al disposto di cui all'art.6, comma 2, lettera b, d.lgs.25 febbraio 1999 n.66, l'Agenzia è tenuta a predisporre un Rapporto informativo annuale al Presidente del Consiglio dei Ministri e a disporre la diffusione ai soggetti interessati. Il rapporto 2003 dichiara che "la condizione degli aeroporti nazionali appare non soddisfacente dal punto di vista della sicurezza globale, per il permanere di criticità" come evidenziato in modo particolare da alcune inchieste condotte dall'Agenzia. Anche se rispetto all' 8 ottobre 2001, data del gravissimo incidente accaduto a Milano Linate, in cui perirono 108 persone, sono state introdotte, a livello aeroportuale, significative modifiche atte ad incrementare la sicurezza del volo, resta tuttavia, in non pochi casi, la necessità di adottare gli "adeguamenti strutturali "stabiliti dall'Annesso 14 ICAO. L'inchiesta condotta dall'Agenzia ha evidenziato che l'evento è stato determinato essenzialmente dal fattore umano, ma hanno concorso, tra l'altro, anche cause strutturali relative al sistema di luci, alla segnaletica orizzontale non conforme o non conosciuta e verticale (inesistente) necessari ad assicurare il controllo della posizione. Inoltre la mancanza di ausili tecnici ha impedito ai controllori del traffico aereo di mantenere il pieno controllo del traffico dei movimenti al suolo. L'inchiesta ha rilevato che l'aeroporto di Linate non era dotato di strutture e requisiti operativi aderenti all'annesso 14 ICAO in quanto alle luci ed alla segnaletica e che non esisteva un Safety Management System.

<sup>19</sup> L'ICAO è l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale con sede a Montreal. Istituita nel 1947 dalla Convenzione di Chicago e divenuta nello stesso anno ente specializzato dell'ONU, rappresenta nell'attuale contesto internazionale il massimo organo di coordinamento e regolamentazione del settore dell'aviazione civile internazionale in tutti i suoi aspetti. L'ICAO pubblica "Annessi" (attualmente sono 18), in cui vengono definiti i requisiti e le azioni la cui applicazione è ritenuta necessaria per la sicurezza e la regolarità del trasporto aereo, anche con riferimento alla costruzione, gestione e manutenzione degli aeroporti. All'ENAC sono state attribuite tutte le attività tecnico-operative derivanti dagli obblighi imposti dalla Convenzione di Chicago, quali l'attività tecnica di sorveglianza che l'Ente esercita sull'organizzazione e sul funzionamento delle imprese aeronautiche, sugli aeromobili e sui singoli operatori e a tutta l'area delle infrastrutture aeroportuali, ad eccezione di quelle che la vigente legislazione intesta ad altri Enti come l'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) all'Agenzia per la sicurezza del volo (ANSV), all'Aeronautica militare ed in misura minore, al Ministero della salute e dell'ambiente.

<sup>20</sup> Oltre a ciò, l'Agenzia aggiunge che per la realizzazione delle nuove RESA si fa riferimento alla misura minima di 90 metri, mentre su taluni scali (come ad esempio Roma Ciampino, Firenze, Milano Linate, Napoli, Bergamo Orio al Serio, Treviso S. Angelo), la cui pista termina a ridosso di strade di intenso traffico, sarebbe stato più opportuno adottare RESA di misura non inferiore ai 240 metri raccomandati internazionalmente. Altrettanto non soddisfacente appare la conformità delle strip (strisce di sicurezza) e delle cleared and graded area (aree livellate e prive di ostacoli) talune, peraltro, non distinguibili dalla fine geometrica della pista a seguito dell'intervento effettuato per ricavare la predetta RESA.

attuato in altri Stati comunitari ( Regno Unito, Germania, Olanda). Per quanto riguarda la circolazione al suolo nell'area di manovra, l'Agenzia rileva che, in particolare, negli aeroporti medio-piccoli, mancano ancora sistemi finalizzati a prevenire intrusioni nella pista attiva; ed in tale contesto segnala, altresì, che alcuni aeroporti minori risultano privi di adeguati mezzi di recinzione o risultano circondati da fossati e linee elettriche non segnalate.

A tal proposito , va tuttavia segnalata la precedente delibera n. 22 del 19 luglio 1999 adottata dal Consiglio di amministrazione dell'ENAC la quale, al fine di razionalizzare le fasi di formazione del provvedimento di autorizzazione nei confronti delle società di gestione per l'occupazione del sedime aeroportuale ai sensi dell'art.17 della legge n.135/97, ha stabilito che gli interventi programmati debbano perseguire prioritariamente il miglioramento della sicurezza e della operatività dell'aeroporto.

Il seguente schema espone la tipologia dei lavori programmati per ciascun aeroporto:

Aeroporto	tipologia lavori
Alberga- Villanova	Aerostazione passeggeri Impianto voli notte
Ancona- Falconara	Piazzale sosta aeromobili Aerostazione passeggeri
Bari-Palese	Nuova aerostazione passeggeri
Bologna-Borgo Panigale	Prolungamento pista di volo e collettamento acque meteoriche
Brindisi	Impianto climatizzazione Riqualificazione piazzale aa/mm
Catania	Ampliamento aerostazione
Cuneo	Ampliamento aerostazione
Foggia	Ripristino aerostazione Riattamento aviorimesse Riqualificazione infrastrutture di volo
Foligno	Pista di volo, bretella di collegamento con piazzale sosta volo
Genova	Radio assistenza, strumentazione pista (G8) Pavimentazione pista volo, via rullaggio e raccordi Adeguamento spazi interni aerostazione passeggeri Aree esterne viabilità e parcheggi Hangar e palazzina uffici Pavimentazione piazzali sosta aeromobili
Grosseto	Aerostazione passeggeri e piazzale aa/mm
Napoli	Parcheggio
Perugia	Prolungamento pista volo, piazzale aa.mm. fabbricato polivalente,aeropax, ristrutturazione fabbricato ENAC
Pisa	Area smistamento bagagli Ristrutturazione edificio Area servizi
Reggio Emilia	Ampliamento aerostazione passeggeri Nuovo hangar Sistemazione piazzale raccordo con pista rullaggio Nuove cabine elettriche Sistema aiuti visivi Sistema radioassistenza
Roma-Fiumicino	Nuovo molo centrale "Molo C"
Siena	Prolungamento pista volo, piazzale sosta aeromobili
Torino	Riqualificazione piazzali sosta aeromobili
Trieste	Riqualificazione piazzali sosta aeromobili
Venezia -Tessera	Parcheggio Cabine elettrica Terminal acqueo
Verona-Villafranca	Riqualifica pista volo e raccordi Hangar

Come si evince, la maggior parte delle opere programmate riguarda la riqualificazione o l'ampliamento di strutture utili ed appropriate per il miglior funzionamento dell'aeroporto, ed in misura assai minore opere che si collegano indirettamente alla sfera della sicurezza, intesa come la ricerca della maggiore prevenzione possibile del verificarsi di incidenti o inconvenienti agli aeromobili, sia in fase di volo che durante le manovre al suolo.

A fronte di tale quadro piuttosto statico, dalla documentazione fornita dall'ENAC, risulta che nel corso del 2003, l'Ente si è attivato per dare attuazione alle leggi autorizzative più volte citate, predisponendo un piano di assegnazione di risorse finanziarie per la realizzazione di interventi mirati all'implementazione della safety e della security negli aeroporti nazionali, che costituisce il principale obiettivo esplicitato dalle leggi in questione.

Il suddetto piano ha inteso destinare circa il 20% delle risorse disponibili agli aeroporti minori e la restante parte al finanziamento di necessità individuate precedentemente. Il Consiglio di amministrazione dell'ENAC ha, infine, approvato in data 30 luglio 2003 tale piano destinando la somma di Euro 49,99 milioni ad interventi da realizzare principalmente presso gli aeroporti di Parma, ove risultano già iniziati lavori (per Euro 10 milioni), Roma-Fiumicino (10 milioni), Venezia-Tessera (5 milioni) e Verona (7,5 milioni); altre opere di minore rilevanza sono state previste presso gli scali di Grosseto, Treviso, Asiago, Bolzano, Venezia-Lido e su vari aeroporti minori; la rimanente somma di Euro 25,01 milioni verrà successivamente destinata, a seguito di "una attenta analisi di dettaglio". A tutt'oggi risultano trasferiti all'Ente dai fondi statali, 10 milioni di euro, mentre altri 10 milioni sono stati impegnati.<sup>21</sup>

Per quanto riguarda lo stato di attuazione dell'art.17 della legge n.135/97, il quale stabilisce che "il Ministro dei trasporti" può autorizzare, su richiesta, i soggetti titolari di gestioni aeroportuali parziali, anche in regime precario, all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale" per l'effettuazione" d'interventi indifferibili ed urgenti necessari alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché all'attività di gestione aeroportuale" (regime di anticipata occupazione), vincolando, a tal fine, i diritti aeroportuali che gli stessi sono autorizzati a percepire in aggiunta a quelli già di loro spettanza, l'ENAC ha comunicato che le attività inserite nei piani di utilizzo delle introiti percepiti concernono principalmente i servizi aeroportuali e le utenze, mentre le opere previste in detti piani riguardano la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, finalizzate a perseguire il miglioramento della sicurezza e dell'operatività dello scalo, ed in alcuni casi il potenziamento delle strutture.

### 3.1.3 Schede analitiche dei lavori per singolo aeroporto

#### AEROPORTO DI ALBENGA- VILLANOVA

All'aeroporto di Alberga-Villanova sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 5 miliardi (euro 2.582.284,50) per la realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

---

<sup>21</sup> Nel settore della safety e della security- si legge nella documentazione fornita dall'ENAC- sono da ascrivere gli acquisti di apparati per il controllo 100% dei bagagli da stiva. Il relativo finanziamento sarebbe stato erogato dalla BEI - Banca Europea di Investimenti - con la quale era stato sottoscritto, nel dicembre 2003, un atto d'intesa che stabiliva le linee generali dell'operazione, che non ha trovato esito positivo, proprio per l'incertezza dell'ottenimento dei fondi per l'intero arco temporale di 15 anni necessari per l'estinguersi del rimborso del mutuo. L'intesa formale tra la BEI e l'ENAC prevede un finanziamento pari a 150 milioni di euro per capitale ed interessi. E' stato anche individuato un primo gruppo di società di gestione che andrebbero a beneficiare del finanziamento negli aeroporti di: Milano, Bergamo, Torino e Firenze.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 16.7.2002.

L'importo del progetto è di euro 2.544.109,91 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 2.179.477,91.

Il lavori devono essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro la data del 24.9.2004 e lo stato di avanzamento alla data del 31.3.2004 è del 60%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 28.6.2001 .

In previsione dello svolgimento del vertice "G-8" in Genova, si è reso necessario apportare alcune variazioni, rispetto al quadro generale di ripartizione delle somme stanziare, come previsto dal DM 68-T, per il finanziamento di interventi urgenti agli aeroporti di Genova ed Albenga.

Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC , pertanto, ha autorizzato la riallocazione delle risorse destinate agli aeroporti di Capua, di Ferrara e all'aviosuperficie di Grumento, fino alla concorrenza di euro 18.076.000 (lire 35 miliardi) in favore degli aeroporti di Genova ed Albenga.

I lavori da realizzare consistono nell'adeguamento dell'impianto per voli notturni e l'installazione del sistema di radioassistenza.

L'importo del finanziamento è pari a euro 1.162.028,02 (ex lege n. 135/97 e n. 194/98).

I lavori dovevano essere ultimati entro il 30.6.2001; successivamente il termine è stato prorogato al 30.6.2006 e lo stato di avanzamento è pari al 95% alla data del 31.12.2004.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 28.6.2001.

L'importo del progetto è di euro 1.058.544,62 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 653.540,78.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 28.6.2001 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Nuova aerostazione passeggeri	135/97 – 194/98 2.582.284,50	2.544.109,91	2.179.477,91	24.9.2004
Impianto voli di notte e sistema radioassistenza	135/97 – 194/98 1.162.028,02	1.058.544,62	653.540,28	30.6.2001 sospesi dal 30.6.2002 95% al 31.3.2004

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2002-2016	2.582.284,50	16.7.2002
2001-2016	1.162.028,02	28.6.2001

#### AEROPORTO DI ANCONA-FALCONARA

All'aeroporto di Ancona-Falconara sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 52 miliardi (euro 26.855.758,75) per lavori di ampliamento del piazzale sosta aeromobili (1° lotto) e per la realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri (2° lotto). I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 6.7.2000.

L'importo del progetto del 1° lotto è di euro 3.553.889,95 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 2.990.375,77.

Il lavori devono essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro 6.1.2002 e lo stato di avanzamento alla data del 30.9.2001 è del 100%.

L'importo del progetto del 2° lotto è di euro 20.938.631,60 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 16.827.941,89.

Per il 2° lotto i lavori dovevano essere ultimati entro il 6.7.2003 ma, in data 24.7.2002, vi è stata la rescissione dal contratto con l'impresa da parte della committente e successivamente i lavori sono stati affidati ad altra impresa. Quindi lo stato di avanzamento lavori al 28.6.2002 era del 3,64%; poi in seguito al riappalto al 31.3.2005 è del 98%.

Il relativo contratto di mutuo per i due lotti è stato stipulato in data 4.10.2000.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Piazzale sosta aeromobili (1° lotto)	135/97 – 194/98 26.855.758,75*	3.553.889,95	2.990.375,77	6.1.2002 100% al 2001
Nuova aerostazione passeggeri (2° lotto)	art. 17 135/97 26.855.758,75*	20.938.631,60	16.827.941,89	6.7.2003 3,64% al 28.6.2002 riappaltati 14.10.2002 98% al 31.3.2005
*importo complessivo per i due lotti				

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2000-2015	26.855.758,75	4.10.2000

#### AEROPORTO DI BARI -PALESE MACCHIE

All'aeroporto di Bari-Palese Macchie sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 160 miliardi (euro 82.633.103,85) per la realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione data 4.11.1999.

I lavori devono essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro il 30.10.2003 e lo stato di avanzamento alla data del 25.2.2002 è del 25,69%.

L'importo del progetto è pari a euro 48.469.033,86 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 24.898.902,55.



In data 24.7.2002 vi è stata la rescissione dal contratto con l'impresa da parte della committente e gli interventi sono stati riprogettati dalla stessa società committente.

I lavori inerenti il progetto di completamento in data 7.3.2003 sono stati aggiudicati come segue:

- importo nuovo progetto: euro 30.113.224,13
- importo lavori appaltati: euro 19.392.078,90.

I lavori riappaltati hanno avuto inizio il 9.12.2003, lo stato di avanzamento alla data del 31.3.2005 è del 100%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 7.2.2000 .

Con il D.M. n.68/99 sono stati finanziati lavori per l'ampliamento del piazzale sosta aerei. L'importo del progetto è di euro 12.584.352,89, l'importo dei lavori appaltati è di euro 6.919.169,65. Lo stato di avanzamento dei lavori è del 100% al 31.1.2003

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Nuova aerostazione passeggeri e viabilità lato città	135/97 – 194/98	48.469.033,86 nuovo progetto 30.113.224,13	24.898.902,55 riappalto 19.392.078,90	30.10.2003
	82.633.103,85			25,69% al 25.2.2002 riappaltati 9.4.2003 100% al 31.3.2005
Ampliamento piazzale sosta aerei	135/97 – 194/98 82.633.103,85	12.584.352,89	6.919.169,65	100% 31.1.2003

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2001-2016	82.633.103,85	9.2.2000

Per i lavori di ampliamento del piazzale di sosta degli aeromobili non si dispone di atto di convenzione e di contratto di stipula del mutuo.

#### AEROPORTO DI BOLOGNA-BORGO PANI GALE

All'aeroporto di Bologna-Borgo Panigale sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 63 miliardi (euro 32.536.784,64) per la realizzazione di lavori di prolungamento e riqualifica pista di volo, raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 16.10.2002.

Il lavori devono essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro il 30.6.2006 e lo stato di avanzamento alla data del 2.7.2004 è del 100%.

L'importo del progetto è pari a euro 22.653.438,65 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 18.427.738,65

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Prolungamento e riqualifica pista volo; raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche	135/97 – 194/98 32.536784,64	22.653.438,713	18.427.738,65	30.6.2006 100% al 2.7.2004

Non risulta stipulato contratto di mutuo.

### AEROPORTO DI BRINDISI - PAPOLA CASALE

All'aeroporto di Brindisi- Papola Casale sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 14 miliardi (euro 7.230.396,58) per il potenziamento dell'impianto di climatizzazione dell'aerostazione passeggeri e la riqualifica del piazzale sosta aeromobili. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 23.11.2000.

L'importo del progetto per il potenziamento dell'impianto di climatizzazione è pari a euro 1.695.528,00 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 1.295.817,48.

I lavori devono essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro il 23.11.2002 e lo stato di avanzamento alla data del 30.10.2001 è del 100%.

L'importo del progetto per i lavori di riqualifica del piazzale sosta aeromobili è di euro 2.869.370,17 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 2.099.951,00.

I lavori devono essere ultimati entro il 23.11.2002 e lo stato di avanzamento alla data del 5.7.2001 è del 100%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 27.12.2000.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Impianto climatizzazione	135/97 – 194/98 7.230.396,60*	1.695.528,00	1.295.817,48	23.11.2002 100% al 30.10.2001
Piazzale sosta aeromobili	135/97 – 194/98 7.230.396,60*	2.869.370,17	2.099.951,00	23.11.2002 100% al 5.7.2001

\*importo complessivo per i due interventi

### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2001-2015	7.230.396,60	27.12.2000

## AEROPORTO DI CATANIA-FONTANAROSSA

All'aeroporto di Catania-Fontanarossa sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 175 miliardi (euro 90.379.957,34) per ampliamento e ristrutturazione funzionale aerostazione passeggeri ed opere complementari. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 11.2.2000.

L'importo del progetto è pari a euro 75.124.795,92 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 51.199.274,76.

Il lavori dovevano essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro l'11.6.2003, ma su richiesta della società il termine è stato prorogato al 31.12.2006 e lo stato di avanzamento alla data del 31.3.2005 è del 60%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 4.8.2000.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri	135/97 – 194/98 90.379.957,34	75.124.795,92	51.199.274,76	11.6.2003 proroga 31.12.2006 60% al 31.3.2005

### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2000-2015	90.379.957,34	4.8.2000

## AEROPORTO DI CUNEO- LEVALDIGI

All'aeroporto di Cuneo- Levaldigi sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 7 miliardi (euro 3.615.198,29) per ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 4.5.2001.

L'importo del progetto è pari a euro 4.132.763,28 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 3.830.012,24.

Il lavori devono essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro il 4.9.2003 e lo stato di avanzamento alla data del 25.5.2004 è del 100%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 4.10.2000 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri	135/97 – 194/98 3.615.198,29	4.132.763,28	3.830.012,24	4.9.2003 100% al 25.5.2004

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2002-2017	3.615.198,29	4.10.2002

#### AEROPORTO DI FOGGIA "GINO LISA"

All'aeroporto di Foggia "Gino Lisa" sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 11 miliardi (euro 5.681.025,90) per lavori di ripristino aerostazione passeggeri, aree accoglienza bus, recinzioni, riqualificazione infrastrutture di volo, riattamenti aviorimesse, palazzine di soccorso ed ex alloggio di servizio. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 4.11.1999.

L'importo è diviso per progetti e cioè:

a) ripristino funzionale aerostazione passeggeri, aree accoglienza bus e recinzioni euro 2.458.334,84 e importo lavori appaltati euro 1.966.259,54;

b) riattamenti aviorimesse, palazzine di soccorso ed ex alloggio di servizio euro 553.641,80 e importo lavori appaltati euro 452.342,20;

c) riqualificazione infrastrutture di volo euro 996.761,82 e l'importo lavori appaltati euro 691.597,55.

Il lavori dei punti a), b) e c) dovevano essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro 31.3.2001, ma è stata concessa una prima proroga al 31.12.2001 ed una seconda al 30.9.2002.

Lo stato di avanzamento dei lavori è:

a) 100% alla data del 26.12.2001;

b) 100% alla data del 14.10.2000;

c) 100% alla data del 25.6.2001.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 21.2.2000.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Aerostazione passeggeri, aree accoglienza bus e recinzioni	135/97 – 194/98 5.681.025,90	2.458.334,84	1966.259,54	31.3.2001 proroghe 31.12.2001 e 30.9.2002 100% al 26.12.2001
Aviorimesse, palazzina di soccorso ed ex alloggio servizio		553.641,80	452.342,20	(come sopra) 100% al 14.10.2000

Infrastrutture volo		996.761,82	691.597,55	(come sopra) 100% al 25.6.2001
---------------------	--	------------	------------	-----------------------------------

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2000-2014	5.681.025,90	21.2.2000

### AEROPORTO DI FOLIGNO

All'aeroporto di Foligno sono stati concessi finanziamenti per:

a) euro 1.549.370,69 ex lege n. 135/97 e n. 194/98;

b) euro 1.719.801,00 dal Comune di Foligno e dalla Cassa di Risparmio di Foligno in base all'accordo quadro di programma stipulato in data 21.12.2001 tra Ministero Economia e Finanze, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Enac e regione Umbria.

Tali finanziamenti sono stati concessi per la realizzazione di lavori di sistemazione della pista di volo e della bretella di collegamento al piazzale di sosta aeromobili. I relativi fondi statali sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con il Comune di Foligno in data 18.6.2003.

Il lavori devono essere ultimati, secondo la suddetta convenzione, entro il 30.6.2005.

L'importo del progetto è pari a euro 3.010.943,72.

Il contratto di mutuo non è stato ancora stipulato pur essendo stato sottoscritta la relativa convenzione.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Sistemazione pista di volo e bretella collegamento piazzale sosta aeromobili	135/97 – 194/98 1.549.370,69 Comune Foligno 774.685,34 Cassa Risparmio Foligno 945.116,12	3.010.943,72		30.6.2005

### AEROPORTO DI GENOVA- SESTRI

All'aeroporto di Genova-Sestri sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 24,157 miliardi (euro 12.476.049,31) per la realizzazione di interventi connessi al vertice G8 e lire 37,458 miliardi (euro 19.391.923,65) per la realizzazione di opere di miglioramento delle infrastrutture. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato varie convenzioni con la società di gestione in data: 27.9.2000, 1.3.2001 e 4.5.2001.

Per quanto riguarda gli interventi connessi al vertice G8 essi riguardano:

a) fornitura e posa in opera radio assistenza soglia 29 e strumentazione pista di cui l'importo del progetto è di euro 2.889.817,54 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 2.134.697,12; tali lavori devono essere ultimati entro giugno 2001 e lo stato di avanzamento al 16.5.2001 è del 100%. Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 9.5.2001.

b) Riqualfica pista di volo, via di rullaggio e raccordi di cui l'importo del progetto è di euro 10.932.045,12 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 8.198.507,18; tali lavori devono essere ultimati entro giugno 2001 e lo stato di avanzamento al 1.7.2001 è del 100%. Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 18.12.2000 .

c) Adeguamento e ristrutturazione spazi interni aerostazione passeggeri di cui l'importo del progetto è di euro 4.434.626,89 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 3.830.639,96; tali lavori devono essere ultimati entro giugno 2001 e lo stato di avanzamento al 6.6.2002 è del 100%. Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 9.5.2001.

d) Adeguamento e ristrutturazione aree esterne Aerostazione passeggeri (viabilità e parcheggi) di cui l'importo del progetto è di euro 2.039.721,61 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 1.957.523,80; tali lavori devono essere ultimati entro giugno 2001 e lo stato di avanzamento al 10.6.2002 è del 100%. Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 9.5.2001 .

Gli interventi da effettuare con il finanziamento di euro 19.391.923,65 sono:

1) costruzione nuovi hangar e palazzina uffici Aviazione Generale di cui l'importo del progetto è di euro 9.454.314,96 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 6.693.043,77; tali lavori dovevano essere ultimati entro il 4.5.2004. Essendosi determinata una economia rispetto all'importo del finanziamento stimata in euro 1.854.000,00, è stata richiesta l'utilizzazione della stessa ai fini della realizzazione di un sistema anti intrusione e una integrazione della esistente recinzione aeroportuale. Il termine dei lavori è stato posticipato al 31.12.2004 e lo stato di avanzamento al 28.4.2003 è del 100%.

2) Ripristino pavimentazione piazzali sosta aeromobili Nord di cui l'importo del progetto è di euro 9.751.998,11 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 5.555.314,05. anche per questi lavori il termine è stato posticipato al 31.12.2004 e lo stato di avanzamento al 31.12.2004 è del 100% Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Radio assistenza soglia 29 e strumentazione pista	135/97 – 194/98 12.476.049,31*	2.889.817,54	2.134.697,12	6.2001 100% al 16.5.2001
Pista di volo, via di rullaggio e raccordi	135/97 – 194/98 12.394.965,57	10.932.045,12	8.198.507,18	6.2001 100% al 1.7.2001
Spazi interni aerostazione passeggeri	135/97 – 194/98 12.476.049,31*	4.434.626,89	3.830.639,96	6.2001 100% al 6.6.2002
Aree esterne Aerostazione passeggeri	135/97 – 194/98 12.476.049,31*	2.039.721,61	1.957.523,80	6.2001 100% al 10.6.2002
Nuovi hangar e palazzina uffici	135/97 – 194/98 19.391.923,65	9.454.314,96	6.693.043,77	4.5.2004 proroga al 31.12.2004 100% al 28.4.2003
Piazzali sosta aeromobili		9.751.998,11	5.555.314,05	4.5.2004 proroga al 31.12.2004 100% al 31.12.2004

\*importo complessivo per i tre lotti

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2000-2015	12.394.965,57	18.12.2000
2001-2015	12.476.049,31	9.5.2001
2002-2016	19.391.923,65	28.2.2002

## AEROPORTO DI GROSSETO

All'aeroporto di Grosseto sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 2 miliardi (euro 1.032.913,80) per realizzazione aerostazione passeggeri ed ampliamento piazzale sosta aeromobili. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 13.12.2001.

L'importo del progetto è pari a euro 1.490.787,44 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 1.241.533,05.

Lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 30.11.1999 è del 100%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 28.6.2002 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Aerostazione passeggeri e piazzale sosta aeromobili	135/97 – 194/98 1.032.913,80	1.490.787,44	1.241.533,05	100% al 30.11.1999

### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2002-2017	1.032.913,80	28.6.2002

## AEROPORTO DI NAPOLI -CAPODICHINO

All'aeroporto di Napoli-Capodichino sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 14 miliardi (euro 7.230.396,59) per ampliamento e ristrutturazione parcheggio P4 sull'area ex CTP. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 26.1.2000.

L'importo del progetto è pari a euro 6.779.973,28 (di cui euro 4.815.960,58 per espropriazioni aree ed euro 1.964.012,70 per lavori a base d'appalto) e l'importo dei lavori appaltati è di euro 1.443.763,78 oltre al pagamento dell'importo di euro 4.183.300,88 per espropri.

I lavori devono essere ultimati entro il 30.9.2000 e lo stato di avanzamento alla data del 15.7.2002 è del 100%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 28.2.2000 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Parcheggio P4	135/97 – 194/98 7.230.396,59	6.779.973,28	1.443.763,78	30.9.2000 100% al 15.7.2002

## Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2000-2014	7.230.396,59	28.2.2000

### AEROPORTO DI PARMA

All'aeroporto di Parma sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 166/02 per euro 10.250.000,00. Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 25.5.2004.

I lavori progettati riguardano le seguenti opere:

- a) opere varie propedeutiche alla realizzazione del progetto per un importo del progetto di euro 440.417,62;
- b) adeguamento RESA, strip e shoulders della pista di volo ed opere connesse per un importo del progetto pari ad euro 2.269.722,29 ed un importo dei lavori appaltati di euro 2.038.130,78;
- c) espropri di aree per la realizzazione degli interventi per un importo del progetto e dell'appalto di euro 1.088.000,00;
- d) modifica elettrodotti per un importo del progetto pari ad euro 383.632,91 ed un importo dei lavori appaltati di euro 67.674,52;
- e) indagini e prove geotecniche ecc. per un importo del progetto di euro 129.000,00 ed un importo dei lavori appaltati di euro 190.000,00 (il maggior onere dovuto alle ricerche archeologiche scaturite in sede di lavori);
- f) rilocamento ostacoli dalle strip della pista di volo per un importo del progetto di euro 2.614.855,13 e la procedura d'appalto è prevista entro l'anno;
- g) sistemi controllo bagaglio da stiva per un importo del progetto di euro 250.000,00 ed un importo dei lavori appaltati di euro 180.000,00.

Lo stato di avanzamento dei lavori a maggio 2005 è:

- d) 100%;
- e) 61,13% relativa all'importo dell'atto aggiuntivo;
- f) 70%;
- g) 18%;
- h) 70%;
- g) 90%.

Per l'esecuzione di detti lavori è prevista la contrazione di mutui. Non si dispone della relativa documentazione.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Opere varie	L. 166/02 10.250.000,00	440.417,62		31.12.2007 100% al 5.2005
Adeguamento RESA, strip e shoulders pista di volo		2.269.722,29	2.038.130,78	31.12.2007 61,13% al 5.2005
Esproprio aree		1.088.000,00	1.088.000,00	31.12.2007 70% al 5.2005
Modifica elettrodotti		383.623,91	67.674,52	31.12.2007 18% al 5.2005



Indagini e prove geotecniche		129.000,00	190.000,00	31.12.2007 70% al 5.2005
Rilocamento ostacoli strip pista di volo		2.614.855,13	Appalto previsto entro l'anno	31.12.2007
Sistemi controllo bagaglio da stiva		250.000,00	180.000,00	31.12.2007 90% al 5.2005

### AEROPORTO DI PERUGIA- S. EGIDIO

All'aeroporto di Perugia - S. Egidio sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 pari ad euro 6.197.482,78, ex lege n. 194/98 pari ad euro 2.234.056,00, ex lege n.376/00 pari ad euro 3.600.000,00 e dalla società di gestione SASE euro 341.964,00 per il prolungamento della pista di volo, ampliamento piazzale aa/mm, costruzione fabbricato polivalente, ristrutturazione fabbricato ENAC e contributo ampliamento aeropax. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 18.6.2003 (7.5.2004 atto aggiuntivo).

La data di ultimazione lavori prevista al 30.6.2006 è stata posticipata al 30.6.2008.

Si rileva che a tutt'oggi non sono ancora iniziate le opere previste.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Pista di volo, piazzale aa/mm, fabbricato polivalente, fabbricato Enac, aeropax	135/97			30.6.2006 proroga al 30.6.2008
	6.197.482,78			
	194/98			
	2.234.056,00			
	376/03			
	3.600.000,00			
	SASE			
	341.964,00			

### AEROPORTO DI PISA- S. GIUSTO

All'aeroporto di Pisa - S.Giusto sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 42 miliardi (euro 21.691.189,76) per ristrutturazione ed ampliamento area smistamento bagagli (1° lotto) e ristrutturazione area servizi sud-ovest, edificio A (2° lotto). I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 23.5.2001.

Per il 1° lotto l'importo del progetto è pari a euro 3.766.910,79 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 2.866.894,02; la data di ultimazione dei lavori era il 23.11.2003 ma è stata prorogata al 31.12.2004 e lo stato di avanzamento al 30.11.2003 è del 100%.

Per il 2° lotto l'importo del progetto è di euro 6.883.837,97 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 5.772.304,61; la data di ultimazione dei lavori era il 23.11.2003 ma è

stata prorogata al 31.12.2004 e lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 31.3.2005 è del 62%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 16.11.2001 .

La somma residua di euro 8.263.300,00 risultante dalla differenza della somma destinata all'aeroporto in esame dal DM 68-T pari ad euro 21,691.100,00 e quanto finora riportato dalla società di gestione, pari ad euro 13.427.800,00 deve essere oggetto di un atto aggiuntivo alla convenzione originaria. Gli interventi programmati risultano al momento condizionati dalla necessità di acquisire aree pertinenti che ricadono nel demanio militare aeronautico, per il cui rilascio l'Aeronautica militare ha chiesto la realizzazione di opere sostitutive.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Area smistamento bagagli (1° lotto)	135/97 – 194/98	3.766.910,79	2.866.894,02	23.11.2003 proroga al 31.12.2004 100% al 30.11.2003
	13.427.879,37			
Area servizi, edificio A		6.883.837,97	5.772.304,61	23.11.2003 proroga al 31.12.2004 62% al 31.3.2005

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2001-2016	13.427.879,37	16.11.2001

Con finanziamenti ex lege n.135/97 e n.194/98 e con assegnazione tramite D.M. n. 68/99 sono stati progettati lavori di realizzazione di un nuovo deposito carburante per un importo di euro 1.032.913,80; la realizzazione di lavori di ampliamento del piazzale di sosta aeromobili per un importo di euro 8.263.310,39. Per entrambi non è stata ancora esperita la gara d'appalto.

#### AEROPORTO DI REGGIO EMILIA

All'aeroporto di Reggio Emilia sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 7 miliardi (euro 3.615.198,29) per lavori di ampliamento aerostazione passeggeri, costruzione nuovo hangar, sistemazione e ampliamento piazzale Est, sistemazione raccordo con pista di rullaggio, costruzione due nuove cabine elettriche di trasformazione MT/BT, realizzazione sistema aiuti visivi luminosi AVL e non luminosi AVNL, realizzazione sistema radioassistenza. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 2.1.2001 (7.10.2002 atto aggiuntivo).

L'importo è diviso per progetti e cioè:

a) ampliamento aerostazione passeggeri euro 534.532,89 e importo lavori appaltati euro 433.784,35;

b) costruzione nuovo hangar euro 238.603,09 e importo lavori appaltati euro 196.277,90;

c) sistemazione e ampliamento piazzale Est, sistemazione raccordo con pista di rullaggio euro 162.683,92 e importo lavori appaltati euro 144.539,61.

d) costruzione due nuove cabine elettriche di trasformazione MT/BT euro 581.901,71 e importo lavori appaltati 414.156,96;

e) realizzazione sistema aiuti visivi luminosi AVL e non luminosi AVNL euro 726.400,34 e importo lavori appaltati euro 655.043,14;

f) realizzazione sistema radioassistenza euro 540.305,85 e importo lavori appaltati euro 487.087,85.

Tutti i lavori dovevano essere ultimati entro il 2.1.2003, ma è stata concessa una prima proroga al 30.6.2004 ed una seconda al 31.12.2005.

Lo stato di avanzamento dei lavori è:

a) 54% alla data del 31.3.2005; (percentuale relativa all'importo della perizia di variante approvata il 10 marzo 2004)

b) 100% alla data del 19.4.2002;

c) 100% alla data dell' 11.3.2002;

d) 100% alla data del 6.12.2002;

e) 50% alla data del 31.3.2004;

f) 31% alla data del 15.10.2003. (sono in corso operazioni di nuovo affidamento lavori per fallimento della precedente ditta appaltatrice)

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 7.6.2001 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Data prevista ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Aerostazione passeggeri	135/97 – 194/98 3.615.198,29	534.532,89	433.784,35	2.1.2003 proroghe 30.6.2004 e 31.12.2005 54% al 31.3.2005 (importo perizia variante)
Nuovo Hangar		238.603,09	196.277,90	(come sopra) 100% al 19.4.2002
Piazzale Est, raccordo con pista rullaggio		162.683,92	144.539,61	(come sopra) 100% all'11.3.2002
Cabine elettriche		581.901,71	414.156,96	(come sopra) 100% al 6.12.2002
Sistema aiuti visivi luminosi e non luminosi		726.400,34	655.043,14	(come sopra) 100% al 31.3.2005
Sistema radioassistenza		540.305,85	487.087,85	(come sopra) 31% al 15.10.2003

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2001-2016	3.615.198,29	7.6.2001

#### AEROPORTI DI ROMA- FIUMICINO E ROMA-CIAMPINO

All'aeroporto di Fiumicino sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 70 miliardi (euro 36.151.982,93) per la realizzazione di un nuovo sistema terminale (Molo C), ampliamento piazzali sosta aeromobili ed opere connesse. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede:

- a) euro 10.329.137,98 per l'aeroporto di Roma-Fiumicino per impianti di sicurezza;
- b) euro 10.329.137,98 per l'aeroporto di Roma-Ciampino per collegamento alla stazione ferroviaria.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 23.12.2002.

L'importo del progetto per Roma Fiumicino è pari a euro 163.701.656,00, ma non risulta stipulato il contratto di mutuo.

Per l'Aeroporto di Roma-Ciampino esiste solo lo stanziamento sopra citato.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Roma-Fiumicino	135/97 – 194/98	163.701.656,00		
Sistema terminale (Molo C)	36.151.982,73			
Roma-Ciampino	449/85 – 67 /88			
Collegamento stazione ferroviaria	43.000.000,00 ADR 84.567.100,00			

#### AEROPORTO DI SIENA- AMPUGNANO

All'aeroporto di Siena-Ampugnano sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 8 miliardi (euro 4.131.655,19) per prolungamento pista di volo ed ampliamento piazzale sosta aeromobili. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 6.7.2000.

L'importo del progetto è pari a euro 2.320.031,75 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 2.119.231,46.

La data di ultimazione lavori era il 6.7.2002 ma è stata prorogata al 31.12.2003; lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 20.12.2003 è del 100%. Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 15.9.2000.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Pista di volo e piazzale sosta aeromobili	135/97 – 194/98 4.131.655,19	2.320.031,75	2.119.231,46	6.7.2002 proroga al 31.12.2003 100% al 20.12.2003

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2000-2015	4.131.655,19	15.9.2000

## AEROPORTO DI TORINO-CASELLE

All'aeroporto di Torino-Caselle sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 17 miliardi (euro 8.779.767,28) per la realizzazione delle opere di riqualifica piazzali sosta aeromobili. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede per l'aeroporto di Torino l'importo di euro 10.329.137,98 per drenaggio acque meteoriche e piazzale aeromobili.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 29.12.2000.

L'importo del progetto è di euro 8.366.601,77 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 7.520.523,30.

I lavori devono essere ultimati entro il 31.12.2003 e lo stato di avanzamento all'11.7.2003 è del 100%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 16.5.2002 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Piazzali sosta aeromobili	135/97 – 194/98 8.779.767,28	8.366.601,77	7.520.523,30	31.12.2003 100% all'11.7.2003
Drenaggio acque meteoriche e piazzale aeromobili	Delibera ENAC 6/2001 10.329.137,98			

### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2003-2017	8.779.767,28	16.5.2002

## AEROPORTO DI TRIESTE- RONCHI DEI LEGIONARI

All'aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 3 miliardi (euro 1.549.370,70) per l'ampliamento del piazzale sosta aeromobili. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede per l'aeroporto di Trieste l'importo di euro 2.582.284,50 per piazzale aeromobili, smaltimento acque meteoriche, illuminazione piazzale.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 13.2.2003.

L'importo del progetto è di euro 2.152.896,01 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 1.939.520,08.

I lavori devono essere ultimati entro il 13.10.2004 e lo stato di avanzamento al 7.11.2004 è del 100%.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 15.9.2003 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Piazzale sosta aeromobili	135/97 – 194/98	2.152.896,01	1.939.520,08	13.10.2004 100% 7.11..2004
	1.549.370,70			
Piazzale aeromobili, smaltimento acque meteoriche, illuminazione piazzale	Delibera 6/2001 2.582.284,50			

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2004-2018	1.549.370,70	15.9.2003

#### AEROPORTO DI VENEZIA-TESSERA

All'aeroporto di Venezia-Tessera sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 25 miliardi (euro 12.911.422,48) per:

- 1) completamento Marco Polo Park;
- 2) adeguamento strutture di accesso al Terminal Acqueo aeroportuale;
- 3) spostamento e potenziamento cabina elettrica n° 2.

I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede per l'aeroporto di Venezia Tessera l'importo di euro 5.164.568,99 per blocchi VV.FF. e G.d.F.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 22.12.1999 (13.12.2000 atto aggiuntivo).

L'importo è diviso per progetti e cioè:

- 1) completamento Marco Polo park euro 6.683.922,99 e importo lavori appaltati euro 4.803.049,16;
- 2) adeguamento strutture di accesso al Terminal Acqueo aeroportuale euro 2.249.471,62 e importo lavori appaltati euro 1.971.686,87;
- 3) spostamento e potenziamento cabina elettrica euro 3.615.198,29 e importo lavori appaltati euro 3.190.389,21.

Tutti i lavori dovevano essere ultimati entro il 30.9.2000, ma sono state concesse proroghe fino al 30.6.2006.

Lo stato di avanzamento dei lavori è:

1) 100% alla data dell'11.8.2000;

2) 100% alla data del 3.9.2003.

I lavori di adeguamento strutture accesso al Terminal Acqueo aeroportuale non risultano ancora consegnati.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 6.4.2000.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Marco Polo park	135/97 – 194/98 12.911.422,48	6.683.922,99	4.803.049,16	30.9.2000 proroghe 30.6.2002, 30.6.2004, 30.6.2006 100% all'11.8.2000
Terminal Acqueo aeroportuale		2.249.471,62	1.971.686,87	28% al 31.3.2005
Cabina elettrica		3.615.198,29	3.190.389,21	(come sopra) 100% al 3.9.2003
Blocchi VV.FF. e G.d.F.	Delibera 6/2001 5.164.568,99	581.901,71	414.156,96	(come sopra) 100% al 6.12.2002

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2000-2014	12.911.422,48	6.4.2000

#### AEROPORTO DI VERONA- VILLAFRANCA

All'aeroporto di Verona-Villafranca sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 28 miliardi (euro 14.460.793,17) per:

1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi "Y" e "W", realizzazione bretella di raccordo;

2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili.

I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede per l'aeroporto di Verona Villafranca l'importo di euro 7.746.853,49 per una via di rullaggio.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 26.3.2001.

L'importo è diviso per progetti e cioè:

1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi "Y" e "W", realizzazione bretella di raccordo euro 8.710.045,60 e importo lavori appaltati euro 5.940.476,19;

2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili euro 8.225.881,21 e importo lavori appaltati euro 5.940.788,25.

Tutti i lavori devono essere ultimati entro il 26.1.2004. Lo stato di avanzamento dei lavori è:

1) 100% alla data del 4.12.2003;

2) 100% alla data del 31.3.2004.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 19.12.2001 .  
Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Pista di volo, piazzale sosta aeromobili, raccordi, bretella di raccordo	135/97 – 194/98	8.710.045,60	5.940.476,19	26.1.2004 100% al 4.12.2003
	14.460.793,17			
Realizzazione hangar		8.225.881,21	5.940.788,25	(come sopra) 100% al 31.3.2004
Via di rullaggio	Delibera 6/2001 7.746.853,49	-	-	-

#### Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2002-2017	14.460.793,17	19.12.2001

Il quadro delle realizzazioni di infrastrutture aeroportuali, precedentemente delineato, si riferisce alle opere eseguite mediante l'utilizzo dei fondi rinvenienti dalle leggi nn.135/97, art.5 e 194/98, art.1, commi 1 e 2. e hanno riguardato 40 aeroporti di cui: n.19 aeroporti hanno avviato lavori, n.3 aeroporti pur in presenza di convenzione non hanno stipulato mutui e non hanno avviato lavori, e in un caso (l'aeroporto di Bologna) risultano iniziati lavori pur in assenza di contratto di mutuo.

Per quanto concerne le altre leggi autorizzative di spesa, oggetto della presente indagine, quali la n.388/00 e la n. 166/02, art.25 allo stato non risultano eseguite opere realizzate mediante i fondi stanziati dalle stesse.

Si riportano, di seguito, per opportuna completezza, le schede relative a lavori infrastrutturali eseguiti in aeroporti per i quali sono stati utilizzati finanziamenti provenienti da altre fonti normative:

#### AEROPORTO DI ALGHERO-FERTILIA

All'aeroporto di Alghero-Fertilia sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 (ma non in base all'art.5, bensì all'art.1 , con ripartizione di fondi di cui al D.M. 66 T del 21.11.97, anteriore alla costituzione dell'ENAC) pari a lire 40 miliardi (euro 20.658.275,96) per ampliamento aerostazione passeggeri ed area terminale. I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 66-T del 21 novembre 1997.

L'importo del progetto è pari a euro 16.092.796,98 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 12.908.995,54.

Lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 25.11.2003 è del 100%.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:



Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori/stato avanzamento
	Importo			
Aerostazione passeggeri ed area terminale	135/97 20.658.275,96	16.092.796,98	12.908.995,54	100% al 25.11.2003

Non si ha notizia di stipulazione di mutuo.

#### AEROPORTO DI CAGLIARI -ELMAS

All'aeroporto di Cagliari-Elmas sono stati concessi finanziamenti (Quadro Comunitario di Sostegno, Obiettivo I – 1994 – 1999 pari a lire 75 miliardi (euro 38.734.267,43) e lire 66,6 miliardi Q.C.S. 2000 – 2006 P.O.N. Trasporti Misura III.2 per ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri comprese opere di completamento.

L'importo del progetto è pari a euro 73.129.150,62 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 70.998.146,16.

Lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 31.12.2004 è del 100%.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori/ Stato avanzamento
	Importo			
Aerostazione passeggeri	Q.C.S. 1994/99 38.734.267,43 Q.C.S. 2000/06 34.394.883,19	73.129.150,62	70.998.146,16	100% al 31.12.2004

#### AEROPORTO DI CROTONE S.ANNA

All'aeroporto di Crotone S. Anna sono stati concessi finanziamenti (Quadro Comunitario di Sostegno, Sottoprogramma 3 – Misura III.2 – Fondi programma Operativo Plurifondo "P.O.P." Regione Calabria 1994/99 "Infrastrutture produttive") pari a lire 2,5 miliardi (euro 1.294.501,34) per opere civili ed impiantistiche relative al completamento dell' aerostazione passeggeri "Pitagora".

L'importo del progetto è pari a euro 1.511.518,23 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 1.085.786,70.

Lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 31.12.2004 è del 100%.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori/
------------------------	---------------------	------------------	--------------------------	---------------------

	Importo			Stato avanzamento
Aerostazione passeggeri	Q.C.S. 1994/99 1.294.501,34	1.511.518,23	1.085.786,70	100% al 31.12.2004

## AEROPORTO DI MILANO- MALPENSA

All'aeroporto di Milano-Malpensa sono stati concessi finanziamenti (leggi n. 449/85 e n. 67/88) pari a lire 449 miliardi (euro 232.020.000,00) per lavori di completamento infrastrutture di volo, realizzazione "Struttura manutentiva", costruzione struttura a completamento corpo principale aerostazione passeggeri, realizzazione nuova Caserma VV.FF.

I lavori sono stati disciplinati da un Accordo di Programma tra il Ministero dei trasporti e la società di gestione.

L'importo è diviso per progetti:

a) completamento infrastrutture di volo euro 21.155.840,87 e importo lavori appaltati euro 18.255.736,18;

b) realizzazione "Struttura manutentiva" euro 39.754.568,45 e importo lavori appaltati euro 33.988.914,07;

c) completamento aerostazione passeggeri euro 25.306.388,06 e l'importo lavori appaltati euro 19.861.160,69;

d) realizzazione nuova Caserma dei VV.F. euro 2.494.900,42 e l'importo dei lavori appaltati euro 2.182.257,73;

e) impianti meccanici, elettrici ecc. euro 20.499.207,23 e l'importo dei lavori appaltati euro 15.643.852,91;

f) completamento viabilità lato terra euro 6.613.747,05 e l'importo dei lavori euro 4.353.163,52.

Lo stato di avanzamento dei lavori è:

i) 100% alla data del 10.4.2002;

j) 100% alla data dell'8.6.2004;

k) 67% alla data del 31.3.2005;

l) 100% alla data del 31.12.2004;

m) 100% alla data del 25.1.2002;

n) 100% alla data del 30.5.2002.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori/ Stato avanzamento
	Importo			
Infrastrutture di volo	449/85 – 67/88 232.020.000,00	21.155.840,87	18.255.736,18	100% al 10.4.2002
Struttura Manutentiva		39.754.568,45	33.988.914,07	100% all'8.6.2004
Aerostazione passeggeri		25.306.388,06	19.861.160,69	67% al 31.3..2005

Caserma VV.FF.		2.494.900,42	2.182.257,73	100% al 31.12.2004
Impianti meccanici, elettrici ecc.	449/85 – 67/88 232.020.000,00	20.449.207,23	15.643.852,91	100% al 25.1.2002
Completamento viabilità lato terra ecc.	449/85 – 67/88 232.020.000,00	6.613.747,05	4.353.163,52	100% al 30.5.2002

#### AEROPORTO DI OLBIA- COSTA SMERALDA

All'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda sono stati concessi finanziamenti (Q.C.S. 1994-1999 –Programma Operativo Multiregionale "Infrastrutture Aeroportuali"; Legge Reg. 7/2002 – Completamento programma di intervento opere aeroporto di Olbia) pari a lire 40 miliardi (euro 20.658.275,96) per:

- a) ampliamento, ristrutturazione e relative forniture per aerostazione passeggeri;
- b) opere edili di completamento della stessa.

L'importo è diviso in due progetti:

a) ampliamento, ristrutturazione e relative forniture per aerostazione passeggeri euro 21.773.822,87;

c) opere edili di completamento aerostazione passeggeri euro 1.808.000,00.

L'importo dei lavori appaltati è di euro 18.075.991,47.

Lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 4.12.2002 è del 100%.

In data 17.10.2002 vi è stata la rescissione dal contratto da parte della committente e gli interventi sono stati affidati alla seconda graduata nella procedura d'appalto.

L'importo dei lavori riappaltati è di euro 1.376.076,44 ed hanno avuto inizio il 7.1.2003; quindi lo stato di avanzamento è alla data del 30.11.2003 del 100%.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori/ Stato avanzamento
	Importo			
Aerostazione passeggeri	Q.C.S. 1994/99 L.R. 7/2002 20.658.275,96	21.773.822,87	18.075.991,47 riappalto 1.376.076,44	100% al 4.12.2002 riappaltati 17.10.2002
Opere edili di completamento		1.808.000,00		100% al 31.11..2003

#### AEROPORTO DI PALERMO-PUNTA RAISI

All'aeroporto di Palermo- Punta Raisi sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 pari a lire 15 miliardi (euro 7.746.853,40) per nuovi pontili telescopici per imbarco/sbarco passeggeri e relative opere di adeguamento aerostazione passeggeri (1° e 2°

lotto) e fornitura impianto restituzione bagagli (3° lotto). I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 66-T del 21 novembre 1997.

Per il 1° lotto l'importo del progetto è pari a euro 11.248.434,49 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 7.846.002,30; lo stato di avanzamento dei lavori al 31.12.2004 è del 70%.

Per il 2° lotto l'importo del progetto è di euro 4.708.485,90 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 3.878.818,92; lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 31.3.2005 è del 76%.

Per il 3° lotto l'importo del progetto è di euro 1.676.419,00 e l'importo dei lavori appaltati è di euro 1.436.792,74; lo stato di avanzamento dei lavori alla data del 31.3.2005 è del 23%.

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori/ Stato avanzamento
	Importo			
Pontili telescopici ed aerostazione passeggeri (1° lotto)	135/97 7.746.853,40	11.248.434,49	7.846.002,30	70% al 31.3.2005
Fornitura nuovi pontili telescopici (2° lotto)		4.708.485,90	3.878.818,92	76% al 31.3.2005
Fornitura impianto restituzione bagagli		1.676.419,00	1.436.792,74	23% al 31.3.2005

Come si evince dall'esame delle schede soprariportate i lavori risultano ovunque completati tranne che nell'aeroporto di Palermo- Punta Raisi ed un lotto di lavori nell'aeroporto di Milano- Malpensa.

## L'ATTIVITA' DI VIGILANZA

### 4.1 L'attività di vigilanza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

L'art.11, comma 1 del decreto legislativo n.250/97 - istitutivo dell'ENAC – attribuisce al Ministro dei trasporti e della navigazione l'esercizio delle funzioni di vigilanza, indirizzo e controllo sull'attività dell'Ente. Il ministro, a tal fine, si avvale del Dipartimento dell'aviazione civile, quale supporto alla propria funzione (art.2, comma 2). Il successivo art.11 definisce, puntualmente, le modalità di esercizio di tale vigilanza: in particolare, al comma 2, lettera c) viene affidato al Ministro il compito di approvare le proposte di pianificazione e sviluppo del sistema aeroportuale nazionale.

Già nella fase di avvio di trasferimento delle funzioni dal Ministero all'ENAC veniva a determinarsi un "contenzioso" con l'amministrazione vigilante in merito alle modalità di svolgimento e sull'estensione dei poteri di vigilanza e controllo spettanti al Dipartimento dell'aviazione civile<sup>22</sup> a seguito del quale veniva emanato l'atto di indirizzo del 28 giugno 2002.

<sup>22</sup> Pare opportuno segnalare che sulla vicenda si è pronunciata, a suo tempo anche la IX Commissione trasporti della Camera, la quale nella relazione conclusiva approvata nella seduta del 7 marzo 2001 ha dato atto dello stato di conflittualità esistente tra l'ENAC e il Dipartimento dell'aviazione civile del Ministero dei Trasporti, denunciando,

Secondo tale direttiva "l'attività di controllo va intesa come strumentale rispetto all'esercizio del potere più ampio di indirizzo e di vigilanza che consente al Ministro di adottare, ove ne ricorrano le condizioni, i provvedimenti correttivi e sanzionatori previsti dalle disposizioni di cui ai commi 2, lettere d) ed e) dell'art' 11, ivi compreso lo scioglimento degli organi di amministrazione e la nomina di un commissario straordinario."

Nel precisare che le delibere ed i provvedimenti di cui al comma 3, del citato articolo 11, "diventano efficaci se il Ministro dei trasporti e della navigazione non ne chiede il riesame entro venti giorni dalla loro ricezione, ovvero in tale ipotesi, qualora il Consiglio di amministrazione confermi le deliberazioni a maggioranza assoluta", viene ribadito che per il Ministro esiste un generale obbligo d'intervento per garantire l'integrale attuazione delle disposizioni del contratto di programma e l'unità dell'indirizzo politico del Governo nella materia dell'aviazione civile, mediante l'annullamento delle delibere.

I contenuti dell'attività di monitoraggio sul programma degli investimenti prevista dall'art.3 del decreto n.68-T comprendono anche il controllo dei tempi stabiliti e il riutilizzo delle somme rese disponibili da eventuali economie e/o decadenze; pertanto, l'effettiva attività di verifica da parte del Dipartimento dell'aviazione civile che - in virtù della riforma dell'organizzazione di Governo introdotta dal decreto legislativo n.300/99 è nuovamente divenuto una Direzione generale, cui sono state attribuite le funzioni di competenza del Ministero negli ambiti già assegnati al Dipartimento dell'aviazione civile del decreto legislativo n.250/97- si è indirizzata alla verifica di tali aspetti.

La direttiva, infine, riafferma che il Dipartimento dell'Aviazione civile, per il quale è prevista un'attività di supporto all'attività di vigilanza del Ministro, è tenuto, ai fini operativi, in tutti i casi in cui ravvisa l'esigenza di un intervento ministeriale nei confronti dell'ente vigilato, a trasmettere al Ministro una relazione corredata dallo schema del provvedimento di annullamento o da una nota di osservazioni motivata, da sottoporre all'attenzione del Ministro per l'eventuale adozione di provvedimenti. Nell'espletamento di tale attività, la direttiva raccomanda il rispetto dei termini richiesti dalla specifica normativa, affinché non risultino vanificate, in caso di ritardo, le iniziative assunte in merito dall'amministrazione.

La documentazione prodotta dall'Amministrazione vigilante nell'ambito del rapporto istituzionale esistente con l'ENAC, quale ente vigilato, evidenzia un certo ritardo da parte di quest'ultimo nel trasmettere i dati e le notizie puntualmente richiesti e più volte sollecitati dal Dipartimento dell'Aviazione civile. I primi dati trasmessi dall'ENAC risalgono all'anno 2000 e, sebbene l'informativa da parte dell'Ente sia andata via via migliorando per quanto riguarda sia i tempi di risposta che il quadro delle informazioni fornite, a detta dell'Amministrazione centrale si riscontrano, attualmente, trasmissioni di notizie e dati ancora incomplete e lacunose.

Sulle concrete modalità di svolgimento dei poteri di vigilanza ministeriale e sui poteri di controllo rivendicati dal Dipartimento per l'Aviazione civile per effetto della direttiva n.87 T del 22.7.99 successivamente revocata, va rilevata l'esigenza che la stessa non debba configurarsi in atti di amministrazione attiva in violazione del principio della responsabilità della gestione, principio in più occasioni richiamato dalla Corte, e in base al quale la vigilanza non deve mai assumere forme che possano in qualche modo limitare la responsabilità degli amministratori degli enti controllati.<sup>23</sup>

---

comunque "un'azione di interdizione puntuale sull'attività dell'ENAC," da parte del Ministro che, nel contempo, omette di "adottare quegli atti d'indirizzo e direttiva da recepire in appositi provvedimenti ministeriali..." La medesima relazione osserva che, solo "a seguito dell'invito avanzato dalla competente Commissione parlamentare, la problematica ha trovato soluzione con l'adozione da parte del Ministro dei trasporti di un atto d'indirizzo che ha delimitato con maggior precisione i poteri d'intervento del Dipartimento".

<sup>23</sup>Vedasi la delibera n.50/2000 del 25 maggio 2000, le relazioni della Sezione controllo enti 2002 e 2003 sull'ENAC, la nota prot. 1728/334 del 12 aprile 2005 della Sezione medesima; Il riferimento al clima conflittuale che contrassegnava il rapporto di vigilanza- rilevato, peraltro anche nella già citata relazione della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, - si legge nella relazione della Sezione enti del 2003- "intendeva sollecitare pur nella necessaria distinzione dei ruoli, una riflessione tesa a superare atteggiamenti che privilegiassero il ruolo censorio della funzione di vigilanza a scapito di una funzione di indirizzo e coordinamento- molto avvertita tra i soggetti istituzionalmente investiti di compiti in materia sicurezza aerea (ENAC ENAV ANSV) e comunque di doveroso sostegno al difficile processo di costituzione e consolidamento dell'Ente chiamato a superare ritardi, vincoli organizzativi e sindacali e le complessità del quadro ordinamentale del settore ereditati dal passato".

Circa le informazioni relative all'attività del Servizio di controllo interno del Ministero delle infrastrutture e trasporti in merito alla materia oggetto della presente indagine, va rilevato come esse siano limitate solamente alla notizia che detto Servizio ha predisposto, in via sperimentale, un sistema informativo per l'attuazione del controllo di gestione (SIGEST) e del controllo strategico (SISTRA).

Pertanto, risulta marginale il ruolo rivestito da tale organismo nella materia oggetto della presente indagine.

Al riguardo l'Amministrazione ha provveduto a far conoscere al Servizio la situazione finanziaria dei capitoli di bilancio afferenti alla materia. Nulla è stato riferito circa l'attività relativa agli anni precedenti.<sup>24</sup>

Va, viceversa, comunque sottolineata l'importanza assunta dall'attività in questione, in quanto la verifica, anche ai fini della programmazione e accelerazione delle attività volte alla realizzazione delle infrastrutture e degli aeroporti, costituisce "obiettivo strategico ed operativo" assegnato dal Ministro al Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo, nell'ambito della Direttiva sugli indirizzi generali sull'attività e sulla gestione per il 2005, le cui priorità, in generale per quanto riguarda le opere e le infrastrutture sono state indicate anche dal Ministero e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel miglioramento delle parti relative ai fattori di "sicurezza" ed "ammodernamento".

Infine, va evidenziato che il Presidente del servizio di controllo interno è lo stesso Presidente dell'ENAC. Tale circostanza costituisce un'anomalia giuridica in quanto, in tal guisa, vengono a coincidere sia la figura del controllato che quella del controllore; pertanto si determina un evidente "conflitto" nell'ambito dell'attività di vigilanza del Ministero nei confronti dell'Ente, prevista espressamente dal decreto istitutivo sopraccitato: conflitto sostanzialmente suscettibile di attenuare l'efficacia e la stessa credibilità del controllo effettuato da tale servizio.

L'attività di verifica dello stato di attuazione degli interventi finanziati dallo Stato secondo il D.M. 68 t del 25 maggio 1999, dovrebbe essere svolta, tra l'altro, secondo i seguenti criteri:

- verifica dei dati relativi all' utilizzo da parte dell'ENAC delle somme stanziare dal D.M. stesso per la realizzazione degli interventi previsti nelle convenzioni fra lo stesso ENAC e le società di gestione;
- verifica del rispetto della tempistica per la realizzazione delle opere proposte relative anche al riutilizzo delle somme derivanti da economie o decadenze.

Da notizie fornite dall'amministrazione risulta che gli interventi finanziati –anche quelli relativi all'art. 17 della legge n. 135 del 1997- ricadono principalmente nelle tipologie relative alla manutenzione straordinaria, alla realizzazione di nuove opere ed all'ampliamento e miglioramento di quelle già esistenti. Attraverso il confronto tra gli importi necessari per la realizzazione di detti interventi e quelli relativi alle somme percepite dalle varie società di gestione, l'amministrazione ha potuto impostare anche verifiche in merito alla correttezza dell'utilizzo dei fondi finanziati.

Come specificato più avanti, gli interventi realizzati in base all'art 17 della legge citata, hanno riguardato, in realtà, anche il pagamento di utenze e servizi aeroportuali.

---

<sup>24</sup> Il sistema di controllo interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sostanzialmente si articola secondo il modello di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999 n.286, nel:

- controllo strategico di cui agli artt 1 comma 1 lett d e art. 6
- controllo di gestione (art 1 comma 1 lett. b e art 4)
- nella valutazione dei dirigenti di vertice (art.6 comma 2)
- nella valutazione dei dirigenti di prima fascia non apicali ( art 1 comma 1 lett c)
- nel controllo di regolarità amministrativa e contabile ( art 1 comma 1 lett a).

Per il controllo strategico. È divenuto operativo il sistema informativo "SISTRA" con il quale vengono inseriti direttamente dalle varie strutture interessate, i dati relativi allo stato di avanzamento degli obiettivi strategici, degli obiettivi operativi e dei correlati programmi o fasi di azione, riferiti a specifici indicatori (prevalentemente temporali) efficacia, mentre i dati relativi agli obiettivi finanziari, forniti dai Dipartimenti, vengono esaminati ed immessi nel sistema dallo stesso Servizio di controllo interno. Attraverso tali dati, sistemati in reports, dovrebbe essere evidenziato il grado di raggiungimento degli obiettivi. Il sistema informativo per il controllo di gestione (SIGEST) generale è previsto per assicurare alle singole strutture interne la verifica dell'efficacia, efficienza, economicità delle rispettive attività amministrative.

## 4.2 L'attività di vigilanza sulle società di gestione aeroportuale

L'attività di vigilanza prevista dall'art.11, comma 1, lettera c) del regolamento approvato con D.M. n.521/97 "sulla realizzazione del programma d'intervento e del piano degli investimenti sulla scorta di una relazione annuale trasmessa dalle società affidatarie", originariamente di competenza del Ministro dei trasporti, attualmente è esercitata dall'ENAC, in virtù del trasferimento, ex D.lgs. n.250/97, delle funzioni amministrative e tecniche dell'allora Direzione generale dell'aviazione civile.

L'Ente segue sia la fase istruttoria propedeutica all'affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale, sia la fase successiva, riguardante la vigilanza, in tutti i suoi aspetti, sull'attività posta in essere dalle società di gestione nell'ambito della gestione alle stesse concessa.

Nella disciplina che riguarda la costituzione delle società concessionarie<sup>25</sup> sono indicate le caratteristiche che tali società devono avere, sia per quanto riguarda la struttura societaria di partenza, sia quella definitiva (in particolare per le società "a gestione totale" )sia quella conseguente alle operazioni di ricomposizione azionaria. In essa sono indicate anche la necessità della presentazione del piano d'investimenti e della previsione economico-finanziaria ai fini della durata del rapporto concessorio.

In particolare, per quanto rileva ai fini della presente indagine, è significativo l'obbligo per le società di gestione di tenere "contabilmente separate" le entrate di provenienza erariale, rispetto a tutte le altre entrate derivanti, ad esempio dai ricavi delle tariffe e dei "diritti aeroportuali" e che il piano di attività e di investimenti per gli interventi delle categorie ammesse sopra indicate, sia di ammontare pari ai diritti che si prevede di introitare (con l'indicazione ,tra l'altro, anche delle previste e quantificate "ricadute occupazionali").

La concessionaria è tenuta a presentare, allo scadere del termine previsto dal piano d'investimenti, un consuntivo dei lavori effettuati, con attestazione della conformità al contenuto del piano approvato, dei costi effettivi sostenuti, dei diritti percepiti ed utilizzati.

Queste competenze di verifica e controllo spettano all'ENAC, che con la delibera 19 luglio 1999 n. 22 ha inteso regolamentare, oltre alle fasi del procedimento di autorizzazione, anche , la fase di vigilanza sulla esecuzione del piano e la fase di controllo a consuntivo sul utilizzo in modo legittimo delle risorse pubbliche affidate.

E' in tale delibera che si rinviene l'obbligo per i concessionari di perseguire prioritariamente negli interventi da realizzarsi, il miglioramento della sicurezza e della operatività dell'aeroporto, con la previsione nella delibera che la vigilanza per così dire, di "primo livello" sulla corretta e tempestiva realizzazione degli stessi, venga affidata alle direzioni aeroportuali, con possibilità di verifiche in contraddittorio con le società di gestione.

E' da rilevare che tali caratteristiche sono state riaffermate nella legislazione recente<sup>26</sup> che ai fini dell' adeguamento delle convenzioni approvate e rese esecutive dai decreti di concessione della gestione aeroportuale ,prevede sanzioni ed altre cause di decadenza o revoca delle concessioni, rafforza i poteri dell'ENAC nell'esercizio della vigilanza sull'attività delle società affidatarie delle gestioni aeroportuali, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento, (nonché per renderli maggiormente conformi alla normativa quadro sui lavori pubblici ).

Tra l'altro, viene espressamente previsto l'obbligo per i concessionari di fornire, su richiesta, informazioni e documenti relativi anche ai rapporti di natura commerciale,

---

<sup>25</sup> Decreto interministeriale 12 novembre 1997 n.521, pubblicato il 9 aprile 1998

<sup>26</sup> legge 9 novembre 2004 n.265, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell' aviazione civile. Delega al Governo per l' emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione".

(informazioni e documenti acquisiti nell'esercizio della vigilanza che sono comunque coperti dal segreto di ufficio), poiché in passato si erano verificati episodi<sup>27</sup> di rifiuto della fornitura di dati all'ENAC ritenuti "sensibili" da parte delle società concessionarie, in ordine alla composizione delle poste finanziarie attive costituite, principalmente dagli introiti derivanti dai diritti aeroportuali, e alla loro destinazione alle finalità previste dalla legge (fra le quali, appunto la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali).

La complessità dell'attività di verifica, unitamente al numero delle situazioni da controllare, ha mostrato alcune difficoltà nello svolgimento del compito affidato all'ENAC e ha fatto tuttavia emergere, al contempo, alcuni limiti nella realizzazione degli interventi di cui le società concessionarie sono state affidatarie con funzione anche di stazioni-appaltanti.

Difatti, da un consuntivo delle attività realizzate l'ENAC ha rilevato ritardi generalizzati nella predisposizione dei piani di attività, nelle rendicontazioni periodiche della spesa, e circa la correttezza dell'utilizzo dei proventi aeroportuali, in relazione alle categorie di interventi programmati, (come descritto nel paragrafo 3) dimostrandosi per tale via, la limitatezza della capacità di buona parte dei concessionari di gestire attività che richiedono competenze tecniche ed organizzative di tipo più specialistico.

Dalla documentazione fornita, l'attività di controllo dell'ENAC, è risultata svolgersi sia sotto un profilo meramente "repressivo", ordinando al gestore di versare le somme percepite e non spese (più gli interessi legali) in conto entrata al bilancio dello Stato, ovvero recuperando le somme riferibili a diritti aeroportuali percepiti "sine titolo" dai gestori, (in quanto riferiti a periodi non coperti dal piano di interventi approvato); sia, in altri casi, in maniera più "pragmatica" consentendo l'utilizzo delle somme non spese nelle annualità immediatamente successive a quelle in cui erano state percepite, per consentire la realizzazione delle opere previste.

Tale complessità del quadro relativo all'attività di verifica, - come segnalato in occasione delle audizioni di rappresentanti dell'ENAC- vede attualmente anche l'impegno delle strutture della Ragioneria generale dello Stato, in particolare dell'Ispettorato generale di finanza, sia attraverso la comunicazione anche all'ENAC degli esiti delle visite ispettive periodiche effettuate presso le società concessionarie, sia attraverso l'"affiancamento" di funzionari dell'ENAC agli ispettori di tale Dipartimento, per lo sviluppo delle tecniche di controllo.

L'attività di controllo da parte della Ragioneria generale dello Stato sulle società di gestione degli aeroporti, si basa sia sulla normativa di carattere generale che disciplina i controlli sulle società che utilizzano risorse pubbliche, sia su specifiche convenzioni o protocolli d'intesa con l'ENAC, recanti la delega ai Servizi Ispettivi di Finanza dell'Ispettorato generale di finanza della Ragioneria generale dello Stato, per lo svolgimento di attività ispettiva e di controllo su tali concessionarie<sup>28</sup>.

Infine, un ultimo aspetto particolare, rilevante ai fini della presente indagine, è quello dell'osservanza del vincolo di destinazione (ed anche della "distinzione") all'interno dei bilanci delle società, delle somme indirizzate ad interventi infrastrutturali.

---

<sup>27</sup> E' questo il caso, ad esempio, della vicenda legata agli sconti praticati dalle società di gestione ai vettori aerei, sulla quale l'Ente ha posto l'attenzione nell'ambito della propria attività di controllo e in merito alla quale ha inteso interpellare il Collegio sindacale di una società per ottenere notizie circa le facilitazioni finanziarie delle quali beneficiava una compagnia di volo, già oggetto di procedura aperta dalla Commissione Europea sugli aiuti di Stato.

<sup>28</sup> L'attuale attività di controllo a cura della Ragioneria generale dello Stato riguarda, in particolare:

- lo stato di attuazione del provvedimento di concessione;
- la regolarità della riscossione dei diritti aeroportuali ed il pagamento dei canoni;
- l'effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- l'applicazione delle disposizioni di cui all'art 10 comma 11 della legge 24 dicembre 1993 n 537 e dell'art. 17 del d.l. 25 marzo 1997 n.67 convertito con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997 n. 135;
- i lavori affidati al gestore aeroportuale finanziati con fondi pubblici;
- proventi e canoni di subconcessione;
- l'attuazione delle direttive comunitarie di settore;
- il grado di affidabilità della concessionaria mediante l'esame degli indici finanziari, di redditività e di composizione dello stato patrimoniale degli ultimi esercizi.



Da un esame a campione, condotto da questo Ufficio della Corte, su quattro bilanci di società di gestione aeroportuali è risultato che l'ipotesi che tali somme permangono in bilancio fra le poste attive - e quindi possano costituire un attivo "fittizio" con successiva distribuzione di un dividendo annuale - è da ritenersi, almeno nei casi esaminati, scongiurata dal particolare meccanismo di corresponsione delle somme derivanti dalle quote di ammortamento dei mutui concessi dallo Stato, che prevede l'erogazione delle somme in relazione agli stati di avanzamento dei lavori (S.A.L) e che, pertanto, ne limitano la iscrivibilità ed il "transito" in bilancio alla effettiva riscossione collegata al pagamento contestuale.<sup>29</sup>

Rimane comunque da rimarcare il fatto che la struttura di verifica contabile costituita dall'ENAC per seguire l'andamento di tali gestioni risulta senz'altro da rafforzare: sia per le circostanze appena descritte, sia perchè tale affermazione, viene indirettamente confermata anche dai ritardi relativi all'attività di verifica, sia pure a campione, della regolare chiusura delle contabilità afferenti le precedenti gestioni di tipo "parziale": dalla relazione della Sezione Controllo Enti della Corte per il 2003, si evince infatti che la costituzione di uno specifico Gruppo di lavoro, non aveva ancora prodotto alcun rapporto<sup>30</sup>.

## Considerazioni conclusive

Le leggi di finanziamento, analizzate nel corso della presente indagine, hanno comportato lo stanziamento di un ragguardevole volume di risorse, pari a circa 740 milioni di euro nel periodo compreso tra il 1997 e il 2003.

La quota di utilizzo di tali risorse, intesa come ammontare finanziario delle convenzioni stipulate ( pari a 416.241.029,11 euro alla fine del 2004) corrisponde a circa il 56% della previsione di spesa quinquennio 2000-2004. Gli interventi programmati a seguito di tali finanziamenti hanno riguardato quaranta aeroporti e alla data delle rilevazioni compiute nel presente referto (marzo 2005), solo in diciannove di essi risultano iniziati i relativi lavori.

La quota percentuale di realizzazione che se ne ricava si attesta attorno al 47,5% e risulta, pertanto, alquanto insoddisfacente; se si considerano i singoli lotti di lavori, la quota delle realizzazioni condotte a termine è all'incirca del 67,4%.

La mancata realizzazione di opere ha comportato, tra l'altro, la formazione di cospicui residui finanziari di parte passiva pari a circa 200 milioni di euro al 2003 che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha segnalato all'ENAC il quale si è impegnato ad eseguire un piano di smaltimento, destinandone prioritariamente l'utilizzo al finanziamento delle rate di ammortamento dei mutui.

Le criticità emerse nel corso della presente indagine, le condizioni di fatto e le cause probabili di tale andamento, possono così sinteticamente riassumersi:

1) La fase di programmazione degli interventi ha risentito, soprattutto nella fase iniziale, dell'incertezza interpretativa sul ruolo che dovessero svolgere a tal fine l'Amministrazione centrale, costituita dall' (allora) Ministero dei trasporti e della navigazione comprendente anche il Dipartimento per l'Aviazione civile, ( Ministero successivamente venutosi a configurare come Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ) e l'allora neo-costituito Ente Nazionale per l'Aviazione civile - ENAC.

---

<sup>29</sup>Peraltro, le tecniche di contabilizzazione utilizzate dalle società di gestione aeroportuale, che si avvalgono comunque di società di revisione regolarmente costituite, sono risultate diverse: in alcuni casi tali somme vengono iscritte in "conti d'ordine"aggiuntivi al bilancio. Quali "lavori nuova aerostazione" "contribuiti per nuova aerostazione", a commento delle specifiche poste di bilancio; in altri casi, sono indicate nelle relazioni di accompagnamento dello stato patrimoniale ("commento alle voci dell'attivo"), illustrando il contenuto della voce "crediti verso altri" ad es., con "crediti verso Stato- "lavori legge 299/79 o "lavori FIO".

<sup>30</sup> Relazione Sezione Controllo Enti sull'attività dell'ENAC del 2003

Le complesse vicende organizzative che hanno visto la riunione finale in un unico ministero delle amministrazioni dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione marittima ed aerea e - nell'ambito di quest'ultima - la riorganizzazione dei dipartimenti e delle direzioni generali, hanno, senz'altro, condizionato l'ordinato sviluppo di una efficace funzione d'indirizzo nel settore della gestione aeroportuale nella quale agiscono più soggetti differenti per natura giuridica.

E' di tutta evidenza che allorché, per l'esercizio di funzioni o per prestazione di servizi, si disegna un sistema che parcellizza i compiti in capo a plurime e diverse soggettività giuridiche - ciascuna con proprio ordinamento ed ambito di autonomia - il sistema stesso può dare garanzie di buon funzionamento solo in presenza di un'azione coordinata e collaborativa di tutte le componenti.

Dopo gli iniziali decreti "programmatori", di individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari, con ripartizione delle risorse finanziarie, emanati dal Ministero dei trasporti e della navigazione (decreto n.66 T del 21 novembre 1997 e decreto n.68 T del 25 maggio 1999) , il successivo decreto ministeriale n.114 T del 16 novembre 1999 ,avente analoga finalità veniva respinto dalla Sezione del controllo della Corte dei conti, che negava il visto, sulla base della considerazione che il potere di programmazione della spesa fosse divenuto di competenza dell'ENAC e che residuassero in capo al Ministro nell'esercizio delle funzioni di vigilanza, indirizzo e controllo, tra le altre, le sole attribuzioni di approvazione delle proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale; pertanto l' ENAC emanava propria delibera, la n 6 del 14 marzo 2001, sostitutiva del decreto ministeriale caducato.

2) Nella fase iniziale di programmazione , le opere sono state suddivise per interventi che hanno interessato sia gli aeroporti maggiori che le realtà minori, mentre nel prosieguo del tempo di realizzazione, è stato necessario rivedere i piani di riparto sia in seguito al verificarsi di alcuni eventi politici importanti ( quali il vertice internazionale dei paesi aderenti al "G-8"), sia in seguito ad esigenze di maggior sicurezza derivanti, ad esempio dai fatti di New York del settembre 2001; tutto ciò ha comportato l'integrale definanziamento delle somme assegnate ad alcuni aeroporti, che, pertanto non hanno potuto beneficiare delle opere programmate.

3) Oltre alle vicende specifiche - dettagliate nella presente relazione per singolo aeroporto- relative a difficoltà operative derivanti da singole questioni riscontrate durante l'avvio, l'avanzamento dei lavori e la fase finale di ultimazione e collaudo , quali il contenzioso fra le ditte e le stazioni appaltanti, i ritardi nell'esecuzione, e simili , che tradizionalmente si rilevano nella realizzazione di opere pubbliche, e che, peraltro, testimoniano di una non sempre adeguata capacità realizzativa da parte delle strutture affidatarie costituite dalle società di gestione ,si è rilevata in taluni casi la preferenza per la realizzazione di opere di più immediata utilizzabilità commerciale rispetto a quelle comportanti l'utilizzo infrastrutturale, ancorché con carattere di manutenzione.

Per quanto riguarda le società in regime di gestione parziale, che avevano fatto istanza per accedere alle opportunità previste dall'art.17 della legge 135/97 (vale a dire all' occupazione, all' utilizzo dei beni demaniali ed alla totale percezione dei proventi aeroportuali), da informazioni ottenute dall'ENAC, risulta che esse hanno realizzato attività che concernono principalmente i servizi aeroportuali e le utenze mentre le opere inserite nei piani riguardano la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali con particolare riguardo agli interventi di miglioramento della sicurezza e operatività dell'aeroporto.

Va sottolineato che il legislatore intendeva privilegiare la realizzazione di opere necessarie per le infrastrutture, ancorché a carattere manutentivo, come si rileva sia dalla lettera della legge sia dal contesto in cui la norma viene inserita, (provvedimento cd."sbloccacantieri") e dall'evidente rapporto di interdipendenza con la norma che ne dispone i finanziamenti per le opere infrastrutturali (l'art.5 della l.135/97).

Pertanto, a posteriori, è possibile affermare che tale indirizzo circa l' impiego delle risorse, voluto dal legislatore, sia stato in larga parte disatteso, contribuendo a connotare

negativamente, per tale aspetto, la gestione concreta da parte delle società concessionarie chiamando in causa le amministrazioni deputate al relativo controllo, senza per questo voler danneggiare le potenzialità imprenditoriali delle attività svolte dalle società aeroportuali.

4) Il ritardato processo di trasformazione delle società di gestione aeroportuale nei modelli di tipo privatistico - imprenditoriale, previsti dalla legislazione del 1993 ed attuata soltanto ad iniziare dal 1998 con i regolamenti di esecuzione, ha comportato il mantenimento delle gestioni parziali a società che rivestono in maniera ancora limitata i caratteri previsti dalla legislazione ( con riguardo , ad esempio, all' assetto commerciale e contabile) pur consentendone, di fatto, l'assimilazione di fatto ai gestori totali.

In particolare, va rimarcato come nella gestione parziale risulti importante una attività di vigilanza ministeriale sui beni demaniali che vengono concessi in uso ai gestori.

Va segnalato, peraltro, come nella situazione attuale i gestori totali e quelli che lo sono diventati partendo dallo stato di gestori parziali, non abbiano acquisito la loro posizione mediante una procedura concorrenziale e ciò reca con sé ulteriori problemi relativi alla possibilità di distorsioni nel mercato dei servizi.

5) in taluni casi, documentati nel presente referto, pur essendo state sottoscritte le varie convenzioni di finanziamento per lavori debitamente programmati, non risultano ancora stipulati i contratti di mutuo da parte di alcune società di gestione. In particolare, per quanto concerne le leggi autorizzative di spesa, quali la n.388/00 e la n.166/02, allo stato attuale non risultano eseguite opere realizzate con i fondi stanziati, tranne che per l'aeroporto di Parma.

L'ENAC, come già evidenziato in precedenza, ha ritenuto che tale situazione fosse strettamente connessa alle modalità di applicazione dell'art 4 , comma 177, della legge n.350/2003, ( legge finanziaria per il 2004 ) il quale statuisce che i limiti d'impegno di spesa iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative sono da intendersi quale concorso dello Stato al pagamento di una quota degli oneri derivanti da mutui o da altre operazioni finanziarie e che la quota di concorso venga fissata con decreto del Ministro dell'economia e finanze, emanato di concerto con il Ministro competente.

Ciò ha comportato il venir meno, a detta dell'Ente, della garanzia di un' effettiva ed integrale disponibilità delle somme impegnate per il pagamento delle rate dei mutui.

Questa interpretazione, in realtà, non è pienamente aderente alla previsione normativa che riguarda i mutui accesi a far data dal 1 gennaio 2004 e non quelli accesi precedentemente. Inoltre ,come peraltro indicato dalla Ragioneria Generale dello Stato, l'art.4 della legge 350/2003 non riguarda l'ENAC in quanto gli impegni di spesa sono assunti a favore dell'ente stesso, che è amministrazione pubblica ai sensi dei criteri di contabilità SEC 95.

Con riferimento al 2004 la situazione è stata sanata mediante la legge 27 febbraio 2004 n.47- di conversione del DL 24.12.2003 n.355 modificativo della legge finanziaria n.350/2003 - che ha disposto il trasferimento all' ENAC di un contributo annuo, per il 2004, di 10 milioni di euro, consentendo di far fronte, per tale esercizio finanziario, agli impegni già formalmente assunti dall'Ente in attuazione dei finanziamenti disposti con le leggi n.135/97 e n.194/98 (nonché in materia di security, relativamente ai sistemi di controllo del 100 % del bagaglio di stiva).

Al riguardo, tuttavia, vengono segnalati contrasti interpretativi tra l'Amministrazione dei trasporti e l' ENAC da una parte , che hanno comunque predisposto uno specifico decreto ministeriale per determinare la quota di concorso dello Stato al pagamento degli oneri derivanti dai mutui, e il Ministero dell'Economia e delle finanze dall'altra, che ha rappresentato "l'impossibilità a procedere in tal senso fintanto che non sarà disciplinata, con apposito provvedimento legislativo, la materia relativa ai limiti d'impegno pluriennali".

Una soluzione tempestiva e duratura sulla problematica testè descritta è indifferibile, in quanto l'incertezza della concreta disponibilità di risorse per l'intero periodo necessario al rimborso dei mutui alle banche erogatrici determina un effetto frenante sugli investimenti.

Lo stato di realizzazione della riforma che doveva portare alla piena ed efficace operatività di società autonome per la gestione aeroportuale ed al ridimensionamento - se non proprio alla cessazione - degli interventi finanziari statali per la realizzazione delle infrastrutture, risulta, dunque, a distanza di oltre dieci anni, tuttora parziale e tale da non avere ancora realizzato appieno quel processo di trasformazione ed adeguamento delle funzioni e dei servizi alle mutate esigenze del settore, da realizzarsi anche con l'adozione un nuovo modello giuridico - economico fondato sul carattere imprenditoriale dell'attività, in linea con il processo di liberalizzazione dei servizi del trasporto aereo.

Come descritto nel capitolo riguardante il quadro normativo, il termine indicato dall'articolo 10, comma 13 della legge 537/93 che ne aveva previsto la costituzione, entro l'anno 1994, è stato più volte differito fino al trentuno dicembre 1997 e nel contempo, è stata consentita, a titolo provvisorio e temporaneo, la prosecuzione degli interventi pubblici sugli scali nazionali.

6) La necessità di governare l'esistente e di assicurare, comunque, la funzionalità del sistema, ha comportato l'adozione da parte del legislatore di provvedimenti "tampone" (quali la già citata legge "sblocca cantieri") ed il mantenimento del modello delle gestioni parziali, che hanno consolidato un regime di precariato ed autorizzato i gestori parziali all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel territorio aeroportuale per l'effettuazione d'interventi indifferibili ed urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, con assimilazione, nei fatti, ai gestori totali, senza, però, che questi assumessero gli oneri che la norma primaria aveva loro attribuito. Ciò, ovviamente, depone per una marcata condizione di inefficienza ed inefficacia dell'operato delle amministrazioni coinvolte.

Tale situazione ha, in massima parte, consolidato situazioni di fatto senza aver ottenuto sostanziali benefici e contropartite a favore delle esigenze di interesse pubblico e non ha consentito di evitare di porre a carico dello Stato l'erogazione dei finanziamenti per la realizzazione delle infrastrutture, che il modello della "gestione totale" intendeva trasferire alle società concessionarie, dovendo utilizzare a tal fine parte degli introiti derivanti dall'attività imprenditoriale e dalle entrate per tariffe cui l'Erario rinunciava a fronte del pagamento di un canone per la concessione.

7) La necessità di una più efficace attività di vigilanza da compiersi sia da parte del Ministero delle infrastrutture e trasporti sia da parte dell'ENAC, una volta chiariti con maggiore precisione i rispettivi ambiti di competenza e le attribuzioni in tale settore di attività, così come richiesto anche da altri autorevoli Organismi istituzionali, è, infine, una ulteriore risultanza della presente indagine e deriva dalla evoluzione del settore che richiede funzioni di regolamentazione, controllo e garanzia nei servizi e nelle procedure rese assai svincolate dalle tradizionali forme del diritto pubblico.

Quanto agli aspetti di regolazione generale che rientrano nella cura dell'interesse pubblico e rivestono un'importanza assai rilevante per le ricadute in ordine all'efficace utilizzo delle risorse pubbliche, la sede più appropriata potrebbe essere individuata in occasione del rinnovo del contratto di programma tra il Ministero e l'ENAC, anche per evitare il mantenimento di situazioni di inefficienza gestionale da parte delle società concessionarie, che dovrebbero essere in grado di fornire, oltre agli utili di gestione, anche le risorse necessarie alla realizzazione delle infrastrutture, diminuendo sensibilmente l'onere a carico del bilancio statale.

8) Infine, va rilevata negativamente la circostanza, emersa nel corso dell'indagine, costituita dalla presenza al vertice dell'organo di controllo interno del Ministero del presidente dell'ENAC che, in tal modo, cumula nella propria persona due ruoli oggettivamente incompatibili di controllore e controllato. Si auspica, pertanto, che la situazione di fatto venutasi a creare venga al più presto sanata per porre fine al "conflitto d'interessi", altrimenti potenzialmente idoneo a verificarsi.

La recentissima modifica del codice della navigazione, il cui impianto fondamentale risale ad oltre sessanta anni fa, avvenuta con il decreto legislativo n. 96 approvato il 9 maggio di quest'anno e che entrerà in vigore tra breve, dovrebbe apportare i necessari chiarimenti al ruolo e alla responsabilità di tutti i soggetti pubblici e privati che agiscono negli aeroporti e nel settore del trasporto aereo.

In particolare, l' ENAC si avvia ad assumere una connotazione sempre più spinta di autorità di vigilanza e certificazione dei gestori aeroportuali, caratteristica, questa, ritenuta ormai necessaria per il governo del settore, in relazione alle molteplici attribuzioni e funzioni che la legge demanda a tale organismo.

## Riepilogo della normativa

1. Legge 22 agosto 1985 n. 449 "Interventi di ampliamento e ammodernamento degli aeroporti di Roma e Milano"
2. Legge 24 dicembre 1993 n. 537 "Interventi correttivi di finanza pubblica" ( artt. 1-10)
3. Legge 23 maggio 1997 n. 135 "Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, recante disposizioni urgenti per favorire l'occupazione" ( artt. 1-5-17)
4. Decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.)"
5. Legge 18 giugno 1998, n. 194 "Interventi nel settore dei trasporti"
6. Legge 1° agosto 2002, n. 166 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti"
7. Legge 24 dicembre 2003, n. 350 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004" ( art. 4 – commi 177 e 178)
8. Legge 29 dicembre 2003 n. 376 "Finanziamento di interventi per opere pubbliche"
9. D.P.R. 28 aprile 1998 n.202 "Regolamento di organizzazione del Ministero dei Trasporti e della navigazione"
10. Decreto ministeriale 12 novembre 1997 n. 521 del Ministero dei Trasporti e Navigazione
11. Decreto ministeriale 21 novembre 1997 n. 66T del Ministero dei Trasporti e Navigazione
12. Decreto ministeriale 22 dicembre 1998 del Ministero delle Finanze "determinazione dei canoni dovuti dalle società di gestione aeroportuale"
13. Decreto ministeriale 5 marzo 1999, n. 86 del Ministero delle Finanze "Regolamento della disciplina dei canoni per le concessioni alla società aeroportuali"
14. Decreto ministeriale 25 maggio 1999 n. 68T del Ministero dei Trasporti e Navigazione
15. Decreto ministeriale 16 novembre 1999 n. 114T del Ministero dei Trasporti e Navigazione
16. Direttiva 30 novembre 2000 del Ministero dei Trasporti e Navigazione "modalità di affidamento delle gestioni totali aeroportuali"
17. Delibera CIPE 22 giugno 2000 (schema di contratto di programma Tra Min.Trasp.,Min.Bilancio, Min. Difesa ed ENAC)
18. Delibera CIPE 20 dicembre 2004
19. Contratto di programma tra Ministero dei Trasporti e Navigazione ed ENAC (12 ottobre 2000)
20. Delibera ENAC n. 25/2000
21. Delibera ENAC n. 6/2001
22. Delibera ENAC n. 19/2002
23. Delibera ENAC n. 9/2004
24. Decreto legislativo n.96 del 9 maggio 2005 (riforma del codice della navigazione) pubb. in suppl. ord. n. 106 alla g.u. n.131 dell' 8 giugno 2005.

MAGGIORI AZIONISTI DELLE SOCIETA' DI GESTIONE AEROPORTUALE ITALIANE  
(Fonte: Ministero Infrastrutture e Trasporti)

Aeroporto Società di gestione Capitale sociale (in €)	Azionisti (con quota pari o superiore al 5%)	Proprietà (%)
Alghero So.Ge.A.Al. S.p.A. € 7.754.000	Regione Autonoma Sardegna	38,02
	SFIRS S.p.A.	20,00
	Provincia Sassari	15,00
	Camera Commercio Sassari	14,26
	Comune Alghero	10,00
	Comune Sassari	2,72
Ancona AERDORICA S.p.A. € 4.700.000	Regione Marche	19,48
	Provincia Ancona	8,47
	Comune Ancona	6,71
	Provincia Pesaro Urbino	5,33
	Fiduciaria Marche	46,78
	altri azionisti (n° 8)	13,23
Asiago Aeroporto di Asiago S.p.A. € 137.561	Comune di Asiago	24,58
	Camera Commercio Vicenza	24,59
	Comunità montana altopiano 7 comuni	10,43
	Provincia Vicenza	40,29
	altri azionisti (n° 1)	0,11
Bari-Brindisi-Foggia-Taranto SEAP S.p.A. € 7.750.000	Regione Puglia	99,31
	altri azionisti (n° 10)	0,69
Bergamo S.A.C.B.O. S.p.A. € 17.010.000	SEA S.p.A.	49,98
	Comune Bergamo	13,84
	Amministrazione Provinciale Bergamo	13,20
	Banca Popolare Bergamo	10,05
	Camera Commercio Bergamo	6,56
	altri azionisti (n° non specificato)	6,37
Bologna SAB S.p.A. € 25.500.000	Camera Commercio Bologna	52,00
	Comune di Bologna	20,00
	Provincia di Bologna	10,00
	Regione Emilia Romagna	9,00
	altri azionisti (n° non specificato)	9,00
Bolzano A.B.D. S.p.A. € 7.010.550	STA s.p.a. (96,32% Provincia BZ)	92,39
	altri azionisti (n° non specificato)	7,61
Cagliari SOGAER S.p.A. € 7.746.853	Camera Commercio Cagliari	93,09
	altri azionisti (n° 11)	6,91
Catania SAC S.p.A. € 12.911.422	ASAC	100,00
Crotone Aeroporto S. Anna S.p.A. € 2.500.000	Fratelli Romano s.p.a.	23,00
	Ergom	22,00
	Regione Calabria	21,16
	Banca Popolare Crotone s.p.a.	7,00

	Camera Commercio Crotone	5,74
	Elifly S.p.A.	5,42
	altri azionisti (n° non specificato)	15,68
Cuneo Aeroporto di Cuneo (GEAC) S.p.A. € 3.210.975	SITRACI s.p.a.	60,15
	Amm.Provinciale Cuneo	29,37
	altri azionisti (n° 31)	10,48

La dizione "altri azionisti" si riferisce a soggetti con quota di proprietà inferiore al 5%

	Mercato e soci con quota inferiore al 2%	36,63
	Acquisizione Prima SrL	29,00
Firenze Aeroporto di Firenze S.p.A. € 9.034.753	CCIAA di Firenze	13,52
	So.G.IM. Spa	11,70
	Comune di Prato	3,98
	Gruppo Monte dei Paschi di Siena	2,99
	Comune di Firenze	2,18
Forlì Soc.Eserc. Aeroporto Forlì (SEAF) S.p.A. € 774.000	SAB s.p.a.	60,00
	Comune Forlì	34,65
	altri azionisti (n° 4)	5,35
Genova Aeroporto di Genova s.p.a. € 4.648.140	Autorità Portuale di Genova	60,00
	Camera Commercio di Genova	25,00
	A.D.R. Aeroporti di Roma s.p.a.	15,00
Grosseto SEAM S.p.A. € 3.531.500	Camera Commercio Grosseto	23,17
	Provincia Grosseto	23,17
	Comune Grosseto	23,17
	Almat s.p.a.	14,16
	Regione Toscana	7,08
	Altri soci minori (Banche, Assoc., privati)	9,25
Lamezia Terme SACAL S.p.A. € 5.164.569	Comune Lamezia	20,00
	Provincia Catanzaro	18,53
	Aeroporti di Roma	16,57
	Comune Catanzaro	10,00
	Regione Calabria	10,00
	Banca Carime	10,00
	altri azionisti (n° > 10)	14,90
Lucca Aeroporto Lucca Tassignano S.p.A. € 516.456	Soo.ge.al di Fontana Amedeo s.r.l.	67,16
	Laneco s.p.a.	10,64
	Comune di Capannori	10,00
	Amministrazione Provinciale Lucca	6,20
	altri azionisti (n° 5)	6,00
Milano Linate - Milano Malpensa SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.a. € 27.500.000	Comune Milano	84,56
	Provincia Milano	14,56
	Altri azionisti (n° non specificato)	0,88
Napoli GESAC S.p.A. € 12.912.500	BAA Italia	65,00
	Comune di Napoli	12,50
	Provincia di Napoli	12,50
	SEA S.p.A.	5,00
	Interporto Campano S.p.A.	5,00
Olbia GEASAR S.p.A. € 7.749.000	Meridiana s.p.a.	79,79
	Camera Commercio Sassari	10,00
	Camera Commercio Nuoro	8,42



	altri azionisti (n° 2)	1,79
Padova Aeroporto di Padova S.p.A. € 821.215	SAVE s.p.a.	60,32
	Camera Commercio Padova	14,08
	Banca Popolare Veneta	11,21
	Provincia di Padova	7,05
	altri azionisti (n° > 4)	7,34
Palermo GESAP S.p.A. € 12.912.500	Provincia Regionale Palermo	40,87
	Comune di Palermo	31,33
	Camera Commercio Palermo	21,84
	altri azionisti (n° 12)	5,96

La dizione "altri azionisti" si riferisce a soggetti con quota di proprietà inferiore al 5%

Parma So.Ge.A.P. S.p.A. € 4.357.308	C.C.I.A.A di Parma	20,67
	Unione Parmense degli Industriali	19,69
	Cassa Risparmio Parma e Piacenza	13,90
	Comune Parma	12,94
	Provincia Parma	9,29
	Banca Monte Parma	5,96
	Parmalat	5,37
	altri azionisti (n° > 13)	12,18
Perugia SASE S.p.A. € 2.582.000	Camera Commercio Perugia	32,70
	Sviluppo Umbria S.p.A.	31,25
	Comune Perugia	10,94
	Banca dell'Umbria S.p.A.	11,39
	altri azionisti (n° > 14)	13,72
Pescara SAGA S.p.A. € 2.582.286	Regione Abruzzo	40,37
	Caripe s.p.a.	10,09
	Comune Pescara	9,75
	Camera Commercio Pescara	9,18
	Camera Commercio Chieti	9,18
	Camera Commercio Teramo	9,18
	Camera Commercio L'Aquila	5,09
altri azionisti (n° 12)	7,16	
Pisa SAT S.p.A. € 8.160.700	Regione Toscana	21,09
	Società Ind. Partecipazioni S.p.A.	12,45
	Provincia di Pisa	11,57
	Comune di Pisa	10,55
	Camera Commercio di Pisa	9,82
	Cassa Risparmio Pisa	5,66
altri azionisti (n° > 43)	28,86	
Reggio Calabria SOGAS S.p.A. € 3.109.656	Regione Calabria	50,00
	Provincia Reggio Calabria	14,85
	Comune Messina	9,96
	Provincia Messina	9,96
	Comune Reggio Calabria	9,80
	Camera Commercio Reggio Calabria	5,42
altri azionisti	0,01	
Reggio Emilia Aeroporto di Reggio Emilia S.r.l. € 2.640.976	Comune di Reggio Emilia	30,20
	C.C.I.A. di Reggio Emilia	23,10
	Provincia di Reggio Emilia	30,10
	Assoc. Ind. Reggio Emilia	7,30
	altri azionisti (n° > 7)	9,30

Rimini AERADRIA S.p.A. € 4.620.000	Amm. Provinciale Rimini	31,47
	Comune Rimini	17,22
	Camera Commercio Rimini	9,15
	Comune di Riccione	7,52
	Rimini Fiera S.p.A.	8,00
	altri azionisti (n° 19)	26,64
Roma Fiumicino - Roma Ciampino Aeroporti di Roma A.d.R. S.p.A. € 62.224.743	Leonardo S.r.l.	51,15
	Macquarie Airport Luxembourg S.A.	44,74
	altri azionisti (n° 633)	4,11
Ronchi dei Legionari Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. € 3.150.406	Consorzio Aeroporto Friuli Venezia Giulia	51,00
	Regione Friuli Venezia Giulia	49,00

La dizione "altri azionisti" si riferisce a soggetti con quota di proprietà inferiore al 5%

Salerno Aeroporto Salerno S.p.A. € 516.457	Salerno Interporto s.p.a.	9,00
	Consorzio Aeroporto Salerno	91,00
Siena Aeroporto di Siena S.p.A. € 1.548.800	Banca Monte dei Paschi	20,00
	Banca Toscana	20,00
	Comune Siena	15,00
	Provincia Siena	15,00
	Camera Commercio Siena	10,00
	Comune Sovicille	6,00
	Aeroporto Firenze s.p.a.	5,00
	altri azionisti (n° 5)	9,00
Torino SAGAT S.p.A. € 10.165.200	Comune Torino	38,00
	Edizione Holdind s.p.a.	24,39
	IMI investimenti s.p.a.	12,40
	Regione Piemonte	8,00
	Provincia Torino	5,00
	altri azionisti (n° non specificato)	12,21
Trapani AIRGEST S.p.A. € 2.496.287	Provincia Regionale	33,00
	C.C.I.A.A.	20,00
	Sardo Andrea	16,00
	Ditta Durante	6,50
	Cudia Piero	10,80
	Sveglia Giuseppe	6,30
	altri azionisti (n° non specificato)	7,40
Treviso AER TRE S.p.A. € 3.119.840	SAVE s.p.a.	45,00
	Comune di Treviso	37,63
	Veneto Sviluppo s.p.a.	10,00
	altri azionisti (n° 3)	7,37
Venezia Lido Aeroporto G. Nicelli S.p.A. € 774.000	Comune Venezia	24,75
	Aer. di Venezia Marco Polo S.p.A. (SAVE)	48,00
	Camera Commercio Venezia	24,75
	altro azionista (Aero Club Venezia)	2,50
Venezia Tessera SAVE S.p.A. € 13.000.000	Nordest avio	20,00
	Provincia Venezia	17,00
	Comune Venezia	17,00
	Veneto Sviluppo	17,00
	APV Holding	10,00
	URVAIT Service	10,00

	altri azionisti (n° non specificato)	9,00
Verona Villafranca - Brescia Montichiari Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. € 21.371.438	Camera di Commercio Verona	20,15
	Provincia Trento	18,36
	Provincia Verona	17,08
	Comune Verona	6,83
	Provincia Bolzano	6,63
	Camera di Commercio Brescia	5,00
	Provincia Brescia	5,00
	altri azionisti (n° > 19)	20,96
Vicenza Aeroporti vicentini S.p.A. € 1.920.953	CCIAA Vicenza	60,64
	Finvi S.r.l.	12,75
	Amministrazione Provinciale Vicenza	10,36
	altri azionisti (n° >10)	16,25

La dizione "altri azionisti" si riferisce a soggetti con quota di proprietà inferiore al 5%

INDICI DI BILANCIO DELLE SOCIETA' DI GESTIONE AEROPORTUALI ITALIANE  
(Fonte: Ministero Infrastrutture e Trasporti)

Unità di misura	Significato
W.L.U.	Work Load Unit: - unità di carico lavorativo: corrisponde a un passeggero o 100 kg di merce; in tal modo si omogeneizza il traffico passeggeri e quello merci, esprimendo il traffico globale in termini unitari
REDDITO NETTO	Risultato economico dell'esercizio dopo le imposte
REDDITO OPERATIVO	Risultato economico della gestione caratteristica dato dalla differenza tra valore e costi della produzione (A-B del conto economico)
CAPITALE NETTO	Totale dei mezzi propri investiti nell'azienda, dato dalla somma del Capitale Sociale + Riserve
CAPITALE INVESTITO	Totale degli investimenti effettuati, pari all'attivo totale dello Stato Patrimoniale
COSTI OPERATIVI	Totale costi della gestione caratteristica (Somma da B.6 a B.14 del conto economico)
COSTI TOTALI	Costi della produzione + oneri finanziari + svalutazioni attività finanziarie + oneri straordinari + imposte su reddito esercizio
VALORE DELLA PRODUZIONE	Valore risultante dal conto economico (lettera A) del conto economico

Indice	Significato	Struttura	
		numeratore	denominatore
R.O.E.	redditività del capitale proprio	reddito netto	capitale netto
R.O.I.	redditività del capitale investito	reddito operativo	capitale investito
R.O.S.	redditività delle vendite	reddito operativo	valore della produzione
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	numero di rotazioni del capitale impiegato per effetto delle vendite	valore della produzione	capitale investito

COSTI PERSONALE/ COSTI OPERATIVI	incidenza dei costi del personale sul totale dei costi di produzione	costi personale	costo per materie prime + per servizi + per godimento di beni + per personale + ammortamenti + oneri di gestione
TOTALE RICAVI/ COSTI OPERATIVI	grado di copertura dei costi di produzione attraverso i ricavi	totale ricavi	costo per materie prime + per servizi + per godimento di beni + per personale + ammortamenti + oneri di gestione
RICAVI TOTALI/ N°ADDETTI	grado di produttività del personale addetto	totale ricavi	addetti M.E.F.T. (media equivalente a tempo pieno)
CAPITALE PROPRIO/ CAPITALE INVESTITO	grado di copertura del capitale investito con i mezzi propri	capitale netto	capitale investito

Nota:

Nella tabella a pag .75 (colonne relative ai ricavi) le attività di handling sono tenute separate dalle altre attività aeronautiche perché in un numero sempre maggiore di aeroporti le attività in questione non sono più svolte in esclusiva dalle società di gestione (il D.Lgs. 18/99 ne ha stabilito la liberalizzazione) ovvero sono assicurate tramite società controllate.

INDICI DI BILANCIO DELLE SOCIETA' DI GESTIONE DEI PRINCIPALI AEROPORTI - 2002 (\*)

AEROPORTO (**)	SOCIETA' DI GESTIONE	TOTALE RICAVI / COSTI OPERATIVI	RICAVI TOTALI / N° ADDETTI (migliaia di €)	CAPITALE PROPRIO / CAPITALE INVESTITO	COSTI OPERATIVI / WLU (unità di €)	COSTI PERSONALE / WLU (unità di €)	COSTI PERSONALE / COSTI TOTALI	WLU / n° ADDETTI
ALGHERO	SOGEAAL SPA	0,98	85	12,3	9,7	3,2	32,3	8.899
ANCONA	AERDORICA SPA	0,97	169	28,3	20,4	5,2	24,3	8.481
BA-BR-FG	SEAP SPA	0,90	123	14,3	9,7	2,8	28,7	14.109
BERGAMO	SACBO SPA	1,13	111	54,2	10,7	4,1	35,9	9.092
BOLOGNA	AEROP.TP G. MARCONI BOLOGNA SPA	1,18	112	59,2	14,1	5,5	36,8	6.727
BOLZANO	ABD AIRPORT AG SPA	0,58	93	24,7	105,2	25,9	16,1	1.512
CAGLIARI	SOGAER SPA	0,91	165	9,5	5,7	1,2	21,1	31.815
CATANIA	SAC SPA	1,08	80	39,9	9,4	4,0	39,7	7.852
CROTONE	AEROP. S. ANNA CROTONE SPA	0,27	10	42,9	28,3	16,0	32,5	1.295
CUNEO	GEAC SPA	0,54	44	51,2	433,2	163,0	30,2	172
FIRENZE	ADF SPA	1,07	116	67,9	15,7	6,2	38,0	6.853
FORLI'	SEAF SPA	0,92	140	5,4	16,0	4,2	25,8	9.452
GENOVA	AEROP. DI GENOVA SPA	1,02	153	14,9	28,7	8,3	28,3	5.215
LAMEZIA	SACAL SPA	1,05	70	39,2	12,1	7,3	57,2	5.474
MILANO	SEA SPA	1,25	120	26,2	13,1	6,0	40,4	7.319
NAPOLI (1)	GESAC SPA	1,07	199	52,8	6,8	1,8	23,9	27.137
OLBIA	GEASAR SPA	1,04	257	60,4	11,9	2,6	21,4	20.603
PALERMO	GESAP SPA	1,09	92	55,8	8,4	4,2	46,1	9.979
PARMA	SOGEAP SPA	0,54	112	48,7	58,8	11,3	18,5	3.540
PERUGIA	SASE SPA	0,44	26	49,1	38,9	23,2	57,3	1.506
PESCARA	SAGA SPA	0,95	142	34,0	15,9	4,3	26,3	9.356
PISA	SAT SPA	1,14	101	50,1	13,5	6,8	47,7	6.527
REGGIO CAL.	SOGAS SPA	0,60	42	25,0	5,7	3,1	42,4	12.263
RIMINI	AERADRIA SPA	0,96	93	30,5	21,6	8,9	40,1	4.477
ROMA	ADR SPA	1,31	132	28,2	13,1	3,8	21,5	7.716
TORINO	SAGAT SPA	1,14	80	55,1	12,0	3,1	23,0	5.774
TRAPANI	AIRGEST SPA	0,60	49	21,7	33,7	13,3	37,0	2.378
TREVISO	AER/TRE SPA	1,28	174	50,7	9,3	2,6	24,8	14.537
TRIESTE	AEROP. FRIULI V.G. SPA	1,02	97	35,8	17,7	7,4	41,0	5.348
VENEZIA	SAVE SPA	1,12	147	30,5	11,6	4,0	32,0	11.294
VERONA-BRESCIA	AEROP. V. CATULLO SPA	1,08	115	65,7	15,1	5,1	32,7	7.008

(\*) Gli indici sono stati determinati utilizzando i valori di bilancio, senza procedere ad alcuna rettifica (indici grezzi).

(\*\*) Le società che gestiscono più scali sono state considerate unitariamente.

(1) dati riferiti al periodo 01.04.01 / 31.03.02

Fonte: Ministero Infrastrutture e Trasporti

## INDICI DI BILANCIO DELLE SOCIETA' DI GESTIONE DEI PRINCIPALI AEROPORTI - 2002 (\*)

AEROPORTO (***)	SOCIETA' DI GESTIONE	RICAVI (**)								ROE %	ROI %	ROS %	ROTAZIONE CAPITALE INVESTITO (valore produzione/ capitale investito)	COSTI PERSONALE / COSTI OPERATIVI
		Aeronautici		Handling		Commerciali		TOTALE 2002						
		migliaia di €	%	migliaia di €	%	migliaia di €	%	migliaia di €						
ALGHERO	SOGEAAL SPA	3.130	41	2.216	29	2.373	31	7.718	n.s.	n.s.	n.s.	0,37	33,22	
ANCONA	AERDORICA SPA	2.389	23	3.147	31	4.750	46	10.286	n.s.	n.s.	n.s.	0,65	25,44	
BA-BR-FG	SEAP SPA	7.809	47	3.582	21	5.365	32	16.755	0,56	n.s.	n.s.	0,31	29,53	
BERGAMO	SACBO SPA	11.888	40	10.922	37	6.587	22	29.397	5,75	5,79	11,93	0,49	38,32	
BOLOGNA	AEROP.TP G. MARCONI (BO) SPA	23.157	39	18.450	31	17.525	30	59.133	10,59	7,42	15,29	0,49	38,80	
BOLZANO	ABD AIRPORT AG SPA	189	8	416	19	1.628	73	2.234	n.s.	n.s.	n.s.	0,11	24,62	
CAGLIARI	SOGAER SPA	8.248	72	-	0	3.169	28	11.417	n.s.	n.s.	n.s.	0,13	21,75	
CATANIA	SAC SPA	22.130	53	14.092	34	5.556	13	41.778	9,99	7,40	7,82	0,95	42,33	
CROTONE	AEROP. S. ANNA CROTONE SPA	80	27	143	49	70	24	293	n.s.	n.s.	n.s.	0,23	56,41	
CUNEO	GEAC SPA	22	1	87	5	1.726	94	1.835	n.s.	n.s.	n.s.	0,12	35,16	
FIRENZE	ADF SPA	8.534	37	10.552	45	4.193	18	23.279	4,78	4,42	7,14	0,62	39,64	
FORLI'	SEAF SPA	854	36	857	36	664	28	2.375	n.s.	n.s.	n.s.	0,50	26,41	
GENOVA	AEROP. DI GENOVA SPA	4.756	16	10.669	35	14.743	49	30.169	8,39	1,53	2,22	0,69	28,76	
LAMEZIA	SACAL SPA	3.695	37	4.184	41	2.233	22	10.112	0,89	4,03	5,38	0,75	60,86	
MILANO	SEA SPA	169.897	37	116.378	25	178.070	38	464.345	0,90	7,27	20,26	0,36	46,16	
NAPOLI	GESAC SPA	18.863	62	-	0	11.391	38	30.254	8,05	3,64	7,18	0,51	26,56	
OLBIA	GEASAR SPA	5.766	34	5.187	30	6.249	36	17.202	2,21	3,00	4,13	0,73	22,02	
PALERMO	GESAP SPA	14.598	44	10.482	32	7.921	24	33.001	5,07	7,86	8,73	0,90	49,64	
PARMA	SOGEAP SPA	119	7	510	30	1.057	63	1.686	n.s.	13,80	85,08	0,16	19,30	
PERUGIA	SASE SPA	204	22	380	41	349	37	933	n.s.	n.s.	n.s.	0,28	59,64	
PESCARA	SAGA SPA	1.022	22	1.223	26	2.450	52	4.695	23,54	3,94	4,70	0,84	27,22	
PISA	SAT SPA	8.624	33	11.974	46	5.585	21	26.183	14,83	10,48	12,68	0,83	50,41	
REGGIO CAL.	SOGAS SPA	717	45	333	21	550	34	1.600	n.s.	n.s.	n.s.	0,32	55,42	
RIMINI	AERADRIA SPA	1.813	34	2.186	41	1.304	25	5.303	n.s.	n.s.	n.s.	0,73	41,35	
ROMA	ADR SPA	208.550	44	33.197	7	235.406	49	477.152	0,53	4,11	23,72	0,17	28,86	
TORINO	SAGAT SPA	22.333	58	1.193	3	15.214	39	38.740	5,28	6,13	12,80	0,48	25,89	
TRAPANI	AIRGEST SPA	186	21	545	62	143	16	874	n.s.	n.s.	n.s.	0,86	39,38	
TREVISO	AER/TRE SPA	3.889	48	3.286	41	849	11	8.024	33,85	18,59	22,31	0,83	27,93	
TRIESTE	AEROP. FRIULI V.G. SPA	3.175	27	5.091	43	3.545	30	11.811	0,71	2,50	2,24	1,12	41,75	
VENEZIA	SAVE SPA	33.662	60	3.078	5	19.286	34	56.026	14,51	2,91	11,38	0,26	34,45	
VERONA-BRESCIA	AEROP. V. CATULLO SPA	15.450	42	13.259	36	7.675	21	36.384	0,68	4,71	7,99	0,59	34,16	

(\*) Gli indici sono stati determinati utilizzando i valori di bilancio, senza procedere ad alcuna rettifica (indici grezzi).

(\*\*) La ripartizione dei ricavi, desunta dalle informazioni contenute nella relazione di gestione o nella nota integrativa al bilancio, è la seguente:

- 1) Aeronautici: diritti di approdo, partenza e sosta + tasse imbarco passeggeri + tasse imbarco e sbarco merci + corrispettivi controllo sicurezza
- 2) Handling: ricavi relativi ai servizi di assistenza a terra svolti direttamente e di cui alla direttiva U.E. 96/97 e al D.Lgs. 18/99
- 3) Commerciali: tutti gli altri ricavi indicati in bilancio (attività commerciali, proventi finanziari e straordinari, royalties, ecc)

(\*\*\*) Le società che gestiscono più scali sono state considerate unitariamente.

n.s. : valore non significativo

Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti