

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**  
  
**RESOCONTO STENOGRAFICO**  
  
**INDAGINE CONOSCITIVA**

9.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 APRILE 2009**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

**INDICE**

---

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	2
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO</b>	
<b>Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Venezia-Marco Polo (Save Spa):</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	2, 10, 12
Lovelli Mario (PD) .....	5, 9, 11
Marchi Enrico, <i>Presidente di Save Spa</i> ....	2, 5 9, 10, 11
Nizzi Settimo (PdL) .....	10, 11
<i>ALLEGATO: Documentazione prodotta dai</i> <i>rappresentanti della Save Spa</i> .....	13

---

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 15,15.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Venezia-Marco Polo (Save Spa).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Venezia-Marco Polo (Save Spa).

Do la parola al dottor Marchi, presidente di Save Spa.

ENRICO MARCHI, *Presidente di Save Spa*. Signor presidente, la ringrazio per averci offerto l'occasione di esporre il nostro punto di vista sul sistema del trasporto aereo italiano.

Abbiamo preparato un documento che comincerò a illustrare partendo da pagina 4.

Il trasporto aereo in Italia è caratterizzato purtroppo dalla mancanza di un

quadro regolamentare certo, stabile e prevedibile. Il Piano generale dei trasporti del 2001, infatti, non è mai stato attuato. Esistono due direttive CIPE, una del 2000, l'altra del 2007, che ancora non hanno trovato applicazione e ciò rappresenta uno degli aspetti più negativi per chi, come noi, non solo deve investire nel lungo termine, ma deve anche proporre agli investitori di farlo. La mancanza di un quadro regolatorio certo è uno dei temi più sentiti e più negativi.

In un quadro siffatto, i competitori esteri hanno trovato in Italia una terra di conquista. EasyJet, infatti, ha oggi a Malpensa la sua più grande base dopo Stansted mentre Ryanair inaugurerà presto la sua ottava base in Italia. Lufthansa, per contro, ha creato una società per aggredire il ricco mercato del nord Italia.

Questa situazione negativa ha fatto sì che, ad oggi, gli aeroporti dell'area di Londra, ossia Gatwick, Heathrow, Stansted, Luton e London City Airport, contino complessivamente 137 milioni di passeggeri, una cifra superiore a quella di tutto il sistema aeroportuale italiano nel suo complesso. Ancora, l'Olanda, con 16 milioni di passeggeri, ha su Amsterdam un *hub* che serve 47 milioni di passeggeri, e che è più grande di quello di Roma. La Germania ha l'*hub* di Francoforte, che conta 53 milioni di passeggeri e quello di Monaco che ne conta 34 milioni contro i 35 milioni di Roma. Aggiungerei, per la Germania, il continuo sviluppo dei voli intercontinentali di Düsseldorf.

Chi ci ha preceduto credo che, in questo quadro, abbia già illustrato il *trend* dei passeggeri, che nel 2008 è in calo. Nonostante ciò, il traffico è in attesa di ripresa e si prevede in crescita a livello

mondiale nei prossimi anni. Certo, lo sviluppo del trasporto aereo avverrà, a nostro avviso, secondo modelli completamente diversi dal passato. A mio modo di vedere, infatti, una volta c'era il tranquillo e sonnacchioso mondo composto dalle compagnie di bandiera e dagli aeroporti, che erano dei monopoli e gestivano le attività in monopolio. Oggi questo mondo è scomparso. Le compagnie di bandiera, nella loro accezione tradizionale, praticamente non esisteranno più; ci saranno, invece, le compagnie « di bravura » e gli stessi aeroporti non potranno più essere considerati completamente dei monopoli: avranno uno zoccolo duro di passeggeri che devono comunque andare verso quella destinazione - e da questo punto di vista, ciò rappresenta un monopolio - ma, per attrarre quote ulteriori di traffico, si comporteranno come un sistema di mercato.

Voglio citare l'esempio del volo Emirates per Dubai, la cui programmazione è iniziata due anni fa. Emirates aveva un airbus di lungo raggio da mettere sulla tratta tra Dubai e l'Europa. Al termine di una competizione, l'aeroporto di Venezia era rimasto in una *short list* nella quale c'erano anche gli aeroporti di Copenhagen e Madrid, e la compagnia aerea doveva decidere per una di queste tre città. Abbiamo vinto noi, innanzitutto evidenziando le potenzialità del nostro aeroporto e del nostro bacino di traffico e, in secondo luogo, mostrandoci disponibili a coinvestire, per i primi tre anni, una somma non indifferente per far partire questo volo, nell'attesa che dal quarto anno esso diventasse autosufficiente e cominciasse a generare utili.

In un tale quadro di sviluppo, impensabile fino a qualche tempo fa, possiamo citare ancora il caso della EasyJet. Quando pensiamo al traffico *low cost*, infatti, siamo abituati a pensare a compagnie che operano in aeroporti un po' sgangherati, piccoli, di periferia; oggi EasyJet è, invece, la seconda compagnia dell'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi. È una compagnia, quindi, che non vola come Ryanair a Beauvais o a Orly, ma nel centro del sistema aeroportuale francese. È la se-

conda compagnia dello Charles de Gaulle di Parigi ed è la seconda compagnia anche del nostro aeroporto, a Venezia.

Posso citare altri casi per far capire in quale turbolenta evoluzione sia questo mondo. Air France l'anno scorso aveva deciso di fare concorrenza a British Airways partendo dall'*hub* British Airways di Londra, ossia Heathrow, e aveva cominciato a operare dei voli su Los Angeles partendo proprio da lì. La crisi ha poi fatto sì che questo programma fosse cancellato, però è un caso indicativo di un mondo in cambiamento.

Pensiamo, anche, alle potenzialità dei voli transatlantici. Delta e Air France - essendo Delta la prima compagnia al mondo e Air France una delle più grandi - hanno deciso di mettere insieme le loro unità di *business* operanti sul traffico transatlantico, farne un unico centro di costo e diventare così ancora più competitivi su questa importante area del nord Atlantico.

In questo quadro, l'aeroporto non può più essere considerato un ente, come era fino a poco tempo fa, ma un'impresa e come tale deve essere gestita, per cui il primo *driver* è il cliente, naturalmente, nella sua duplice accezione di passeggero e di compagnia aerea.

Per lo sviluppo degli aeroporti, quindi, saranno importanti la capacità di servire i clienti e, come in tutte le imprese, la creatività, la capacità, cioè, di produrre idee interessanti, stimolanti e innovative. In questo senso, possono essere di aiuto anche gli sviluppi del settore aeronautico. Se da un lato, infatti, abbiamo, l'Airbus 380, progettato per servire i grandi *hub* sulle lunghe rotte intercontinentali, dall'altro abbiamo la Boeing, che con lo sviluppo delle 787 *Dream Liner* sta cercando di acquisire quote di mercato sulle rotte intercontinentali di aeroporti secondari. Quest'ultimo è un aereo destinato a sostituire il 767 e a rendere economiche anche rotte intercontinentali operate non da aeroporti *hub*, aprendo, così, nuove possibilità e nuovi aeroporti di destinazione come, per esempio, Venezia.

Come dicevo poco fa, anche il mercato del *low-cost* va segmentato. Dire *low-cost* oggi non è più sufficiente. Esiste Ryanair, che, nel nostro sistema aeroportuale di Venezia e Treviso, abbiamo posizionato a Treviso. Abbiamo poi altre compagnie *low-cost* che invece preferiscono pagare un po' di più, ma atterrare a Venezia, come EasyJet o altre compagnie. Anche il mercato del *low-cost*, pertanto, è un mercato che va segmentato.

Abbiamo poi gli accordi di *Open Sky* che apriranno sempre più possibilità — così ci auguriamo — di operare rotte intercontinentali a vettori diversi.

Nel quadro così brevemente delineato, quindi, pensare — come succedeva l'anno scorso e come si pensa ancora talvolta — ad un sistema aeroportuale del nord, è impossibile.

Per un certo periodo, nel quadro del sistema aeroportuale del nord, ha tenuto molto la scena il tema di Malpensa. Per noi, cioè per Venezia, Malpensa è un aeroporto residuale. Il fatto che oggi non ci siano più collegamenti tra Venezia e Malpensa non ha creato problemi; oggi, infatti, siamo collegati con ben quindici *hub* internazionali. In particolare, siamo collegati con tutti i principali *hub*, europei; collegare Venezia con un maggior numero possibile di *hub*, in modo da offrire ai nostri passeggeri anche maggiori possibilità di transiti, è stata la nostra prima linea di azione e di sviluppo.

La seconda linea d'azione che abbiamo intrapreso in questo periodo è quella dello sviluppo intercontinentale. Il primo volo intercontinentale di linea su Venezia è avvenuto nel 2000, con un volo per New York operato dalla Delta Airlines. Oggi, come voli intercontinentali, abbiamo New York, Philadelphia, Atlanta e l'importante volo cui accennavo prima, quello per Dubai, operato giornalmente tutto l'anno. Esso ha incrementato notevolmente il nostro traffico verso il subcontinente indiano, la penisola arabica e l'Australia.

In questo quadro, Malpensa non è un problema sentito per noi. Per contro, in questi anni, abbiamo sentito molto la mancanza di un collegamento con Linate.

Nonostante ci fossero diverse compagnie disponibili a operare il collegamento Linate-Venezia o Linate-Treviso, non è stato possibile realizzarlo a causa del decreto per Malpensa 2000. Un ostacolo fu anche quello del passante, problema che adesso è stato risolto. Questo collegamento sarebbe per noi un'opportunità interessante.

Venezia è oggi il terzo sistema aeroportuale in Italia e anche il terzo sistema per connettività, intendendo con ciò il numero di scali che un passeggero deve effettuare per raggiungere la destinazione finale. Nella connettività mondiale ed europea, dunque, siamo al terzo posto, dopo Fiumicino e Malpensa.

Abbiamo diversi collegamenti verso i principali *hub*. Possiamo citare ottantadue voli la settimana per Roma, cinquantasei per Charles De Gaulle, trentacinque per Francoforte, trentasei per Madrid e ventinove per Monaco.

Per quanto riguarda la politica di sviluppo intercontinentale avviata nel 2000, quest'anno, a partire dall'estate, apriremo due nuove destinazioni, Toronto e Montreal, operate naturalmente dalle compagnie di destinazione, quindi da compagnie straniere. Questa probabilmente è stata un'occasione persa per l'Italia, sia in termini di generazione di traffico originante dall'Italia, sia in termini di reddito di prodotto interno lordo. Chiaramente, non avendo potuto realizzare questo progetto con le compagnie italiane, siamo ricorsi alle compagnie di destinazione.

Peraltro, il traffico di Venezia oggi permetterebbe anche l'apertura di nuove rotte intercontinentali e su ciò stiamo lavorando. Alcune delle rotte per le quali siamo in trattativa con i vettori cinesi e americani sono, ad esempio, Shanghai, Chicago, Hong Kong e Bangkok. Sapete, infatti, che tutti i passeggeri cinesi che passano in Europa visitano Venezia, ma che non è possibile raggiungerla direttamente. È noto che se i passeggeri arrivano o partono da una destinazione, spendono in quel luogo più soldi, si fermano per più giorni, vanno nei ristoranti e negli alberghi, cose che invece non fanno quando vi transitano semplicemente. Oggi si verifica,

infatti, un fenomeno per cui i passeggeri atterrano magari a Parigi, a Francoforte, a Monaco o a Vienna, raggiungono Venezia col pullman, sostandovi dalla mattina alla sera, e si portano i panini, senza andare al ristorante o in albergo. In questo modo portano disordine in piazza San Marco e in tutta Venezia e poi ripartono lasciando zero euro alla città. Questo per noi potrebbe invece essere un bacino molto importante. Per ottenerlo stiamo lavorando con compagnie cinesi visto che, nonostante le consistenti cifre offerte in passato ad Alitalia per sviluppare un nuovo volo intercontinentale Venezia-Shanghai, non abbiamo mai avuto una risposta positiva.

Come ho detto, Venezia e Treviso oggi sono il terzo sistema aeroportuale in Italia. L'aeroporto di Venezia, da solo, è il quarto, avendo raggiunto 6,9 milioni di passeggeri nel 2008. Abbiamo sessantasette destinazioni di linea operate da quarantadue vettori, per un totale di quarantotto nazioni collegate con Venezia.

È da notare, inoltre, che anche nel 2008, sebbene si sia registrato un leggero decremento del traffico nazionale, abbiamo avuto un incremento del traffico internazionale. Il traffico internazionale su Venezia, infatti, è oggi ben al di sopra della media e rappresenta il 75 per cento del traffico totale, mentre il rimanente è di tipo nazionale.

Abbiamo — come dicevo — 67 destinazioni, di cui 7 intercontinentali, 12 domestiche e 48 europee. I Paesi collegati sono 48, tramite 42 vettori. Inoltre, il 35 per cento di traffico è *low cost* e abbiamo 5.300 parcheggi disponibili per i nostri passeggeri.

Per quanto riguarda le compagnie aeree, il traffico è suddiviso tra parecchie compagnie: 10 per cento di Alitalia — la prima compagnia aerea — nove per cento di EasyJet, 8 per cento di Lufthansa e a decrescere le altre, tra le quali 8 per cento di Air France e 7 per cento di Iberia.

Un ulteriore dato significativo è il seguente. Dei nostri passeggeri, 1 milione e 700 mila sono quelli che partono da Venezia per arrivare alla loro destinazione finale, non direttamente ma transitando

per altri aeroporti. Di questi, il 19 per cento transita per Roma, il 15 per Francoforte, il 12 per cento per Madrid e il 7 per Parigi. Da notare, per quanto riguarda le destinazioni importanti, per esempio quelle asiatiche, il 9 per cento dei passeggeri transita attraverso Roma, mentre attraverso Francoforte passa il 19 per cento dei passeggeri. In altre parole, si tratta del primo *hub* per destinazioni sia asiatiche, sia nordamericane. In particolare, di quel milione e 700 mila passeggeri, quelli che vanno nel Nord America attraverso Roma sono il 6 per cento, contro il 18 per cento che transita attraverso Francoforte. Questo dà l'idea di come sia suddiviso il traffico oggi.

MARIO LOVELLI. Quindi attraverso Malpensa cosa passa?

ENRICO MARCHI, *Presidente di Save Spa*. Niente, perché oggi non è più collegata. Fino all'anno scorso c'erano tre voli, poi sono stati ridotti a due e oggi non abbiamo più voli. Pertanto, è molto difficile che una persona parta, o in treno o in auto, da Venezia fino a Malpensa, dove lascia l'auto per poi imbarcarsi. Invece, è molto più semplice partire da Venezia, da dove con un'ora di volo si raggiungono Parigi, Vienna, Francoforte, Monaco e altre destinazioni importanti.

Per quanto riguarda l'evoluzione nelle classifiche europee, Venezia è stato l'aeroporto che, nel periodo 2002-2007 — sono gli ultimi dati disponibili — è cresciuto di più nelle classifiche europee, se si eccettuano, perché costituiscono un altro *target*, gli aeroporti solamente *low cost*. Nello specifico, tra gli aeroporti europei Venezia era al cinquantunesimo posto nel 2002 ed è salita al quarantacinquesimo nel 2007. Nel documento che abbiamo depositato potete trovare, a seguire, tutti gli altri aeroporti nelle classifiche.

Per quanto riguarda le connessioni agli *hub*, come dicevo prima, abbiamo 1 milione e 700 mila passeggeri che devono transitare per altri aeroporti. Ebbene, questo traffico è cresciuto negli ultimi tre anni del 55 per cento. Quindi, abbiamo molti



passaggeri che incrementano le loro destinazioni, ovvero che vanno su destinazioni diverse. Per far fronte a ciò - come potete vedere - abbiamo collegamenti diretti con ben 15 aeroporti, che possono essere considerati degli *hub*. Ad esempio, abbiamo iniziato qualche anno fa un collegamento con Czech Airlines per Praga, che era considerata inizialmente una destinazione punto-punto. In seguito, si è visto che Praga costituisce un utile centro di smistamento per altri Paesi dell'est Europa e dell'area ex sovietica, e quindi oggi abbiamo incrementato da uno a due i voli su Praga.

Altri aeroporti considerati *hub*, attraverso i quali i nostri passeggeri transitano, sono oggi Amsterdam, Atlanta, Bruxelles, Parigi Charles de Gaulle, Dubai, Roma, Francoforte, Istanbul, New York, Lisbona, Madrid, Monaco, Philadelphia, Vienna, Zurigo e ultimamente, data la politica di Lufthansa di incrementare le destinazioni intercontinentali anche da Düsseldorf, Düsseldorf stessa.

A pagina 16 del documento sono riportate le novità del nostro orario estivo per il 2009. Come vedete, pur in un periodo di crisi, c'è una certa vitalità, ovvero un'apertura sul nostro aeroporto di nuove rotte da parte di compagnie che già operano o anche di compagnie nuove.

In particolare, abbiamo nuove compagnie come Aegean Airlines e altre che apriranno destinazioni ad Atene, Montreal, Toronto, Düsseldorf, Copenhagen e Bucarest. Nel documento trovate le altre destinazioni operate da compagnie già presenti o non presenti sull'aeroporto, come Edimburgo, oltre all'incremento di destinazioni su Palermo, Napoli e Roma Fiumicino.

Un dato importante, per far capire la debolezza del sistema del trasporto aereo italiano, è quello relativo all'evoluzione dei passeggeri serviti da Alitalia dal 1998 ad oggi, che trovate a pagina 17 del documento.

Nel 1998, Alitalia aveva a Venezia 1 milione e 145 mila passeggeri, con una percentuale sul totale dei passeggeri dell'aeroporto del 34 per cento. Dieci anni

dopo, Alitalia e Air One insieme hanno 1 milione e 72 mila passeggeri. Quindi, meno passeggeri di dieci anni fa, con una quota di mercato che è passata dal 34 al 16 per cento, avendo uno *share* sulle rotte da loro servite che è passato dal 60 al 40 per cento. Pertanto, un tempo, sulle rotte servite, Alitalia era la compagnia di riferimento, mentre oggi è la compagnia minoritaria.

Nella pagina successiva potete leggere i dati relativi alle destinazioni. Nel 1998 c'erano 8 destinazioni servite da Alitalia, di cui 6 domestiche e 2 internazionali, mentre dieci anni dopo abbiamo 6 destinazioni domestiche. Quindi, Alitalia ha meno destinazioni di dieci anni fa. Nel frattempo, le destinazioni domestiche di Venezia sono passate da 10 a 12 mentre quelle internazionali da 28 a 55. Dunque, l'aeroporto è passato da 28 a 55 destinazioni, invece Alitalia da 6 a zero. Questo dato offre, più di ogni parola, un'idea circa le nostre difficoltà ad operare e circa la debolezza del sistema del trasporto aereo. Per queste ragioni, in questi anni abbiamo avuto la necessità di andare a cercare queste 60 compagnie, per servire il traffico originante o in arrivo a Venezia.

Quali sono state le strategie di Save Spa dal 2000 ad oggi? Tre sono le direttrici principali. La prima è rappresentata dal *focus* sui servizi a valore aggiunto. Siamo stati il primo aeroporto nel 2001 ad uscire completamente dalle attività di *handling*, pensando che questa fosse diventata un'attività liberalizzata. Si sa che quando si passa da un'attività di monopolio ad un settore liberalizzato, nei primi tempi, le società cercano più le quote di mercato che non la redditività. Pertanto, una società che proveniva dal settore pubblico e con la cultura del monopolio sicuramente non avrebbe potuto essere efficiente. Quindi, abbiamo deciso di uscire e di liberalizzare completamente la nostra attività. Oggi, abbiamo tre società di *handling*, in concorrenza tra loro, che operano nel nostro aeroporto.

Il secondo punto focale delle nostre strategie è stato l'aumento dei ricavi commerciali. Nel 2001, invece di essere degli

affittuari di spazi, dando quindi in sub-concessione a terzi i punti di ristorazione, i *duty free*, i negozi e via elencando, abbiamo deciso di costituire una società che ha iniziato a gestire direttamente la ristorazione dell'aeroporto e i *duty free*.

Oggi, questa società, partendo da Venezia, dunque dall'edicola tabacchi di Venezia, aperta nel 2001, conta 157 punti vendita nella ristorazione e nei *duty free* in Italia, a Vienna, Praga, Lubiana, Shanghai, Abu Dhabi e prossimamente anche a Mosca. Quindi, partendo dall'esperienza dello sviluppo di attività realizzate a Venezia, abbiamo aperto questa società, che oggi annovera 1.800 dipendenti e 150 punti vendita in varie nazioni. Inoltre, nel 2008 abbiamo aperto il piano superiore dell'aeroporto - che era difficile da commercializzare - ad un grande operatore, McArthurGlen, operatore di *outlet*, il quale ha portato diversi marchi di grande prestigio, che hanno dato grande vitalità all'aeroporto.

L'ultimo punto ha riguardato la ricerca di efficienza nei servizi. Abbiamo esternalizzato, con un appalto di *global service*, le attività di manutenzione ordinarie, di gestione del riscaldamento, aria condizionata e via elencando ad un terzo operatore, guadagnando sia in efficienza sia in qualità del servizio.

Vi fornisco alcuni dati relativi agli investimenti che abbiamo effettuato. Dal 2000 al 2008 abbiamo realizzato circa 230 milioni di investimenti che hanno riguardato il nuovo cargo, l'ampliamento del piazzale aeromobili, l'implementazione delle attività su pista e il nuovo *terminal* passeggeri inaugurato nel 2002. Nella documentazione trovate l'elenco dei lavori che abbiamo portato avanti in questi anni.

Per quanto riguarda il futuro, prevediamo due tipi di interventi: di medio e breve termine e di lungo termine. Per quanto riguarda il breve e medio periodo, abbiamo in programma - appena se ne verificherà la necessità, perché speriamo che i passeggeri aumentino a livello nazionale - l'ampliamento dell'aerostazione

e nuovi edifici, per adeguare tutti gli impianti alla crescita prevista dei passeggeri.

Inoltre, abbiamo in programma il progetto del *Venice Gateway* (porta d'acqua di Venezia), che consiste nel progetto di creare, nel punto di interscambio tra l'acqua e l'aeroporto - dove si arriva da Venezia con il motoscafo o dove si prende il motoscafo per andare in città - una grande opera, progettata da uno dei più grandi architetti del nostro tempo, Frank O. Gehry. In questa struttura, dovranno esserci tutti i servizi necessari per i passeggeri che vengono a Venezia o che giungono a Venezia per prendere l'aereo, in più un albergo da 350 stanze e un centro congressi da 2 mila posti.

Proseguendo, uno dei temi fondamentali, che penso sia ben chiaro a tutti, è quello delle tariffe aeroportuali. Si tratta di uno dei grandi elementi di debolezza del nostro sistema aeroportuale. Oggi, le tariffe italiane sono tra le più basse a livello europeo e dal 2001 - come sapete le tariffe sono ferme dal 2000 - non abbiamo avuto neppure il riconoscimento dell'inflazione. Credo che questo sia stato un grande *vulnus*, sia per la possibilità del sistema aeroportuale di fare investimenti, sia per la capacità di attrarre investitori nel nostro sistema.

Save Spa è una società che è stata quotata nel 2005 alla Borsa di Milano. Io devo confessarvi che ho iniziato i *roadshow* - quando andavo a Londra e New York per cercare gli investitori - dicendo che di lì a poco ci sarebbe stato il contratto di programma e che sarebbe stata data certezza giuridica. Ebbene, oggi vi confesso che non vado più a fare i *roadshow* perché mi vergogno di non aver potuto tener fede a quanto detto in questi anni, anche se purtroppo non a causa mia. Da parte nostra, abbiamo realizzato nel nostro aeroporto quanto potevamo.

Io sono convinto che il sistema delle concessioni sia basato, in definitiva, su un patto tra gentiluomini, ovvero tra concedente e concessionario. Ebbene, credo che questo patto sia stato violato, nel caso delle autostrade, dal concessionario e, nel

caso degli aeroporti, dal concedente. Pertanto, le autostrade hanno ottenuto gli aumenti tariffari senza aver portato a termine tutti i lavori, mentre il sistema aeroportuale italiano, pur avendo realizzato grandi investimenti, non ha visto riconosciuto nelle tariffe quello che aveva realizzato. Per contro, altri sistemi (Inghilterra, Parigi), hanno concesso continuamente incrementi tariffari, per permettere agli aeroporti di essere nelle condizioni di fare investimenti infrastrutturali. Ciò tenendo conto del fatto che, per esempio, nei casi citati (Londra Heathrow e Parigi) le società di gestione non hanno in concessione i terreni per quarant'anni, come noi, ma sono proprietarie dei terreni stessi e di tutte le infrastrutture. Quindi, essendo proprietarie dei terreni, non operano in concessione.

Nel documento troverete alcuni esempi di quali siano le differenze tariffarie. Si tratta di esempi estrapolati dalla documentazione di cui sono in possesso; alcuni non sono aggiornatissimi. Ad esempio, potete vedere come viene trattato un *Boeing 747-300* e quanto costa gestire il *turn around* di un *747-300* nei vari aeroporti italiani. Come potete notare, Milano è al ventunesimo posto in Europa, mentre Roma è al sedicesimo.

Successivamente, è riportato l'esempio di quanto costa in media far atterrare e decollare un *737* in Francia, in Germania, in Inghilterra e in Italia. Vedrete che la cifra relativa all'Italia è sempre la più bassa rispetto agli altri sistemi europei. Successivamente, potete osservare il costo relativo ad un *ATR 72*: si passa dai 500 euro italiani, ai 700 euro della Francia, ai 940 della Germania; il Regno Unito, infine, presenta una cifra doppia rispetto a quella italiana. Ciò significa che le compagnie italiane pagano il doppio quando atterrano in questi Paesi, mentre regaliamo soldi a tutte le compagnie straniere quando atterrano in Italia.

Le tariffe basse sono dovute all'alta competitività e attrattività degli aeroporti italiani; d'altra parte, però, esse comportano infrastrutture di accesso inadeguate,

scarsa capacità di fare investimenti e il rischio di congestionamento del traffico aereo, in volo e a terra.

Inoltre, come ho detto, i gestori hanno una scarsa capacità finanziaria e ciò comporta anche il rischio di essere colonizzati in futuro da società di gestione europee o internazionali che, essendo ben più dotate finanziariamente — disponendo, cioè, di una adeguata remunerazione dei capitali e di un adeguato riconoscimento in termini tariffari — possono venire a investire in Italia.

Accennavo prima alla mancata stipula dei contratti di programma. Io sono presidente di Save dal 2000; allora avevamo riposto delle speranze nella delibera CIPE del 2000 e ci eravamo impegnati molto per questo. Il 30 settembre 2003 avevamo divulgato un comunicato congiunto ENAC e Save; come Save avevamo completato tutta l'istruttoria per arrivare alla firma delle tariffe del contratto di programma. Ci siamo recati al Ministero dei trasporti ma a quel punto, tra NARS e CIPE, la questione si è arenata e non siamo più riusciti ad andare avanti. Nel frattempo, è stata emanata la nuova direttiva CIPE del 2007. Ora stiamo lavorando con ENAC, ma, ad oggi, nessun aeroporto italiano è riuscito a dare applicazione a questa norma.

Va detto inoltre che, come se non bastassero le tariffe ferme dal 2001, senza neanche il riconoscimento dell'inflazione, lo Stato italiano ha aggravato ulteriormente il conto economico dei concessionari. Poiché è facile, infatti, inserire un piccolo balzello su un biglietto aereo o a carico di un aeroporto, nel 2008, oltre a non avere un adeguamento delle tariffe, abbiamo anche ulteriori balzelli, come quello per le misure antincendio, che comportano 1 milione 900 mila euro in meno di entrate. Lo Stato ha, infatti, addossato agli operatori aeroportuali una parte del costo antincendio, senza concedere in cambio nessun riconoscimento in tariffa. Dobbiamo sostenere, inoltre, una spesa di 1 milione 200 mila euro per le nuove norme di sicurezza. Fino all'anno scorso avevamo, infatti, tre persone per pacchetto



di sicurezza: le nuove norme ne hanno imposte quattro ed è, quindi, intuitivo un aumento del costo del lavoro del 33 per cento. A ciò non è corrisposto, però, un adeguamento delle tariffe, con ulteriore aggravio nel nostro bilancio. Infine, è stato previsto un milione all'anno per la legge sui requisiti di sistema. Si tratta di una legge dannata che, voglio ricordare, ha sottratto circa cento milioni di margine operativo al sistema aeroportuale italiano. Dal momento che il valore di una società di gestione aeroportuale corrisponde a dieci volte il suo margine operativo, questo significa che se oggi qualcuno volesse comprare il sistema aeroportuale italiano, lo valuterebbe oltre un miliardo di euro in meno. Tutto ciò è avvenuto perché sono stati regalati 30-40 milioni di euro all'Alitalia, una cifra equivalente a quella che Alitalia si è mangiata in questi anni, durante due o tre giorni di sciopero. Ritengo, quindi, che questa sia stata veramente una legge negativa.

Vorrei concludere con l'esposizione dei grandi progetti che riguardano i nostri aeroporti, alcuni dei quali sono stati completati. L'elenco di questi progetti è riportato alla pagina 32: c'è la nuova aerostazione, di cui parlavo in precedenza, la nuova aerostazione di Treviso e il nuovo aeroporto di Venezia. Vorrei sottolineare che, da oltre un anno, Venezia e Treviso rappresentano un sistema coordinato, gestito dalla stessa società, che ha al suo interno gli ex azionisti sia dell'aeroporto di Venezia che dell'aeroporto di Treviso. Abbiamo, quindi, uniformato gli interessi e oggi operiamo non per ottimizzare il traffico su un singolo aeroporto, ma sugli aeroporti del sistema. Credo che oggi siano sparite le paure degli amici trevigiani di una colonizzazione dell'aeroporto da parte dei veneziani e, anzi, sono contenti di questo sistema aeroportuale.

MARIO LOVELLI. La compagine azionaria di Save com'è in questo momento?

ENRICO MARCHI, *Presidente di Save Spa*. In questo momento, la compagine azionaria è composta al 40 per cento dal

socio privato Marco Polo Holding — di cui fanno parte Finanziaria Internazionale, Assicurazioni Generali, Morgan Stanley e Veneto Sviluppo. Il 14 per cento circa è del comune di Venezia, il 12 per cento circa della provincia di Venezia, il 3 per cento del comune di Treviso, una percentuale è della Fondazione di Venezia e un 25 per cento circa è costituito dal flottante in borsa.

Tra i nuovi progetti abbiamo anche il « *People Mover* » — chi di voi è passato per l'aeroporto lo conosce — che dovrebbe collegare l'aeroporto con la laguna. Oggi, infatti, abbiamo un problema di collegamento. Sono stato oggetto di molti attacchi da parte del sindaco Cacciari e del presidente Galan, ma ho ribadito che non realizzerò mai questo intervento fino a che lo Stato non mi riconoscerà le tariffe. Ho avuto fiducia nello Stato, ho investito 230 milioni di euro (nuovo *terminal* compreso), ma ritengo che lo Stato mi abbia buggerato: invece di concedere le giuste tariffe, infatti, ha bloccato tutto. Aspetto, quindi, l'adeguamento delle tariffe. È tutto pronto per avviare questo collegamento: progetti, appalti e tutto ciò che occorre. Sicuramente, infatti, la mancanza di collegamento con la laguna non è un bene per il nostro aeroporto, che è un aeroporto bello.

Un altro progetto riguarda l'espansione del *terminal*. A questo proposito, vengo al tema molto importante dell'intermodalità, illustrato nella *slide* successiva. Credo che questo sia uno dei più bei progetti di intermodalità a livello nazionale, per il quale siamo stati anche ammessi, qualche mese fa, al finanziamento della Comunità europea sulle reti TEN. È l'unico progetto in Italia ammesso al finanziamento delle reti TEN sulla mobilità; in Europa sono due in tutto. Abbiamo dato avvio, quindi, a questo grande progetto che prevede, nel nostro sedime aeroportuale, l'aeroporto, l'arrivo via terra attraverso l'autostrada e, infine, i collegamenti ferroviari. Questo è un tema molto importante per tutti gli aeroporti.

Nella *slide* a pagina 33 si trova la relativa previsione, come vedete nella *slide*.

Abbiamo in previsione di realizzare una grande stazione ferroviaria sotterranea dove saranno convogliati il sistema ferroviario metropolitano regionale, ossia i collegamenti con Treviso, Padova e le altre città del Veneto, e l'alta velocità del corridoio 5. Il corridoio 5, ossia l'alta velocità ferroviaria che collegherà Trieste, Venezia, Milano, Torino e Lione, verrà deviata all'altezza di Quarto d'Altino, messa prima in trincea e poi sottoterra e arriverà nella nostra stazione. Saremo, quindi, gli unici in Italia a disporre direttamente dell'alta velocità passante attraverso l'aeroporto. In un quadro di litigiosità generale, è una cosa positiva che, una volta tanto, tutti gli attori siano concordi; è stato, quindi, firmato l'accordo tra comune, provincia, regione e Ferrovie dello Stato per questo progetto che porterà la fermata dell'alta velocità non a Mestre, ma direttamente nel nostro aeroporto.

All'interno di questo grande progetto, che coinvolge non solo il sedime demaniale, ma anche i terreni a nord dell'aeroporto, abbiamo anche stipulato un accordo con il comune di Venezia per la creazione, nelle aree a nord contigue dell'aeroporto, del nuovo casinò di Venezia, del nuovo stadio, di un *business park* e magari anche di spazi da destinare alle attività fieristiche. Si tratterebbe, quindi, di una grande attività volta a creare un polo terziario alle spalle dell'aeroporto.

Nel contempo, abbiamo stipulato con il comune anche un altro accordo, scambiando delle aree con il comune stesso per permettere all'aeroporto di avere, se mai ce ne sarà bisogno, tra dieci o venti anni, la possibilità di costruire una nuova pista.

Per quanto riguarda le infrastrutture, infatti, bisogna sempre fare programmi a lungo e lunghissimo termine. Dopodiché, se nei prossimi venti anni nascerà l'esigenza di una nuova pista, noi l'avremo; se invece non ce ne sarà bisogno, avremo comunque preservato questo pezzo di terra dal diventare sede di una fabbrica o di una casa, come avviene in tutto il resto del Veneto.

Credo, quindi, che si tratti di un aeroporto molto importante. Nella documen-

tazione troverete tutti i dettagli, compresi quelli relativi a ciascun investimento cui ho fatto riferimento e altri relativi agli investimenti previsti. Per ogni investimento troverete il dimensionamento, lo stato del progetto, i costi e la tempistica prevista per l'esecuzione. Per quanto riguarda l'aeroporto di Treviso, lo trovate come allegato al documento.

PRESIDENTE. Le vorrei chiedere se esiste già una strategia per il diverso utilizzo dei due aeroporti.

ENRICO MARCHI, *Presidente di Save Spa*. Certo, la nostra idea è di rispondere al meglio, grazie ai due aeroporti, ai vari segmenti della domanda di trasporto aereo.

In questo senso, finora abbiamo posizionato su Venezia (e pensiamo di continuare a farlo in futuro) i collegamenti con le *full cost carrier*, quindi con le compagnie di linea tradizionali. In aggiunta ad esse, abbiamo anche la fascia alta delle compagnie *low-cost* che preferiscono pagare qualcosa in più perché i propri passeggeri, atterrando, possano vedere Venezia e arrivare in un grande aeroporto.

Assecondando la domanda delle compagnie, su Treviso abbiamo principalmente Ryanair, che oggi rappresenta ancora oltre l'80 per cento del traffico di questo aeroporto; stiamo, inoltre, cercando altre compagnie *low-cost* e un incremento del traffico *charter*.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SETTIMO NIZZI. Innanzitutto, la ringrazio per la sua bellissima esposizione. So che siete presenti anche ad Olbia, dove, come società, avete realizzato qualcosa quando Susanna Zucchelli era amministratore delegato della società di gestione dell'aeroporto.

ENRICO MARCHI, *Presidente di Save Spa*. Sì, ci occupiamo della ristorazione e del *duty free* dell'aeroporto di Olbia.

SETTIMO NIZZI. Vorrei rivolgerle velocemente alcune domande. Innanzitutto, le chiedo se tutti i lavori svolti fino ad oggi siano stati finanziati da voi come società o se abbiate utilizzato i fondi nazionali, regionali e comunitari. Mi riferisco, naturalmente, agli oltre 200 milioni di euro stanziati fino ad oggi. Come vi finanziate? Siete una società in attivo o in sofferenza? Ha illustrato, infatti, molto bene tutti i progetti che riuscite a portare a termine, ma si è lamentato delle tariffe. Concordo con lei su questo problema. La stessa sofferenza che accusa il trasporto aereo in Italia colpisce anche il sistema ferroviario.

È inconcepibile, infatti - muovo questa piccola critica, sebbene io faccia parte della maggioranza - che non si diano migliori servizi allo Stato soltanto perché si deve tenere bassa la tariffa. Come avete ricordato, siamo in un mercato europeo.

Vorrei aggiungere un'ulteriore domanda. Per attirare le compagnie aeree, avete fatto come tanti altri aeroporti italiani, ossia avete applicato sconti sui servizi di *handling*, oppure usate altre strategie?

MARIO LOVELLI. Non pongo alcuna domanda, vorrei solo svolgere una considerazione. Mi pare che il vostro *trend* di crescita sia inversamente proporzionale al *trend* di decrescita di Alitalia. Per voi, quindi, il declino di Alitalia ha rappresentato un'opportunità: avete, infatti, sviluppato la presenza di altre compagnie e adesso siete in notevole sviluppo. Questo a prescindere dal fatto che, evidentemente, se quei servizi li avesse prestati Alitalia, ora ci sarebbero altre considerazioni da svolgere.

ENRICO MARCHI, *Presidente di Save Spa*. Per quanto riguarda i finanziamenti, circa il 60 per cento delle spese è stato sostenuto con mezzi propri. Per il resto, abbiamo avuto accesso ad altri finanziamenti, soprattutto per la costruzione del *terminal*, per l'ampliamento dei parcheggi eccetera.

Abbiamo, quindi, bisogno di poter caricare sulle tariffe gli investimenti che stiamo facendo e che prevediamo di fare in futuro, altrimenti non sarà possibile portarli avanti. Si può decidere che, invece di costruire begli aeroporti, si facciano dei tendoni: costerebbe pochissimo gestirli e potremmo anche abbassare le tariffe. Se però vogliamo fare degli aeroporti di livello internazionale, ciò ha un costo.

Tra l'altro, come gruppo - forse già lo sapete - abbiamo anche vinto la gara come *partner* privato di Centostazioni; siamo, dunque, anche il socio gestore di Centostazioni, ex Medie Stazioni, e gestiamo 103 stazioni ferroviarie in Italia.

I finanziamenti oggi non possono che affluire attraverso il carico in tariffa degli investimenti fatti, altrimenti Save continuerebbe ad avere un reddito inadeguato. Come Save, infatti, abbiamo oggi 280 milioni di euro di mezzi propri ma un reddito, cioè un utile netto, di 12 milioni circa. Se vogliamo attrarre investitori, quindi, è necessario alzare questa cifra, altrimenti andranno ad investire in un settore più remunerativo anziché negli aeroporti. Tra l'altro, vorrei sottolineare che non avremmo bisogno di cifre sconvolgenti: per finanziare la cassa integrazione di Alitalia, infatti, sono stati caricati tre euro a passeggero sui biglietti italiani. L'aumento che chiediamo equivale in tutto a due euro per passeggero, cioè meno di quanto è servito per finanziare la cassa integrazione di Alitalia. Credo che applicare una maggiorazione di due euro a passeggero - che magari paga 490 euro per un biglietto di andata e ritorno Venezia-Roma - non sconvolgerebbe né il passeggero, né il sistema dell'inflazione in Italia.

Per quanto riguarda gli sconti, abbiamo adottato un regolamento trasparente. Coinvestiamo insieme alle compagnie aeree seguendo la logica dell'investitore privato: il nuovo cliente arriva, per due anni lo aiutiamo a far partire il volo e poi il volo prosegue generando guadagno.

Per quanto riguarda, invece, l'Alitalia, ammettiamolo pure: è stata un'opportunità. Certo, se avessimo avuto una solida compagnia italiana in grado di avere venti aerei basati a Venezia, probabilmente, invece di avere sette milioni, ne avremmo avuti quattordici.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della società Save Spa per il loro intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in alle-

gato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

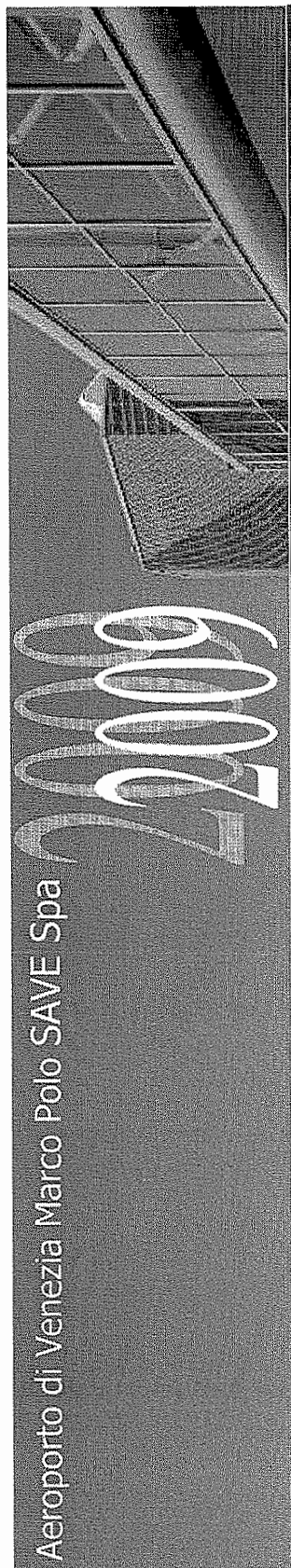
---

*Licenziato per la stampa  
il 3 giugno 2009.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO



## **Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano**

**IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**



**29 Aprile 2009**



---

*Indice*

---

*Sezione 1 Venezia ed il sistema aeroportuale italiano*

*Sezione 2 Save oggi:*

- 1. Passeggeri*
- 2. Destinazioni*
- 3. CAI – evoluzione storica*
- 4. Strategie*
- 5. Investimenti*

*Sezione 3 Contratto di Programma*

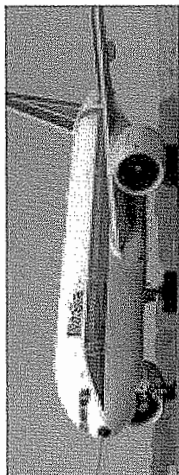
*Sezione 4 Dettaglio investimenti nel sedime aeroportuale*

*Sezione 1*

*Venezia ed il sistema aeroportuale italiano*

## *Il Sistema del trasporto aereo italiano*

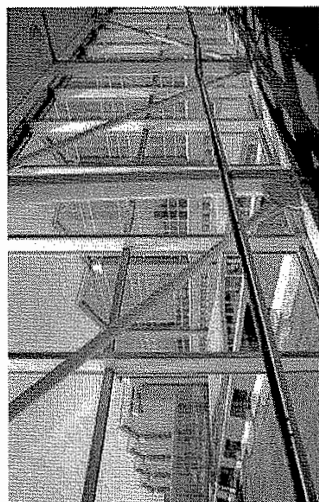
- Il trasporto aereo in Italia è caratterizzato dalla mancanza di un quadro regolamentare certo, stabile e prevedibile (Piano Generale dei Trasporti 2001 mai attuato, direttiva CIPE in materia di regolamentazione tariffaria dei servizi aeroportuali mai avviata).
- I competitors esteri hanno trovato in Italia una "terra di conquista": Easyjet ha in Malpensa la sua base più grande dopo Stansted, Ryanair inaugurerà la sua 8<sup>a</sup> base in Italia, Lufthansa ha creato una controllata italiana per acquisire quote di mercato nella ricca area del nord Italia.
- La persistente carenza di connettività non-stop e l'assenza di un vero hub italiano, ha portato altre compagnie straniere ad investire in Italia per sviluppare collegamenti con i rispettivi hub nazionali.
- Gli aeroporti dell'area di Londra\* raggiungono 137 milioni di passeggeri nel 2008 (valore superiore alla somma di tutti gli aeroporti italiani)
- L'Olanda (paese con 16 milioni di abitanti) ha un Hub, Amsterdam, con 47 milioni di passeggeri nel 2008
- Germania: primo Hub Francoforte (53 milioni di passeggeri nel 2008) e secondo Hub Monaco (circa 34 milioni di passeggeri nel 2008, che nel ranking europeo segue Roma con 35 milioni)



\* Comprende Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton, London City Airport  
Fonte: ACI Europe

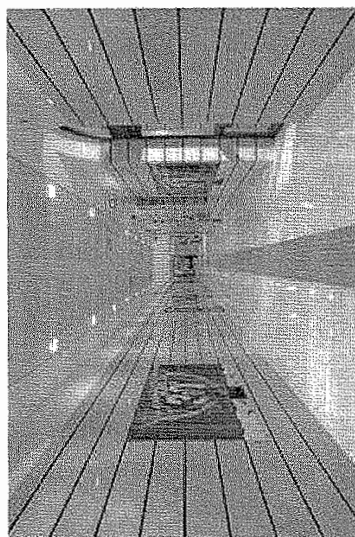
## Lo sviluppo del trasporto aereo

- La domanda per il trasporto aereo è in una fase di stasi a seguito della crisi mondiale:
  - ✓ In Italia il trend di passeggeri nel 2008 è in calo dell'1,8%;
  - ✓ L'andamento del traffico nei prossimi anni è atteso comunque in crescita del 4,7% a livello mondiale (CAGR 2008-2011 *fonte IATA*)



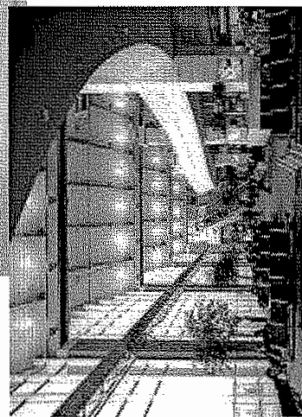
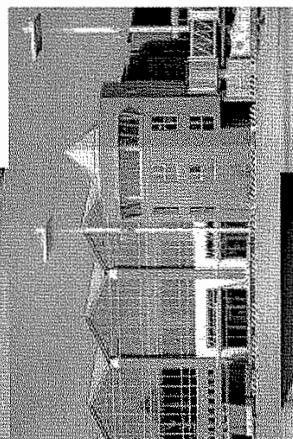
- Lo sviluppo del trasporto aereo avverrà secondo modelli diversi dal passato:

- ✓ si assisterà ad una selezione competitiva dei vettori e le compagnie aeree non saranno più di "bandiera" ma di "bravura".
- ✓ Al momento già si vedono i primi segnali di uno sviluppo impensabile qualche anno fa, esempi:
  - Easyjet - compagnia aerea low cost inglese effettua un collegamento Venezia - Parigi Charles De Gaulle;
  - Air France ha iniziato a fare concorrenza a BA nei voli Londra - USA (Los Angeles) - servizio ora cancellato a seguito della crisi dei mercati;
  - Delta ed Air France stanno già condividendo ricavi e costi su tutti i voli tra USA ed Europa (esclusa Italia e Spagna).



## *Lo sviluppo del trasporto aereo*

- L'aeroporto non è più un "ente" ma un'impresa e come tale deve essere gestita:
  - ✓ Il driver è il cliente nella sua duplice accezione di compagnia aerea e passeggero.
  - ✓ Uno dei fattori determinanti per lo sviluppo dell'aeroporto sarà rappresentato dallo spirito di impresa e dalla creatività, infatti:
    - diversi sviluppi attesi con i nuovi modelli di aerei (Airbus 380 e Boeing 787);
    - il mercato dei low cost carrier presenta una segmentazione al proprio interno (vedi Ve e Tv);
    - Sviluppo di accordi Open Skies;
    - Concorrenza Territoriale.





## *Lo sviluppo del trasporto aereo*

In questo quadro, non è possibile un "sistema aeroportuale del Nord"

- Venezia si colloca tra i migliori aeroporti europei per connettività, grazie ad una strategia basata su tre linee guida:
  - collegamenti con il maggior numero di hub europei di primaria importanza (come FRA, CDG, MUC, LHR, AMS) e di nicchia (come VIE, LIS, PRG, BUD, IST)
  - collegamenti diretti con gli hub intercontinentali (JFK, ATL, PHL, DXB) per ampliare il numero di destinazioni su lunghe distanze
  - sviluppo delle destinazioni point-to-point sia attraverso full-cost carrier che con vettori low-cost

**Per Venezia il problema "Malpensa" è del tutto residuale grazie all'ottima rete di collegamenti internazionali ed allo sviluppo dei collegamenti intercontinentali.**

**Sarebbe per contro molto interessante ripristinare i voli Venezia/Treviso - Linate interrotti a causa del Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 3 Marzo 2000**



## Lo sviluppo del trasporto aereo

### Venezia: terzo aeroporto in Italia per connettività

(n° medio di scali per raggiungere un qualsiasi altro aeroporto)

Classifica italiana per connettività mondiale

Aeroporto	Rank Mondiale 2007	Connettività Mondiale 2007
-----------	--------------------	----------------------------

Roma Fiumicino	16	2,75
Milano Malpensa	17	2,76
<b>Venezia Marco Polo</b>	<b>70</b>	<b>3,01</b>
Napoli Capodichino	147	3,2
Bologna G. Marconi	170	3,23
Palermo Punta Raisi	184	3,25
Milano Linate	191	3,26
Verona	200	3,27
Pisa Galilei	208	3,28
Catania Fontanarossa	210	3,28

Fonte: Rapporto ICCSAI 2008

Classifica italiana per connettività europea

Aeroporto	Rank EU 2007	Connettività EU 2007
-----------	--------------	----------------------

Roma Fiumicino	16	1,99
Milano Malpensa	23	2,02
<b>Venezia Marco Polo</b>	<b>37</b>	<b>2,13</b>
Napoli Capodichino	42	2,17
Pisa Galilei	46	2,21
Milano Linate	61	2,28
Bergamo Orio al Serio	78	2,33
Palermo Punta Raisi	79	2,35
Bologna G. Marconi	88	2,37
Verona	94	2,4

Fonte: Rapporto ICCSAI 2008

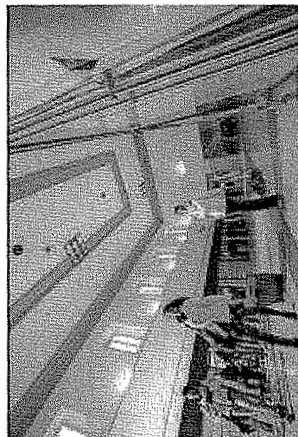
### Principali voli da Venezia verso aeroporti Hub (orario estivo 2009):

- 82 voli / settimana per Roma (47 Alitalia + 21 Airone + 14 Easyjet);
- 56 voli / settimana per Parigi Charles De Gaulle (42 AirFrance + 14 Easyjet);
- 35 voli / settimana per Francoforte (Lufthansa);
- 36 voli / settimana per Madrid (25 Iberia + 7 Vueling + 4 Air Europa);
- 29 voli / settimana per Monaco (Lufthansa);

## *Lo sviluppo del trasporto aereo*

### *Sviluppo intercontinentale*

- Venezia ha avviato dal 2000 lo sviluppo delle rotte intercontinentali:
  - New York (2000)
  - Philadelphia (2005)
  - Atlanta (2006)
  - Dubai (2007)
  - Toronto (2009)
  - Montreal (2009)



- Su queste nuove rotte Venezia ha effettuato ingenti investimenti e vinto la concorrenza internazionale



### *Possibili nuove rotte intercontinentali*

- Shanghai;
- Chicago;
- Hong Kong
- Bangkok

**L'introduzione di queste nuove rotte ha risvolti positivi per tutto il territorio**

---

*Sezione 2*  
*Save oggi*

## SAVE oggi: Passeggeri

### Venezia è il quarto aeroporto italiano per flusso di traffico con 6,9 milioni di passeggeri nel 2008

Aeroporti italiani	Passeggeri 2008	% chg. '08/'07
Roma FCO	35.226.351	6,9%
Milano MXP	19.221.632	-19,5%
Milano LIN	9.266.152	-6,7%
<b>Venezia</b>	<b>6.893.644</b>	<b>-2,6%</b>
Bergamo	6.482.590	12,9%
Catania	6.054.469	-0,5%
Napoli	5.642.267	-2,3%
Roma CIA	4.788.931	-11,3%
Palermo	4.446.142	-1,4%
Bologna	4.225.446	-3,1%
Pisa	3.963.717	6,4%
Torino	3.420.833	-2,5%
Verona	3.402.601	-3,1%
Cagliari	2.929.870	9,7%
Bari	2.493.333	5,3%
Firenze	1.928.432	0,5%
Olbia	1.807.078	0,4%
<b>Treviso</b>	<b>1.709.008</b>	<b>10,4%</b>
Altri aeroporti	9.900.849	5,0%
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>133.803.345</b>	<b>-1,8%</b>

- 67 destinazioni di linea
- 42 vettori di linea
- 48 nazioni collegate

#### Aeroporti italiani - Passeggeri per categoria di aeroporto

	2002	2008	CAGR '08/'02
Hubs*	42.781.633	54.447.983	4,1%
Aeroporti regionali tradizionali**	32.170.983	43.351.554	5,1%
Aeroporti low cost***	4.403.766	16.945.333	25,2%
Altri	12.411.762	19.058.475	7,4%
<b>TOTALE</b>	<b>91.768.144</b>	<b>133.803.345</b>	<b>6,5%</b>

Fonte: Assaeroporti

\* FCO, MXP

\*\* BLQ, CTA, LIN, NAP, PMO, TRN, VCE, VRN

\*\*\* BGY, CIA, PSA, TSF

Il traffico passeggeri italiano è sceso dell'1,8% nel 2008 rispetto al 2007. L'aeroporto di Venezia si conferma quarto aeroporto nazionale (**terzo sistema aeroportuale con Treviso dopo Roma e Milano**), seguito da Bergamo e Catania.

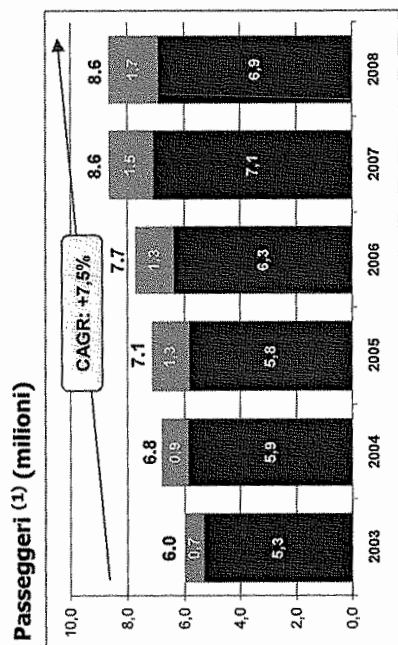
Per Venezia, la crescita del traffico internazionale è stata del +3,1%, mentre il traffico nazionale è calato del 16,9%. Il traffico internazionale rappresenta il 75,3% del totale (di cui l'8,5% su destinazioni intercontinentali).

Fonte: Assaeroporti



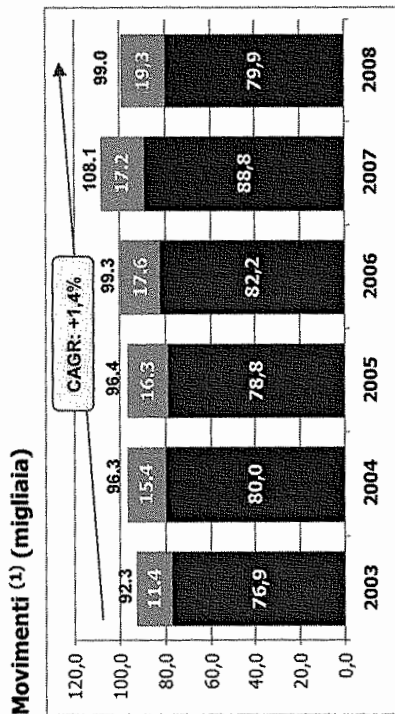
# SAVE oggi: Passeggeri

**Il sistema aeroportuale di Venezia<sup>(1)</sup> è cresciuto mediamente del 7,5% all'anno negli ultimi 5 anni**



■ Venezia ■ Treviso

(1) Sistema aeroportuale di Venezia: Aeroporto di Venezia + Aeroporto di Treviso



Anno 2008:

- 6,9 milioni di passeggeri nel 2008, con 80,000 movimenti
- Terzo sistema aeroportuale italiano con Treviso
- 67 destinazioni: 7 intercontinentali, 12 domestiche, 48 Europee
- 3 voli non-stop per gli Stati Uniti (effettuati da Delta e US Airways)
- 1 volo non-stop al giorno per Dubai effettuato da Emirates
- 48 paesi collegati tramite 42 vettori
- I passeggeri in transito rappresentano il 25% del traffico aereo annuale
- Traffico low-cost: 35% dei voli gestiti
- 5.333 parcheggi per auto disponibili al 31 dicembre 2008

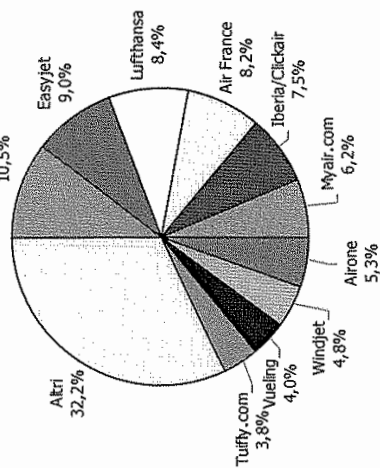


Fonte: SAVE

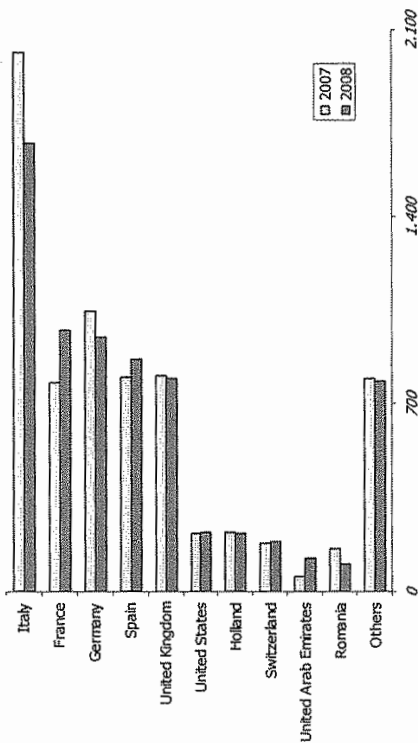
# SAVE oggi: Passeggeri

## Aeroporto di Venezia: ripartizione passeggeri per vettore e provenienza (2008)

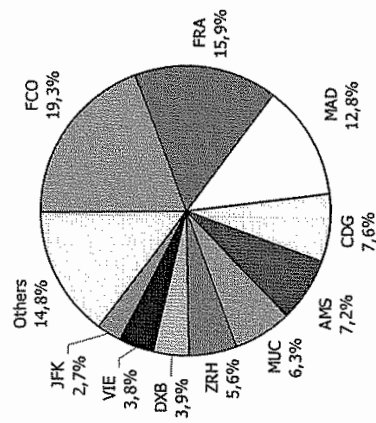
**Passeggeri per vettore – Top 10**  
(per n° di passeggeri imbarcati)



**Passeggeri internazionali per provenienza**  
(n° di passeggeri imbarcati) 2008-2007



## 1.7 milioni di passeggeri in transito via:



- Il calo dei passeggeri è più accentuato in quei paesi maggiormente colpiti dalla crisi mondiale
- In seguito al de-hubbing di Malpensa da parte della nuova Alitalia, Milano non è più tra gli hub collegati
- Dopo solo un anno Dubai (DXB) è tra i 10 hub maggiormente collegati

Fonte: SAVE

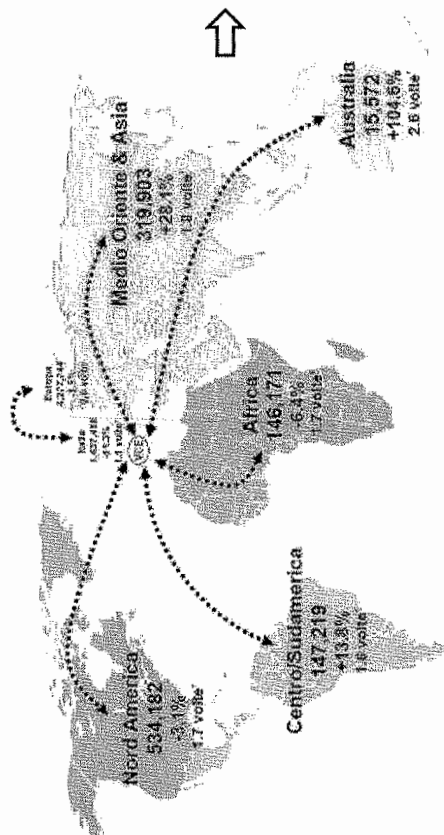
*SAVE oggi: Passeggeri***Evoluzione del ranking europeo nel periodo 2002 - 2007**

Aeroporto	Ranking EU 2007	Ranking EU 2002	Delta Ranking	Ranking ITA 2007	Ranking ITA 2002	Delta Ranking
Roma Fiumicino	8°	7°	-1	1°	1°	0
Milano Malpensa	11°	15°	4	2°	2°	0
Milano Linate	35°	33°	-2	3°	3°	0
<b>Venezia Marco Polo</b>	<b>45°</b>	<b>51°</b>	<b>6</b>	<b>4°</b>	<b>4°</b>	<b>0</b>
Catania Fontanarossa	49°	53°	4	5°	6°	1
Napoli Capodichino	52°	52°	0	6°	5°	-1
Bergamo Orio Al Serio	53°	111°	58	7°	16°	9
Roma Ciampino	60°	120°	60	8°	18°	10
Palermo Punta Raisi	67°	59°	-8	9°	7°	-2
Bologna G.Marconi	69°	61°	-8	10°	8°	-2
Pisa Galilei	77°	91°	14	11°	12°	1
Verona Catullo	80°	79°	-1	12°	10°	-2

Fonte: ICCSAI (Fact Book 2008)

**Venezia è l'aeroporto italiano che ha migliorato maggiormente il proprio ranking in Europa, se non si considerano Bergamo, Ciampino e Pisa che sono cresciuti principalmente grazie ai vettori low cost.**

## SAVE oggi: Destinazioni e connessioni agli hubs



Aeroporto di Venezia: 6,9 milioni di passeggeri

Sistema Aeroportuale (VCE & TSF): 8,6 milioni passeggeri

Fonte: Dati elaborati per SAVE - Source: Save

- Oltre 1,7 milioni di passeggeri non riescono a raggiungere la loro destinazione finale con un volo non-stop
- Con oltre 550 mila aziende produttive nell'area, che vendono o producono nei 5 continenti, è vitale poter contare su voli diretti per destinazioni raggiungibili senza scali intermedi

- Negli ultimi 3 anni il traffico in prosecuzione ha registrato una crescita superiore al 55%, mentre il traffico in prosecuzione di CAI è bloccato ai livelli del 2005
- L'incremento di frequenze verso i propri hubs da parte di vettori storici (AF, LH,...) nonché verso nuovi hubs (passati da 8 a 15) da parte di altri vettori ha progressivamente 'eroso' ad Alitalia quote di traffico in prosecuzione
- L'incremento di passeggeri in prosecuzione via Roma nel 2008 è dovuto sia al dehubbing di Milano MXP che al traffico in connection verso destinazioni domestiche, sulle quali non ci sono vettori a piena operatività dopo il fallimento di Alpi Eagles

Hub intermedio	Anno				CAGR '08/'05
	2005	2006	2007	2008	
<b>Passaggeri in prosecuzione via hubs intermedi</b>					
FCO	186.676	176.676	222.850	331.668	21,1%
MXP	187.042	206.880	218.994	44.996	-37,8%
FRA	211.026	248.908	294.352	272.712	8,9%
CDG	128.312	150.192	146.466	130.508	0,6%
AMS	84.702	119.050	130.592	123.122	13,3%
MUC	102.382	103.804	127.388	108.664	2,0%
VIE	40.884	47.686	53.522	64.374	16,3%
Altri	152.748	482.250	583.402	638.476	61,1%
<b>Tot. passeggeri</b>	<b>1.093.772</b>	<b>1.535.446</b>	<b>1.777.566</b>	<b>1.714.520</b>	<b>16,2%</b>
<b>Pax CAI in prosecuz.</b>	<b>376.602</b>	<b>396.844</b>	<b>445.018</b>	<b>379.674</b>	<b>0,3%</b>
<b>% CAI su tot</b>	<b>34%</b>	<b>26%</b>	<b>25%</b>	<b>22%</b>	
<b>Tot. hubs serviti da VCE</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	

> 10.000 pax in conx.  
Fonte: Save

## SAVE oggi: Nuove destinazioni e compagnie aeree

### Venezia: un aeroporto sempre più internazionale, nuove destinazioni e nuovi vettori (2009)

#### AEROPORTO DI VENEZIA ESTATE 2009

NUOVI VETTORI	
Vettore	Freq. settimanali
AEGEAN AIRLINES	3
AIR TRANSAT	2
AIR BERLIN	6
CIMBER STERLING	3
TAROM	4

#### VETTORI GIA' PRESENTI/NUOVE DESTINAZIONI PER L'AEROPORTO

Vettore	Destinazione	Freq. settimanali
JET2.COM	EDIMBURGO	2

#### VETTORI GIA' PRESENTI/NUOVE DESTINAZIONI PER IL VETTORE

Vettore	Destinazione	Freq. settimanali
ALITALIA	PALERMO	14
EASYJET	NAPOLI	14
EASYJET	ROMA FIUMICINO	14

#### RIPRISTINO VETTORI E DESTINAZIONI - OPERATIVITA' ESTIVA

Vettore	Destinazione	Freq. settimanali
US AIRWAYS	PHILADELPHIA	7
DELTA AIR LINES	ATLANTA	4
FINNAIR	HELSINKI	4
NORWEGIAN AIR SHUTTLE	OSLO	3
JET2.COM	LEEDS	4
MERIDIANA	OLBIA	7
MYAIR.COM	OLBIA	7
MYAIR.COM	IBIZA	2
ALITALIA	CAGLIARI	7

Fonte: SAVE



## SAVE oggi: CAI - evoluzione storica dal 1998

VETTORE	STORICO DESTINAZIONI DI LINEA CAI (ALITALIA/AIRONE)												I trimestre		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2008	2009	% chg
Totale AP	1.145.747	1.134.475	1.193.256	1.113.720	890.872	939.294	694.112	829.866	872.098	892.098	717.672	354.647	186.360	110.747	-41%
Totale AZ	1.145.747	1.134.475	1.292.710	1.250.956	1.038.357	1.147.015	949.214	1.066.206	1.121.044	1.199.725	1.072.319	6.993.644	278.274	190.595	-32%
Totale CAI a VCE	3.416.454	3.808.946	4.135.608	4.178.285	4.216.398	5.304.597	5.871.415	5.025.499	6.342.178	7.076.114	6.993.644	1.432.726	1.432.726	1.248.056	-13%
Totale pax VCE	34%	30%	31%	30%	25%	22%	16%	18%	18%	17%	16%	15%	19%	15%	
% CAI su totale pax VCE	34%	30%	31%	30%	25%	22%	16%	18%	18%	17%	16%	15%	19%	15%	
Tot pax su destinaz CAI*	1.814.253	1.996.385	2.155.082	2.186.804	2.193.329	2.496.049	2.515.546	2.476.105	2.592.049	2.822.579	2.690.659	604.233	501.507	501.507	-17%
% CAI	63%	57%	60%	57%	47%	46%	38%	45%	43%	43%	40%	46%	46%	38%	
% altri vettori	37%	43%	40%	43%	53%	54%	62%	55%	57%	57%	60%	54%	54%	62%	

Fonte: Save

\* AZ operativa su LGW - BA operativa su LHR.

- Il traffico passeggeri complessivo sulle destinazioni servite da CAI è cresciuto in media del 4% negli ultimi 10 anni, a fronte di una perdita di CAI del **-1%**, con la conseguente diminuzione dello share del vettore sul totale passeggeri di Venezia dal **34%** al **16%**
- Sulle destinazioni operate da CAI, l'incremento/introduzione di voli da parte di vettori concorrenti ha portato AZ da **vettore dominante**, con il **63%** di market share, a **vettore `secondario`** con il **40%**
- **Se si esclude Airone, operativa sullo scalo di VCE dal 2000, Alitalia ha perso oltre 400mila passeggeri dal 1998 ad oggi, a fronte di una crescita di oltre 3,5 milioni di passeggeri realizzata nello stesso periodo dall'aeroporto di Venezia**

Fonte: SAVE

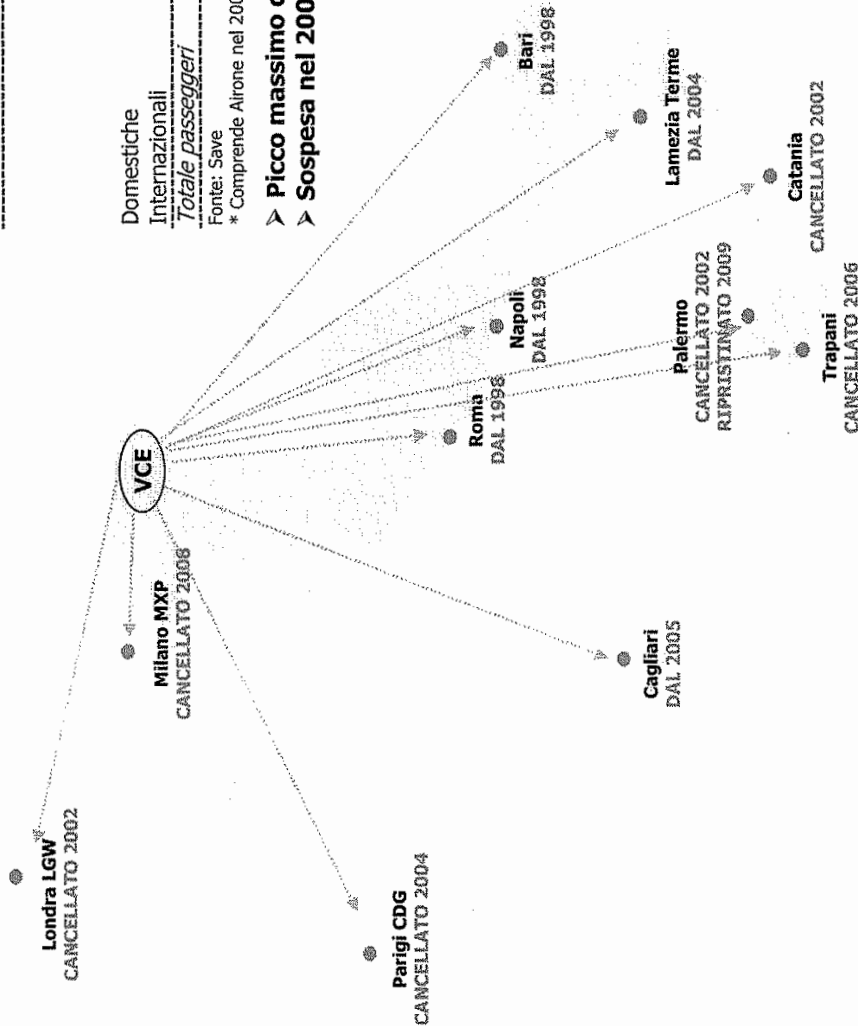
# SAVE oggi: CAI – evoluzione storica dal 1998

Numero destinazioni di linea

	CAI		VENEZIA	
	'98	'08*	'98	'08
Domestiche	6	6	10	12
Internazionali	2	0	28	55
<b>Totale passeggeri</b>	<b>1.145.747</b>	<b>1.072.319</b>	<b>3.416.454</b>	<b>6.893.644</b>

Fonte: Save  
 \* Comprende Alirone nel 2008 (nel '98 Alirone non era ancora presente a Venezia)

- **Picco massimo di 8 destinazioni**
- **Sospesa nel 2004 l'operatività su rotte internazionali**



VETTORI OPERATIVI SU NETWORK CAI

Destinazione	1998		2009	
	Destinazione	Vettore	Destinazione	Vettore
FCO	AZ-E8		FCO	AZ-AP-U2*
PMO	AZ-E8		PMO	AZ-8I-IV
CAG	E8		CAG	AZ-8I-IG
CTA	AZ-E8		CTA	8I-IV
CDG	AZ-AF		CDG	AF-U2
LGW (LHR)	AZ-BA		LGW	BA-U2
BRI	AZ		BRI	AP-8I
NAP	AZ		NAP	AP-IG-U2*
MXP	AZ		MXP	--
SUF	E8		SUF	AP

\* Dal 01/06/2009

Fonte: SAVE



## SAVE oggi: Strategie

### Strategie

#### Focus sui servizi a valore aggiunto

Venezia è stato il primo aeroporto italiano a liberalizzare l'attività di handling

#### Aumento ricavi commerciali

- 2001: Venezia è stato il primo aeroporto italiano ad assumere direttamente la gestione diretta del F&B e Retail;
- 2008: Venezia è stato il primo aeroporto in Europa ad aprire una nuova area commerciale in partnership con un operatore internazionale di outlet center (Mc Arthur Glen e Altgamma);

#### Efficienza nei servizi

Global Service

#### Processo di creazione di valore e creazione di impiego

(nel 2000 il Gruppo Save contava 676 dipendenti contro i 2.729 al 31 dicembre 2008)

## SAVE oggi: Investimenti

### Dal 2000 al 2008 Save ha investito complessivamente nell'aeroporto di Venezia circa 230 milioni di Euro

A titolo esemplificativo si riportano gli importi lordi dei principali interventi infrastrutturali realizzati presso l'Aeroporto Marco Polo nel periodo 1990 – 2008 (importi in Euro)

Intervento	Fine Lavori		Importo Lavori	
	Anno	Importo (Euro)	Anno	Importo (Euro)
Ristrutturazione vecchio Terminal	1989	1.600.000		
1° Stralcio Marco Polo Park	1990	12.000.000		
Hangar mezzi di Rampa	1990	500.000		
Ampliamento partenze aerostazione provv. Riquilificazione pavimentazioni di volo e ad. AVL 3° Cat.	1994	550.000		
Viabilità Aerostazione, Catering	1997	19.000.000		
2° Stralcio Marco Polo Park	1996	1.500.000		
Ampliamento piazzali lato darsena	1996	5.000.000		
Ampliamento vecchio Terminal (Schengen)	1998	2.500.000		
Completamento Marco Polo Park	2000	4.000.000		
Nuova Aerostazione (con opere e finiture connesse)	2000	6.657.232		
Ampliamento piazzali aeromobili	2002	110.000.000		
Hangar Aeromobili	2001	8.456.000		
Fabbricato Merci	2002	4.043.000		
Viabilità doppio livello e parcheggi	2002	5.723.719		
Realizzazione Piazzali 2° Stralcio	2002	17.494.532		
Impianti tecnologici di piazzale	2002	15.111.658		
Ampliamento piazzali aeromobili Nord e Sud	2002	5.383.000		
Ampliamento depuratore acque nere	2003	3.560.933		
Cabina E2 e rete MT aeroportuale	2003	400.000		
	2004	4.144.409		
Riquilificazione aree sosta parcheggi	2005		2.101.000	
Ampliamento Marco Polo Park	2006		4.510.000	
Nuova Torretta 6	2006		937.000	
Piazzola De Icing	2006		2.786.000	
Bonifica fascia di sicurezza 150 metri	2005		1.609.000	
Canale sanitario	2006		364.000	
Ampliamento Darsena	2006		2.307.000	
Nuova RESA e messa in sicurezza	2006		544.000	
Completamento ampliamento Darsena	2007		300.000	
Ristrutturazione per nuovi uffici Enac	2007		500.000	
Altri interventi vari su fabbricati	2007		500.000	
Nuovo varco Delta	2007		300.000	
Interventi Impianti GD	2007		900.000	
Altri investimenti GD	2007		100.000	
Incremento opere in corso GD	2007		1.400.000	
Adeguamento infrastrutture Air Side (piste)	2008		4.800.000	
Ampliamento galleria commerciale (Mc Athur&Glen)	2008		2.700.000	
Ristrutturazione locali vecchia aerostazione (UPS)	2008		1.200.000	
Interventi Impianti GD	2008		1.000.000	
Altri investimenti GD	2008		1.000.000	

*SAVE oggi: Investimenti***Interventi futuri (di breve - medio periodo)**

	Importi (Euro)
<b>Capacità Terminal aeroportuale:</b>	
• Ampliamento Aerostazione lato land side	9.500.000
• Nuovo edificio destinato ad ampliare l'Aerostazione lato airside con potenziamento impianto BHS e Check-in	20.000.000
<b>Totale</b>	<b>29.500.000</b>
<b>Altri interventi :</b>	
• Spostamento Nucleo elicotteri Guardia di Finanza; Nucleo elicotteri Vigili del Fuoco e Presidio antincendio Vigili del Fuoco.	12.090.600
• People Mover	6.500.000
• Completamento piazzola de-icing	2.556.000
• Ristrutturazione impianti AVL	5.500.000
• Nuova segnaletica orizzontale / verticale piste	1.200.000
• Ristrutturazione vecchia aerostazione	1.100.000
<b>Totale</b>	<b>28.946.600</b>
• Progetto Venice Gateway	89.000.000
<b>Totale complessivo (breve-medio periodo)</b>	<b><u>147.446.600</u></b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (per tutta la concessione)</b>	circa <b><u>800.000.000</u></b>

---

*Sezione 3*  
*Contratto di Programma*

## Le tariffe aeroportuali

### Il basso livello delle tariffe aeroportuali applicate in Italia rispetto al contesto europeo penalizza lo sviluppo infrastrutturale italiano

Ranking dal più costoso al più economico dei primi 20 aeroporti europei per tariffe aeroportuali

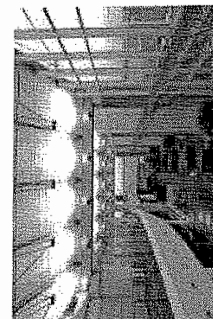
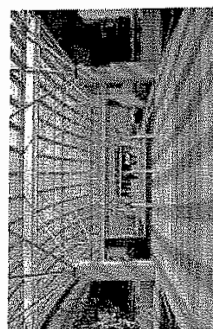
Rank Tariffe	Aeroporto	Passeggeri 2006
1°	Atene	15,1
2°	Amsterdam Schiphol	46,1
3°	Parigi Orly	25,6
4°	Vienna	16,9
5°	Parigi Charles De Gaulle	56,8
6°	Bruxelles	16,7
7°	Zurigo	19,2
8°	Londra Heathrow	67,3
9°	Francoforte	52,8
10°	Oslo	17,7
11°	Monaco	30,8
12°	Manchester	22,1
13°	Dusseldorf	16,6
14°	Stoccolma Arlanda	17,5
15°	Copenaghen	20,9
16°	Roma Fiumicino	30,2
17°	Londra Stansted	23,7
18°	Milano Malpensa	21,8
19°	Madrid	45,5
20°	Barcellona	30

Fonte: ICCSAI 2007

- Gli altri sistemi aeroportuali europei stanno beneficiando di continui incrementi tariffari quali ad esempio:

- **Londra - Heathrow**: incremento delle tariffe aeroportuali del 23,5% nel 2008 e per i 4 anni successivi incremento pari al 2% annuo più l'inflazione (fonte: UK Civil Aviation Authority)

- **Parigi - ADP**: incremento delle tariffe aeroportuali del 3,25% annuo più l'inflazione (valido dalla quotazione in borsa nel 2006)



## *Le tariffe aeroportuali: volo a lungo raggio*

### Esempio applicato di tariffe aeroportuali.

Rank Tariffe	Aeroporto	Totale Tariffa (€/000)	Tariffa per Pax (€)
1°	Parigi Orly	32,2	85,5
2°	Parigi Charles De Gaulle	28,4	75,7
3°	Amsterdam Schipol	18,6	49,4
4°	Zurigo	18	47,7
5°	Atene	17,3	46,1
6°	Dusseldorf	15,3	40,8
7°	Francoforte	13,4	35,6
8°	Bruxelles	12,3	32,8
9°	Manchester	11,8	31,4
10°	Vienna	11,5	30,6
11°	Londra Heathrow	11,2	29,7
12°	Oslo	11	29,3
13°	Monaco	10,3	27,4
14°	Copenhagen	8,1	21,6
15°	Stoccolma Arlanda	7,9	20,9
16°	Roma Fiumicino	7,6	20,2
17°	Madrid Barajas	7,4	19,7
18°	Barcellona	7,4	19,7
19°	Palma di Maiorca	7,4	19,7
20°	Mosca Domodedovo	7	18,6
21°	Milano Malpensa	7	18,6
22°	Londra Stansted	7	18,6

Classifica sulle tariffe aeroportuali, stilata su un'ipotesi di volo intercontinentale notturno, **Boeing 747-300**, load factor 80%, in alta stagione

Nelle pagine successive seguono esempi per B737 e ATR72 - fonte Bocconi

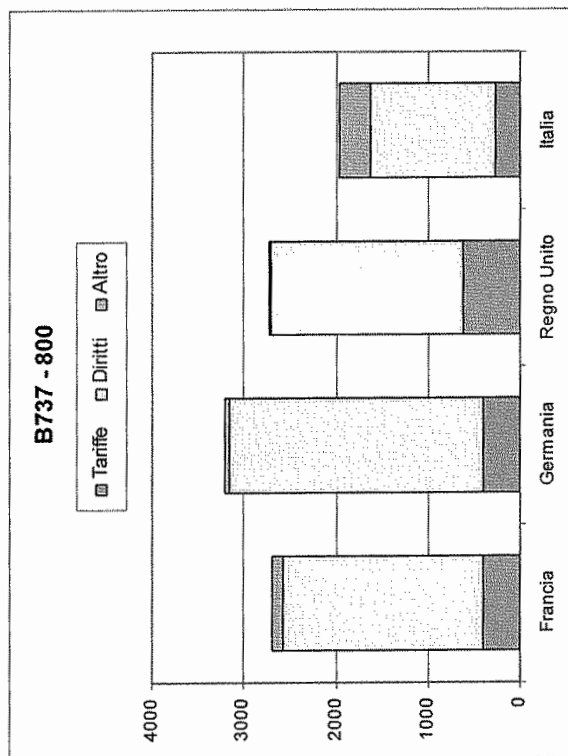
*Fonte: ICCSAI 2007*

## Le tariffe aeroportuali: volo a medio raggio

### Esempio applicato di costi aeroportuali.

	Media Francia	Media Germania	Media Regno Unito	Media Italia
<b>B737 - 800</b>				
Tariffa atterraggio	403,93	334,61	557,78	259,43
Tariffa parcheggio	-	57,92	49,95	-
<b>Totale tariffe</b>	<b>403,93</b>	<b>392,53</b>	<b>607,73</b>	<b>259,43</b>
Diritti passeggeri	959,23	1969,2	2079,2	803,03
Diritti sicurezza	1201,35	783,91	14,02	556,52
<b>Totale diritti</b>	<b>2160,58</b>	<b>2753,11</b>	<b>2093,22</b>	<b>1359,54</b>
(diritti medi per pax)	14,5	18,48	14,05	9,12
<b>Altro</b>	<b>123,41</b>	<b>60,88</b>	<b>24,2</b>	<b>343,68</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>2687,92</b>	<b>3206,52</b>	<b>2725,15</b>	<b>1962,65</b>

Fonte: elaborazione CERTeT - Bocconi su dati IATA relativi al 2006



Classifica su costo medio aeroportuale per un volo effettuato con un **B737 - 800** (valori in €)

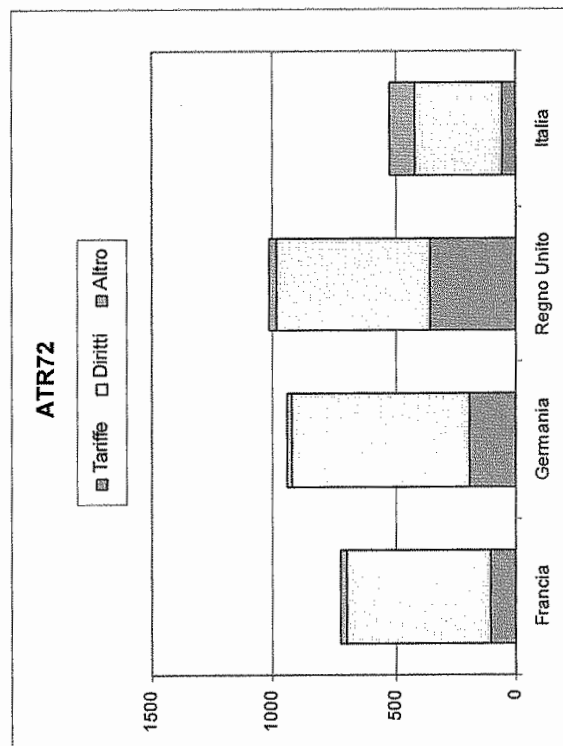


## Le tariffe aeroportuali: volo a corto raggio

### Esempio applicato di costi aeroportuali.

ATR72	Media Francia	Media Germania	Media Regno Unito	Media Italia
Tariffa atterraggio	108,11	171,98	335,84	53,51
Tariffa parcheggio	-	18,21	20,93	-
<b>Totale tariffe</b>	<b>108,11</b>	<b>190,19</b>	<b>356,77</b>	<b>53,51</b>
Diritti passeggeri	249,73	521,21	601,71	212,44
Diritti sicurezza	336,47	210,7	23,82	152,09
<b>Totale diritti</b>	<b>586,2</b>	<b>731,91</b>	<b>625,53</b>	<b>364,53</b>
(diritti medi per pax)	14,3	17,85	15,26	8,89
<b>Altro</b>	<b>28,61</b>	<b>18,63</b>	<b>34,83</b>	<b>104,37</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>722,92</b>	<b>940,73</b>	<b>1017,15</b>	<b>522,41</b>

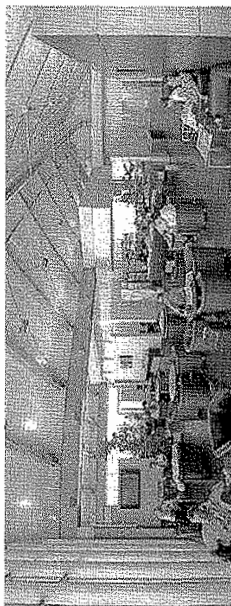
Fonte: elaborazione CERTeT - Bocconi su dati IATA relativi al 2006



Classifica su costo medio aeroportuale per un volo effettuato con un **ATR72** (valori in €)

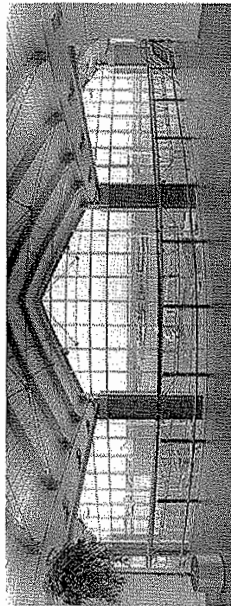
## *Le tariffe aeroportuali: competitività degli aeroporti italiani*

- Gli aeroporti italiani sono agli ultimi posti per quanto riguarda il livello delle tariffe applicate.
- Le tariffe contenute indicano elevata **competitività** e **maggiore attrattività** degli aeroporti italiani rispetto a quelli europei



### **TUTTAVIA**

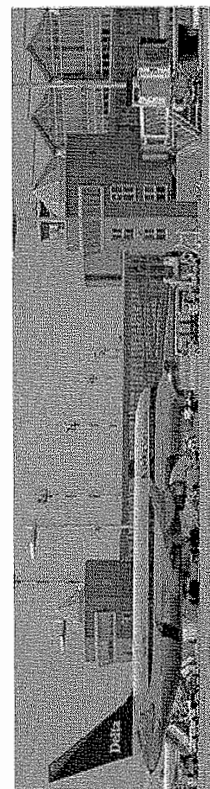
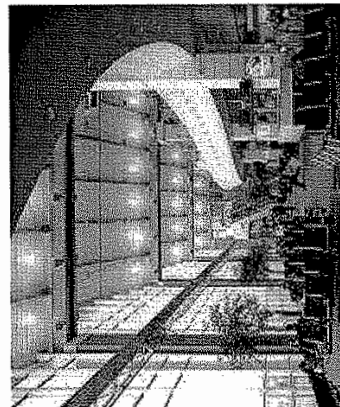
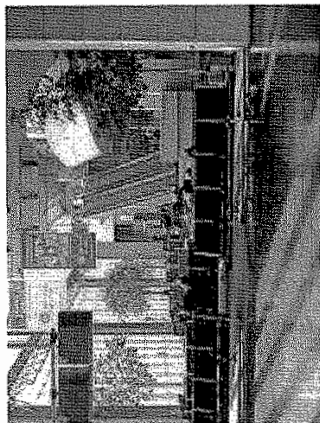
- Il mancato riconoscimento dell'incremento delle tariffe comporta un minor livello di investimenti da parte delle società di gestione, che può sfociare quindi in:
  - ✓ inadeguate infrastrutture di accesso;
  - ✓ congestionamento del traffico aereo in volo e a terra;
  - ✓ limitati spazi a disposizione dei passeggeri negli ambienti aeroportuali.



## *Le tariffe aeroportuali: competitività degli aeroporti italiani*

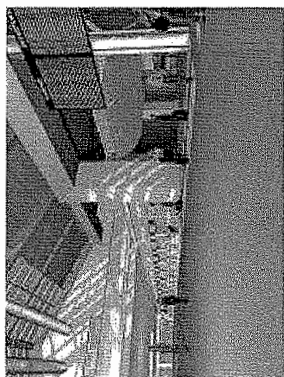
Il dato relativo alle basse tariffe aeroportuali degli scali italiani comporta inoltre un secondo aspetto cruciale:

la limitata capacità finanziaria dei gestori e, conseguentemente, scarse possibilità di operare in fase di acquisto o di partecipazione di controllo di altri aeroporti europei nonché una maggiore esposizione dei gestori nazionali alla possibilità di take over da parte di gestori europei.



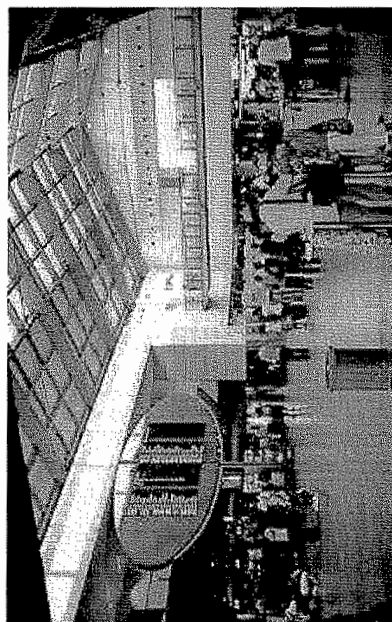
## *Le tariffe aeroportuali: la situazione di SAVE*

- Le tariffe degli aeroporti di Venezia e Treviso, come quelle degli altri aeroporti italiani, sono ferme dal 2000;
- Save, per tale motivo, ha fatto ricorso al Tribunale Civile di Roma nel settembre 2006 per farsi riconoscere l'incremento inflattivo annuo delle tariffe, previsto dalla legge 662, a partire dal 1996 e concesso solo parzialmente nel 2000 senza tra l'altro alcun adeguamento successivo.



- Il 30 settembre 2003 Save ha completato (prima società italiana) l'istruttoria ENAC per la stipula del Contratto di Programma, successivamente bloccata da NARS E CIPE;
- Oggi c'è una nuova delibera CIPE (delibera CIPE 38/2007) che disciplina la nuova regolamentazione del settore aeroportuale. L'iter risulta tuttavia rallentato a seguito della mancanza di coerenza e chiarezza nel processo approvativo;

### **Necessità di aumentare le tariffe per incrementare gli investimenti**



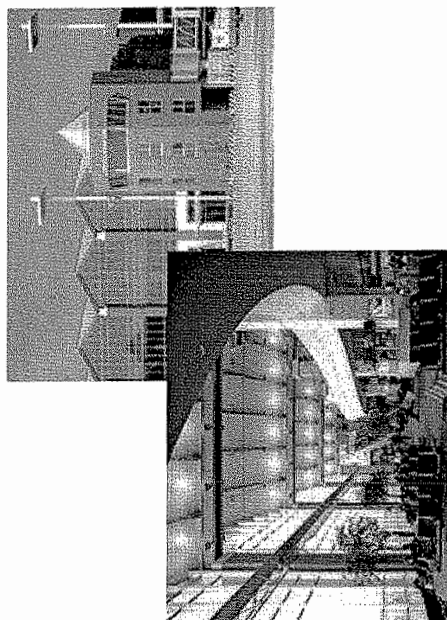
### **TUTTAVIA**

- In attesa della formalizzazione dei nuovi Contratti di Programma, con decreto ministeriale del 21 luglio 2008, pubblicato il 21 ottobre 2008, il Ministro dei Trasporti ha disposto l'aggiornamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato che ad oggi risulta sospeso a seguito dell'art. 3 "Blocco e riduzione delle tariffe" della legge n. 2/09.
- Inoltre c'è la possibilità di aumentare le tariffe a fronte di specifiche opere tramite un Decreto Ministeriale senza dover attendere l'attuazione della delibera CIPE.

## *Le tariffe aeroportuali: la situazione di SAVE*

Ad oggi, permangono in Save **difficoltà oggettive legate all'incremento dei costi dovuti all'introduzione di cambiamenti normativi non riconosciuti in tariffa** che per l'esercizio 2008 hanno inciso significativamente come evidenziato di seguito:

- per oltre 1,9 milioni di Euro con riferimento all'onere annuale del costo per la prevenzione antincendio per gli aeroporti italiani
- per 1,2 milioni di Euro con riferimento all'applicazione di nuove normative di sicurezza
- per oltre 1 milione di Euro relativi all'effetto della cosiddetta legge sui "Requisiti di sistema"



---

*Sezione 4*

*Dettaglio investimenti nel sedime aeroportuale*

## *Aeroporti di Venezia e Treviso: progetti*

Negli ultimi anni sono stati portati a termine 2 investimenti fondamentali: le nuove aerostazioni di Venezia e Treviso. Nuovi progetti sono previsti in futuro, tra cui alcuni già completati di recente: la nuova Galleria Commerciale, il Magazzino UPS e l'adeguamento delle Infrastrutture di Volo a Venezia

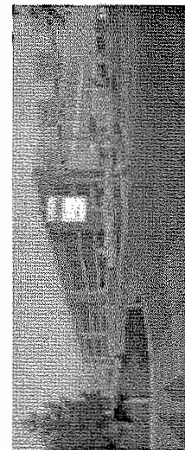
### **Progetti completati**



**Aeroporto di Venezia: nuovo terminal (2002-2003)**



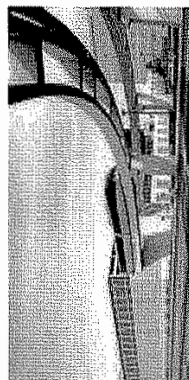
**Aeroporto di Treviso: nuovo terminal (2007)**



**Aeroporto di Venezia: nuovo parcheggio multipiano (2002-2005)**

### **Nuovi Progetti**

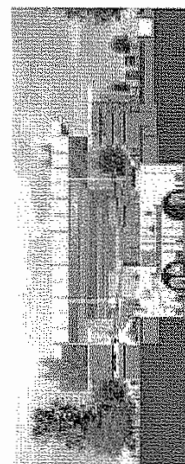
*(condizionati a stipula del Contratto di Programma)*



**Aeroporto di Venezia: people mover (2010-2011)**



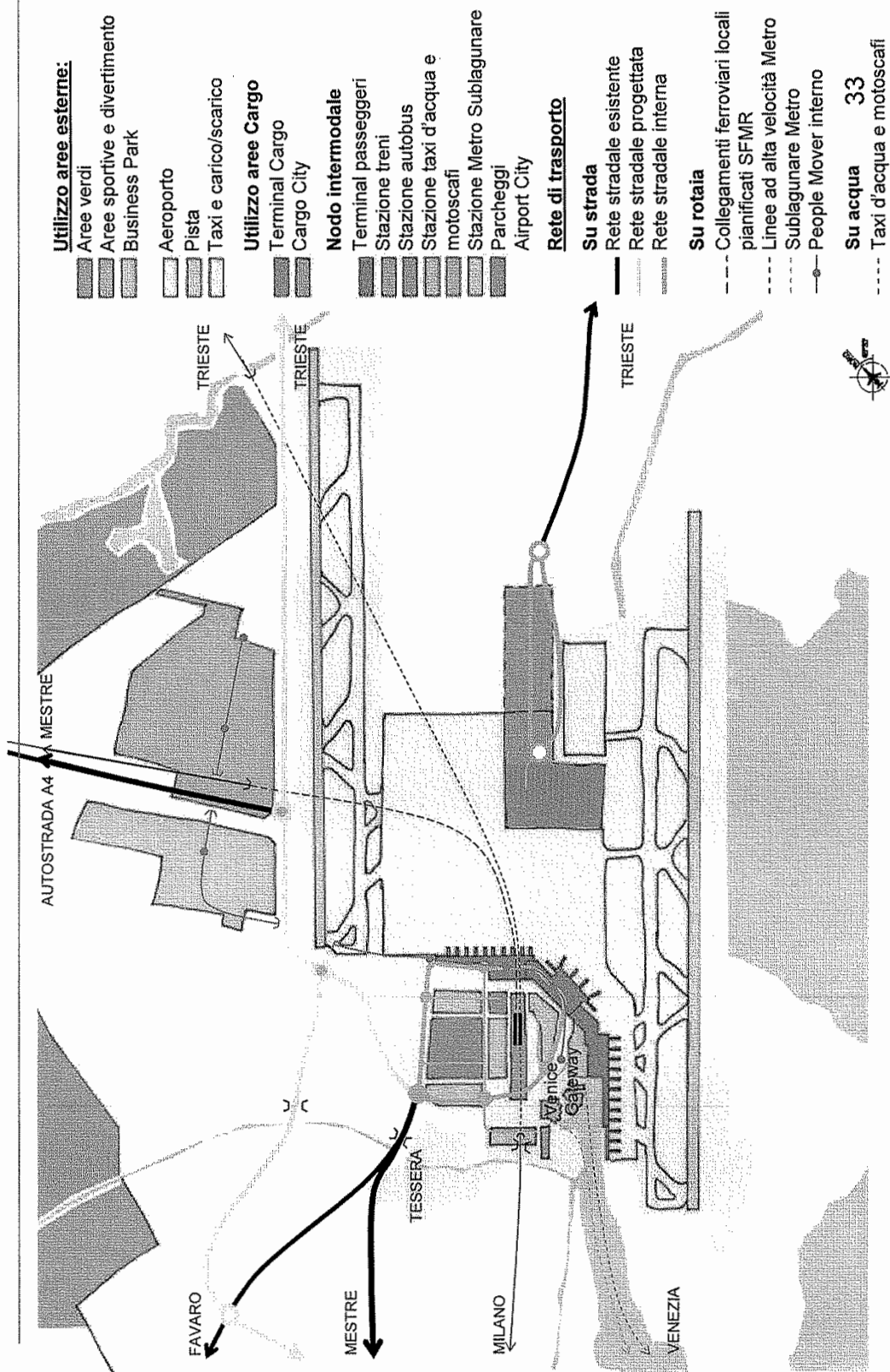
**Aeroporto di Venezia: espansione del terminal (2012-2014)**



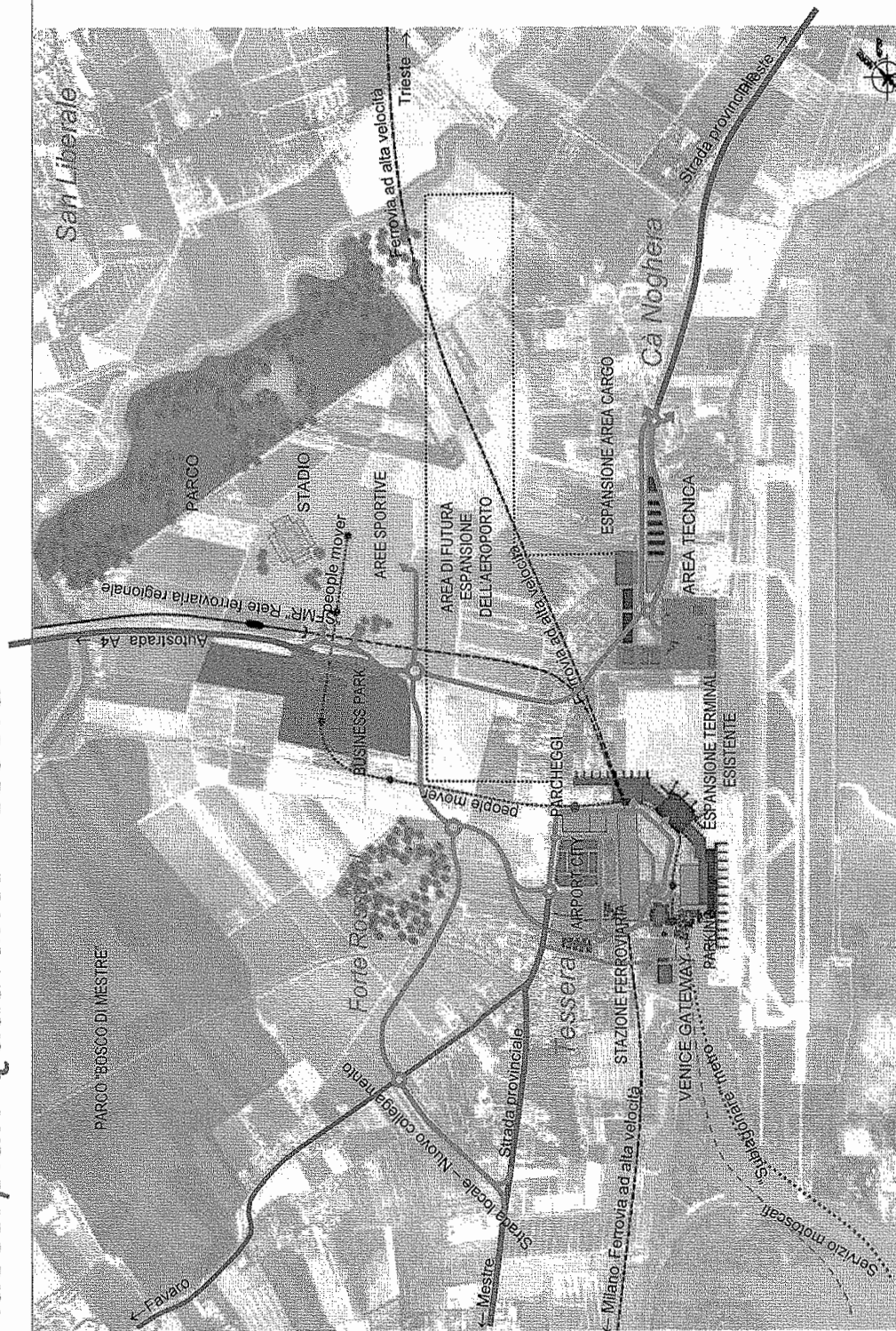
**Aeroporto di Venezia: stazione ferroviaria TAV (2015-2020)**



# Master plan nodo intermodale dell'aeroporto di Venezia

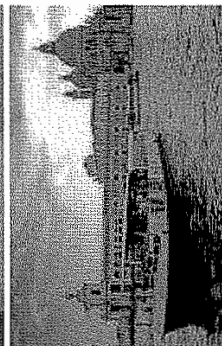
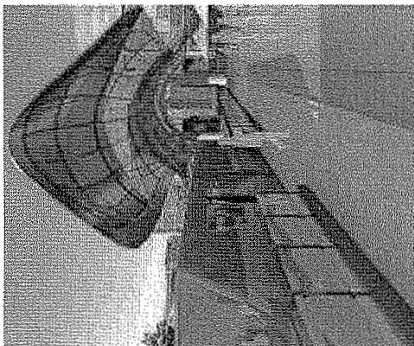


# Masterplan Quadrante Tessera

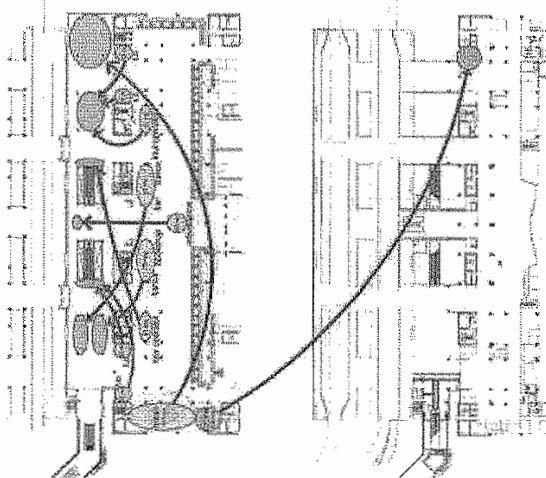


## *Modalità di trasporto: connessioni con l'aeroporto di Venezia*

- **Aereo:**  
Voli domestici e internazionali - Vertiport
- **Ferrovio:**  
Linee ad alta velocità e collegamenti con la rete ferroviaria locale SFMR  
Metropolitana "Sublagunare" per Venezia
- **Su acqua:**  
Servizio di motoscafi e taxi d'acqua
- **Rete stradale urbana:**  
Facile accessibilità alla viabilità statale e ottimi collegamenti alle aree urbane locali.  
Mezzi di trasporto pubblici (autobus e taxi)
- **Rete autostradale:**  
Facile accessibilità dalla A4 / A 27 / Passante di Mestre



## 1. Ampliamento aerostazione land side

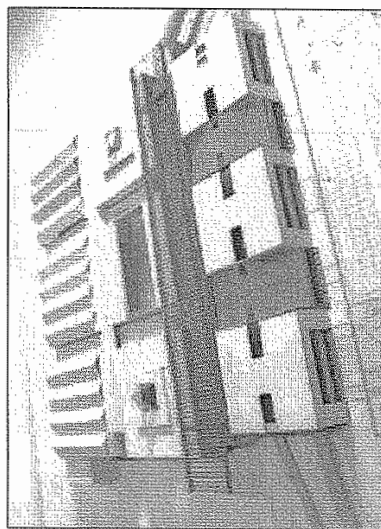


Il progetto nasce dalla necessità di **ampliare la hall partenze** la cui profondità impedisce, in alcuni mesi estivi, un adeguato funzionamento dei flussi pedonali con un conseguente abbassamento del livello di servizio.

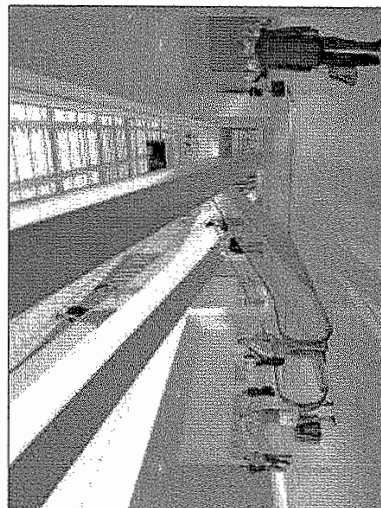
La realizzazione di un **nuovo corpo di fabbrica sul fronte principale** è l'unica soluzione possibile, in quanto eventuali ulteriori addizioni laterali non risolverebbero la criticità determinata dall'attuale limitata profondità della sala partenze.

Il nuovo volume sarà ottenuto "chiudendo" gli spazi aperti oggi presenti tra l'Aerostazione e la viabilità di accesso, ricavando così una **superficie aggiuntiva di ca 5 000 mq complessivi**.

Centralmente saranno collocati gli **elementi di risalita verticale** (tre scale mobili) mentre al piano terra lo spazio ospiterà, in coerenza con la situazione esistente, una vasca d'acqua.



Planimetria e plastico



Vista interna

**DIMENSIONAMENTO**  
Superficie aggiuntiva Partenze = 2.380 mq  
Superficie aggiuntiva Arrivi = 2.700 mq

**STATO: Progetto definitivo**

**COSTI**  
9.500.000 euro (importo lavori a base d'asta)

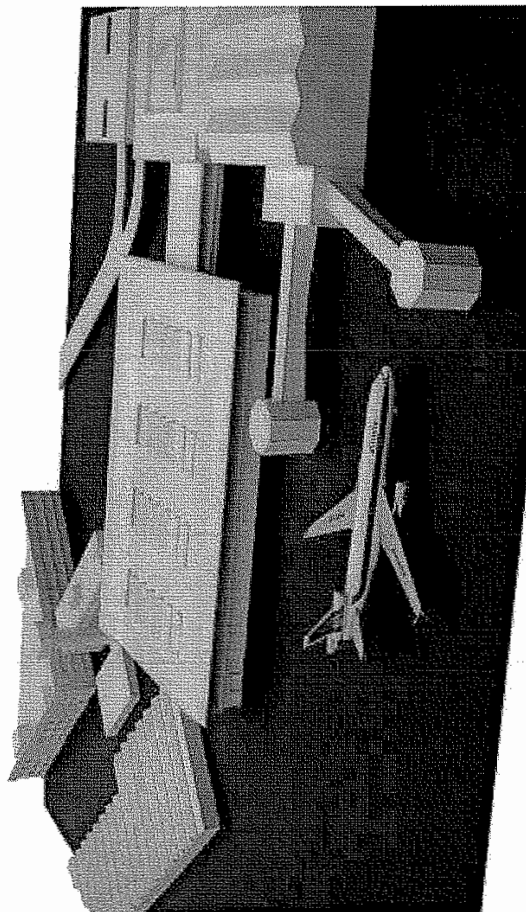
**TEMPISTICA\***  
23 mesi

(\* progettazione esecutiva, approvazioni, gara d'appalto, realizzazione)

## 2. Nuovo Edificio destinato ad Aerostazione con potenziamento Impianto BHS e Check-in

- Il Nuovo Edificio risponde alle esigenze di **maggior capacità dell'aerostazione.**
- Rispetto alla condizione attuale, **la maggior parte dell'impianto BHS verrà spostato nel Nuovo Edificio**, costruito sul lato verso Venezia dell'attuale aerostazione.
- Attualmente i caroselli di partenza bagagli sono sei; con l'espansione del sistema di smistamento si prevede l'inserimento di ulteriori 8 unità, per un totale di **14 caroselli** (fig.3).

<b>DIMENSIONAMENTO</b>	
Superficie zona BHS	7.740 mq
Superficie Check in	2.100 mq
Superficie Controlli sic.	700 mq
Superficie uffici	2.060 mq
Superficie commerciale	3.650 mq
<b>STATO : Studio di fattibilità</b>	
<b>COSTI</b>	
euro 20.000.000 (importo lavori a base d'asta)	
<b>TEMPISTICA* 32 mesi</b>	
(* progettazione esecutiva, approvazioni, gara d'appalto, realizzazione)	



Anche la riconsegna bagagli sarà potenziata con l'aggiunta di **due nuovi caroselli** (fig.2).

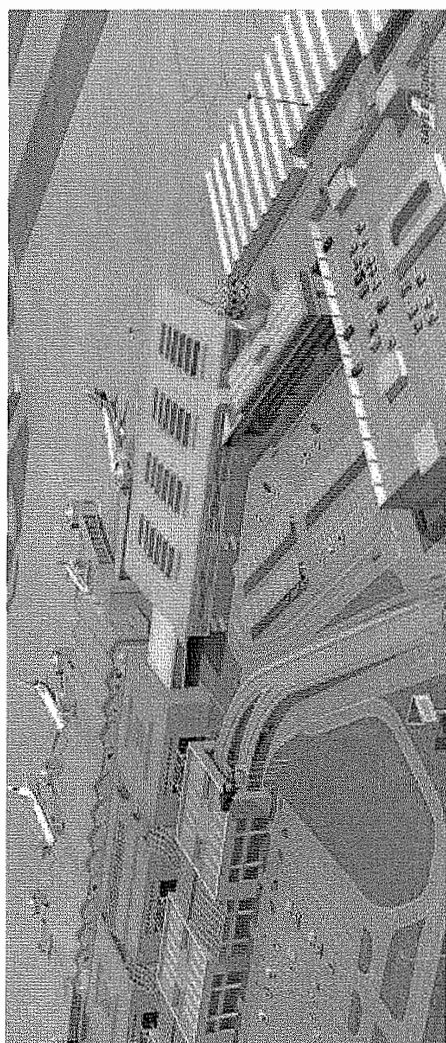
Al piano primo troveranno posto **30 nuovi banchi check-in, 6 varchi di sicurezza, nuovi uffici** e nuove aree commerciali (fig.1).

Nelle **aree liberate dal BHS nell'attuale Aerostazione** si potranno realizzare **8 nuovi gate remoti** (fig.2).

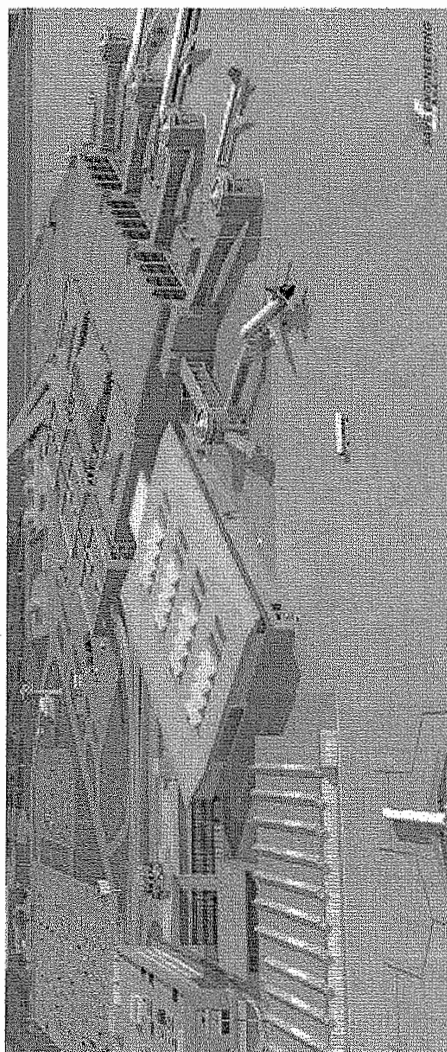


*2. Nuovo Edificio destinato ad Aerostazione con potenziamento Impianto BHS e Check-in*

Inserimento del nuovo edificio:



*vista da land-side*



*vista da air-side*

## 2. Nuovo Edificio destinato ad Aerostazione con potenziamento Impianto BHS e Check-in

- Alla nuova zona check-in i passeggeri accederanno dall'attuale piano partenze, attraverso un nuovo ed ampio collegamento (A-fig.1) situato a destra entrando.
- I passeggeri, effettuate le operazioni di check-in ed i controlli di sicurezza, accederanno all'attuale area commerciale air side; tale accesso avverrà mediante scala mobile (B-fig.1) che porterà i passeggeri dal nuovo fabbricato direttamente al secondo piano dell'esistente aerostazione.
- In tal modo si assicura l'aumento dei flussi al piano secondo e quindi la penetrazione commerciale.

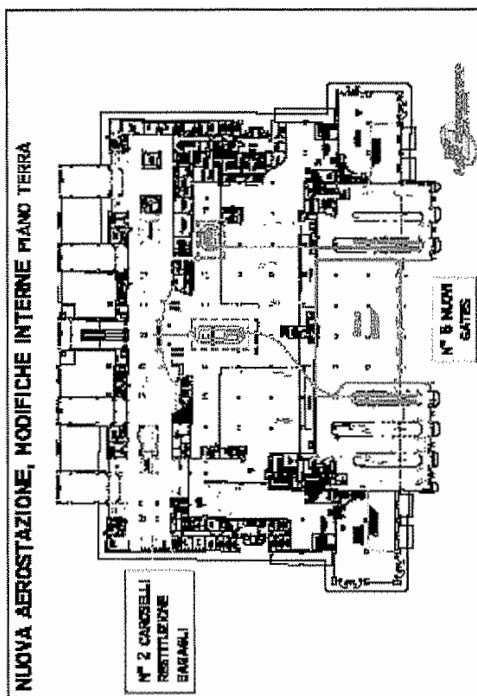


Figura 2

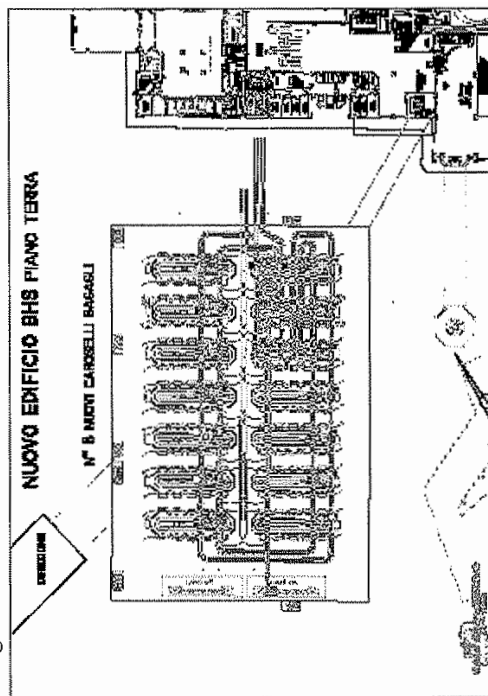


Figura 3

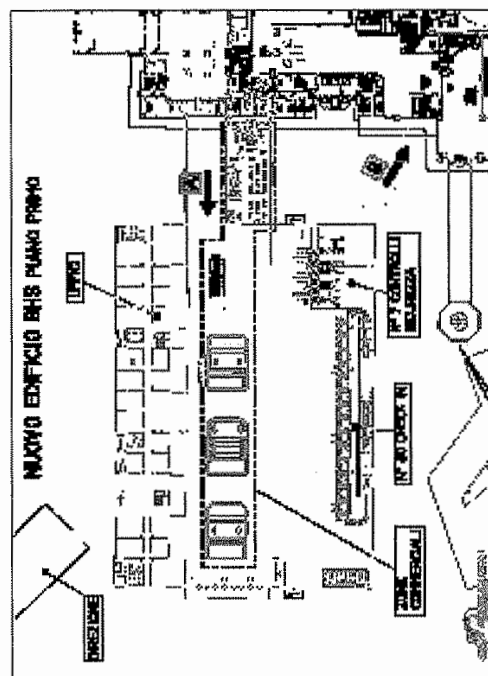
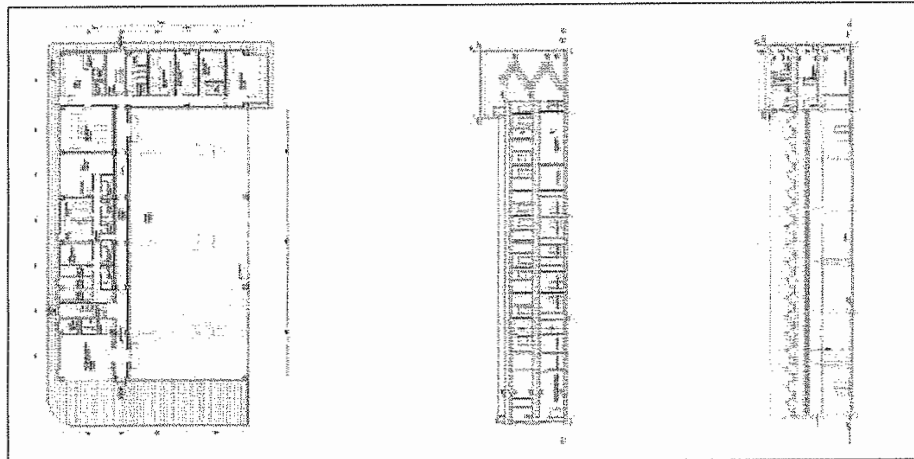


Figura 1

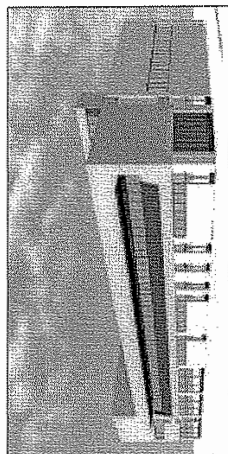


### 3.1 Nucleo elicotteri Guardia di Finanza

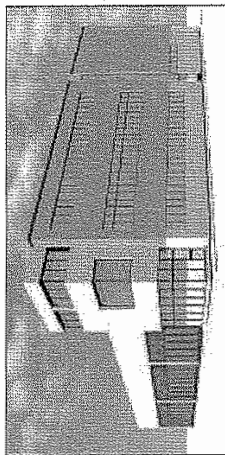
- Le opere devono essere eseguite per il rinnovo della **certificazione ENAC**
- L'edificio è composto da **due parti**: una destinata alle attività di **caserma** e la seconda (ad un piano) destinato ad **hangar** per gli elicotteri.
- La caratteristica tipologica di questo edificio è che l'elemento distributivo del corridoio funge da cerniera tra le due parti dell'edificio stabilendo un buon rapporto visivo grazie alla parete vetrata che le divide e a un buon rapporto di illuminazione naturale.



Planimetria piano terra e sezioni longitudinali



Vista Nord - Ovest



Vista Sud - Est

**DIMENSIONAMENTO**  
Superficie = 2.773 mq  
Volumetria = 24.850 mc

**STATO : Progetto definitivo**

**COSTI**

12.090.000 euro (intervento non scindibile dagli altri 2)

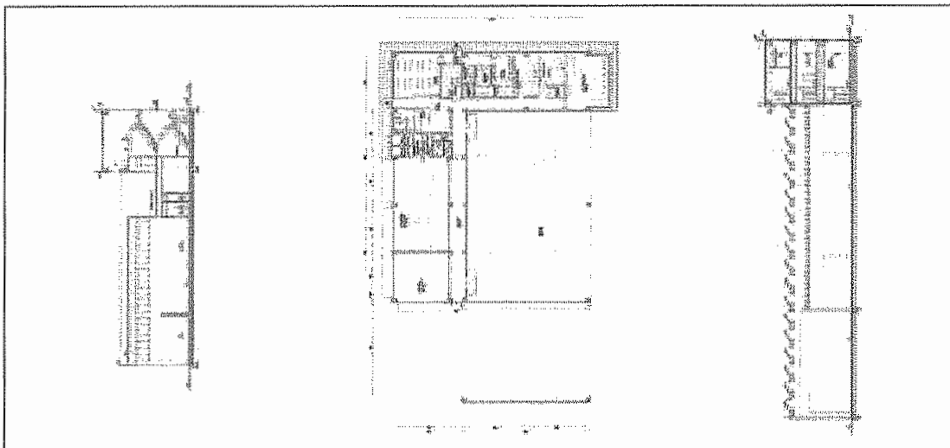
**TEMPISTICA\***

14 mesi

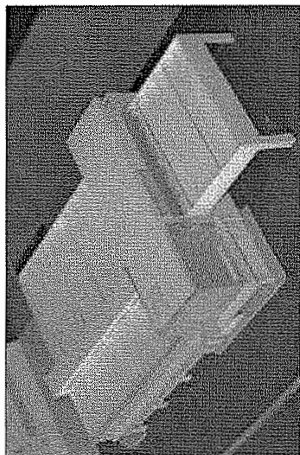
(\* progettazione esecutiva, approvazioni, gara d'appalto, realizzazione)

### 3.2 Nucleo elicotteri Vigili del Fuoco

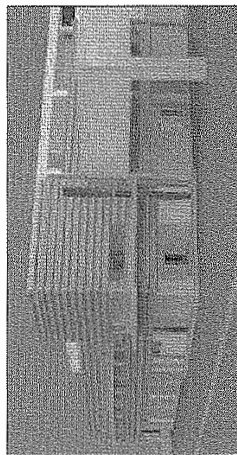
- Le opere devono essere eseguite per ottenere la **certificazione ENAC**.
- L'edificio è stato progettato in base alla superficie utile del fabbricato attuale, ma è stata prevista la possibilità di ampliare successivamente l'infrastruttura.
- È composto da **due parti**: una destinata alle attività di **caserma** e una destinata ad **hangar** per il ricovero e la manutenzione degli elicotteri dotata di ingressi indipendenti direttamente dal piazzale.



Planimetria piano terra e sezioni longitudinali



Vista dall'alto



Vista Nord - Ovest

**DIMENSIONAMENTO**  
Superficie = 2.389 mq  
Volumetria = 19.010 mc

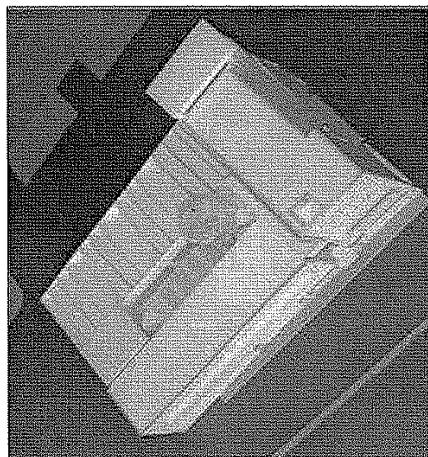
**STATO : Progetto definitivo**

**COSTI**  
12.090.000 euro (intervento non scindibile dagli altri 2)

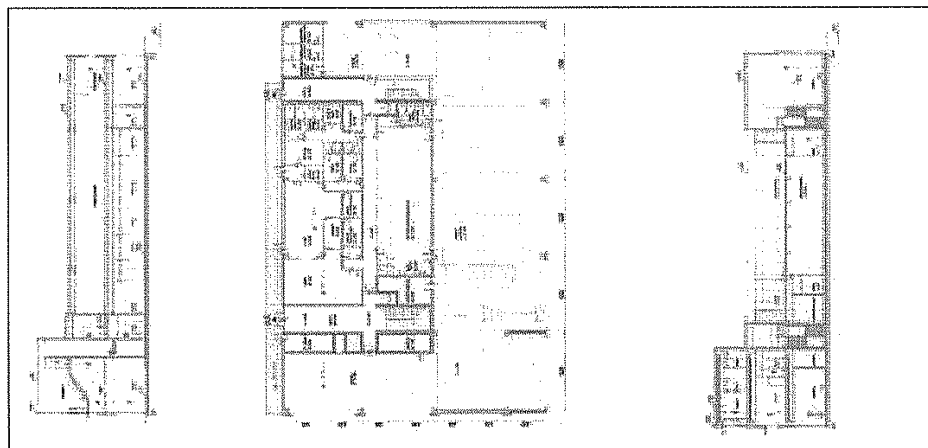
**TEMPISTICA\***  
14 mesi  
(\* progettazione esecutiva, approvazioni, gara d'appalto, realizzazione)

### 3.3 Presidio antincendio Vigili del Fuoco

- Le opere devono essere eseguite per ottenere la certificazione ENAC.
- Il Presidio Antincendio VVF sarà posto in **posizione baricentrica**, per consentire il **raggiungimento rapido delle testate** e per garantire il rispetto del tempo limite di intervento stabilito per la classe di aeroporto (2 min).
- Il nuovo edificio è stato dimensionato in accordo con le normative ICAO e con le normative italiane, e consentirà in futuro altresì di poter ricoverare 2 hovercraft per il soccorso in laguna di aeromobili in emergenza.



Vista dall'alto



Planimetria piano terra e sezioni longitudinali

**DIMENSIONAMENTO**  
Superficie = 2.236 mq  
Volumetria = 17.452 mc

**STATO . Progetto definitivo**

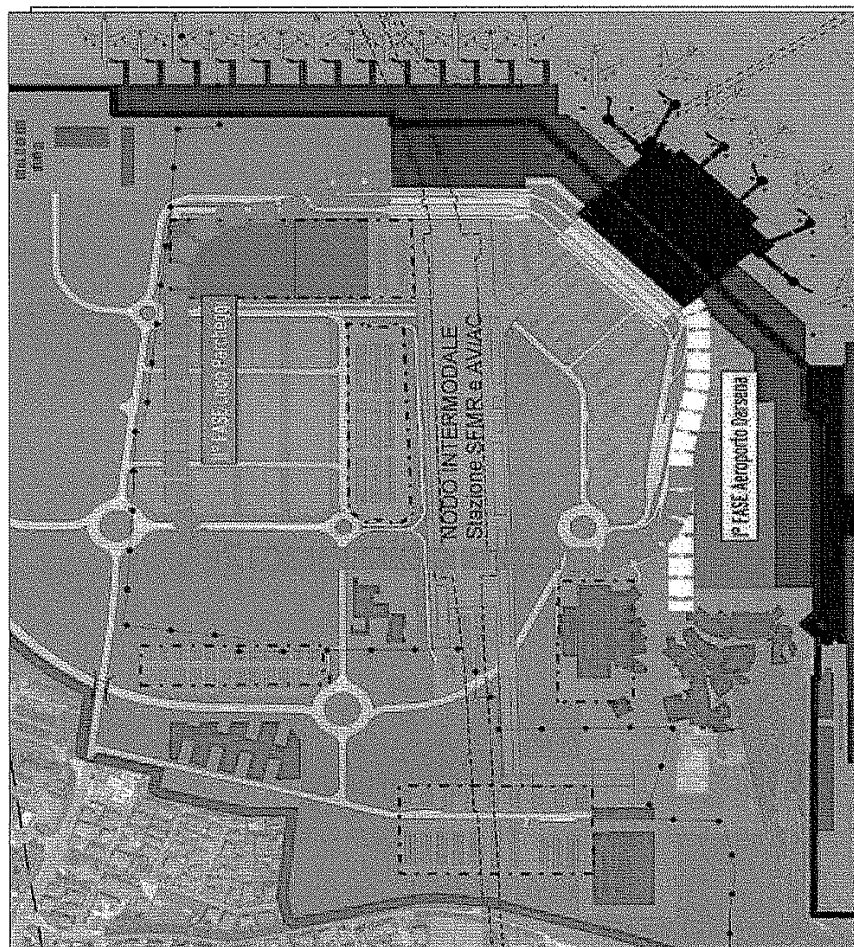
**COSTI**  
12.090.000 euro (intervento non scindibile dagli altri 2)

**TEMPISTICA\***

14 mesi  
(\* progettazione esecutiva, approvazioni, gara d'appalto, realizzazione)

#### 4. People Mover

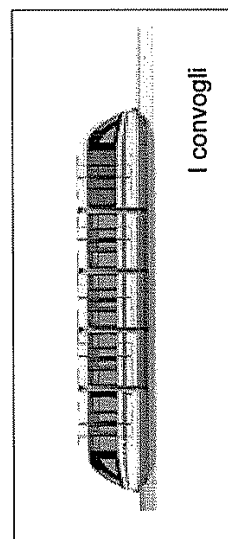
- Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico, denominato People Mover, che garantirà il **collegamento tra l'aerostazione e la darsena passando a fianco del parcheggio multipiano.**
- Il sistema di trasporto proposto, sarà progettato in modo da consentire **un'eventuale estensione futura verso la nuova stazione ferroviaria ad alta velocità, ai parcheggi e ulteriori sviluppi del Master Plan.**



- Percorso Giallo: primo stralcio
- Percorso Arancione: secondo stralcio

## 4. People Mover

- Questo sistema **utilizza treni che viaggiano su una monorotaia "people mover"**; rispetto al sistema di tappeti mobili "moving walkway", **la soluzione del people mover presenta minori costi di realizzazione, di gestione e di investimento.**
- **Il tempo di percorrenza previsto è di 7 minuti per A/R; ogni 3,5 minuti sarà presente un treno alla fermata.**
- Il sistema è modulare con la **possibilità di aumentare in futuro la capacità.**



### DIMENSIONAMENTO

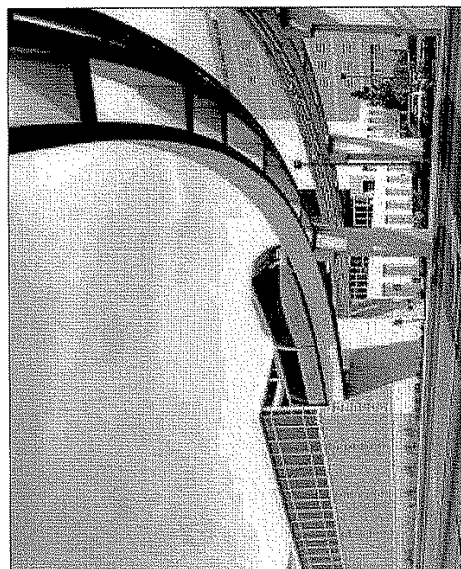
Estensione= 500 m circa  
Capacità = 1.200 persone/h per direzione

### STATO : Studio di fattibilità

**COSTI**  
6.500.000 euro

**TEMPISTICA\***  
18 mesi

(\* progettazione completa, approvazioni, gara d'appalto, realizzazione)

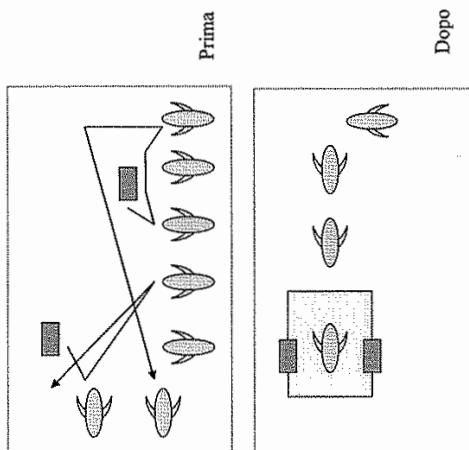


## 5. Completamento piazzola De-Icing

Oggetto del presente intervento è il **completamento** della costruzione della nuova piazzola de-icing, ubicata in prossimità della testata delle piste sussidiaria e principale.

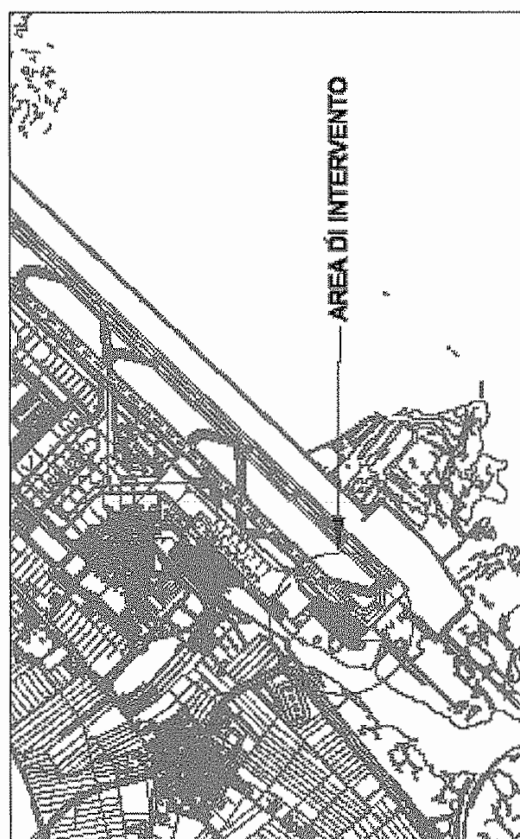
**Vantaggi :**

- Operativi: maggior produttività nelle operazioni di de-icing dovute al trattamento centralizzato
- Parcheggio aeromobili: nel periodo estivo si ottiene una piazzola aggiuntiva per aeromobili fino al B747



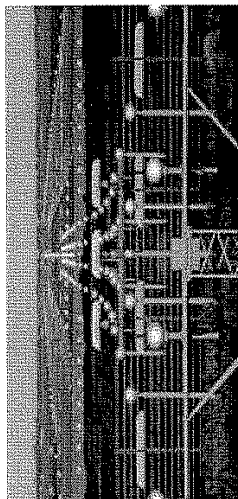
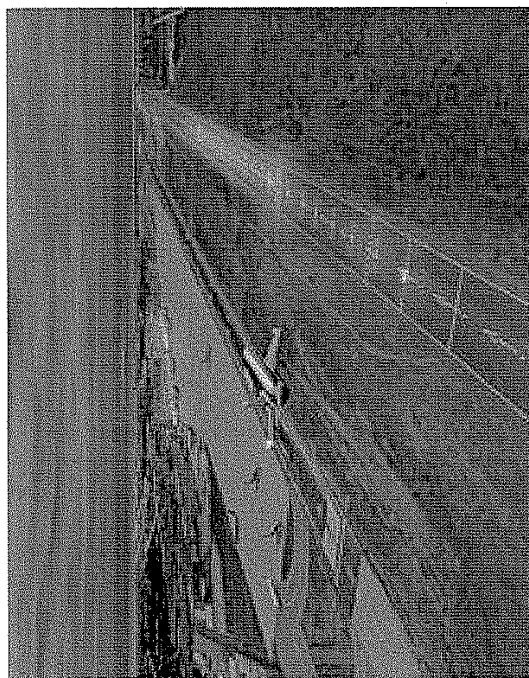
Il trattamento di de-icing è un servizio finalizzato alla sicurezza dei voli, che viene svolto durante la stagione invernale, al fine di garantire la manovrabilità degli organi di direzione degli aeromobili.

<b>DIMENSIONAMENTO</b>
Estensione= 1.600 mq circa
<b>STATO: Progetto esecutivo</b>
<b>COSTI</b>
2.556.000 euro
<b>TEMPISTICA*</b>
10 mesi
(* gara d'appalto, realizzazione)



## 6. Ristrutturazione impianti AVL

- Oggetto del presente intervento è la **ristrutturazione** degli impianti di Assistenza al Volo Notturno (AVL).
- **Sostituzione cavi primari:**  
Il particolare ambiente in cui sono installati gli impianti, caratterizzato da presenza di acqua e forte umidità, accelera l'invecchiamento dei cavi di alimentazione e pertanto se ne è decisa la sostituzione completa.



**Nuovo sistema di monitoraggio:**  
L'evoluzione tecnologica dei sistemi di controllo degli AVL ha reso disponibili, negli ultimi due anni, sistemi molto più affidabili ed efficaci dei sistemi precedenti. A favore della sicurezza si è pertanto decisa la completa sostituzione del sistema attualmente installato.

**DIMENSIONAMENTO**

Estensione = 242.000 m di cavo  
1.726 fuochi di pista

**STATO: Progetto esecutivo**

**COSTI**

5.500.000 euro

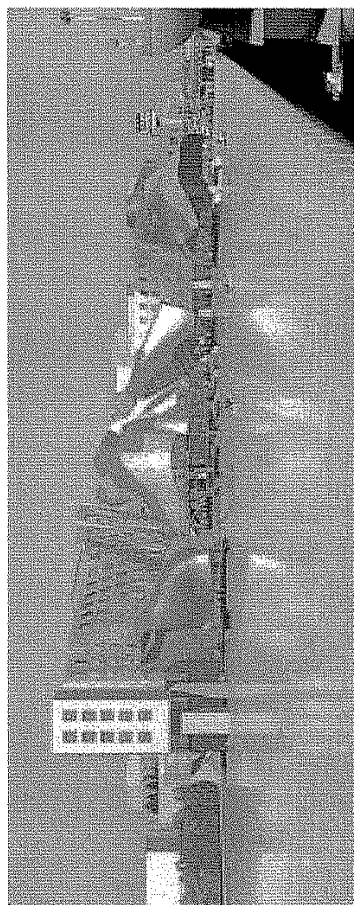
**TEMPISTICA\***

10 mesi

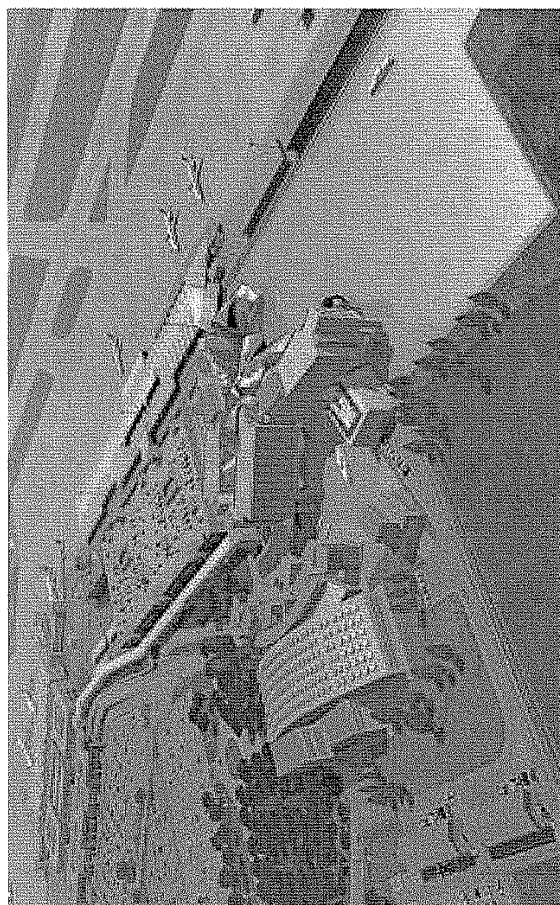
(\* gara d'appalto, realizzazione)



## 7. Progetto Venice Gateway



Vista dalla darsena



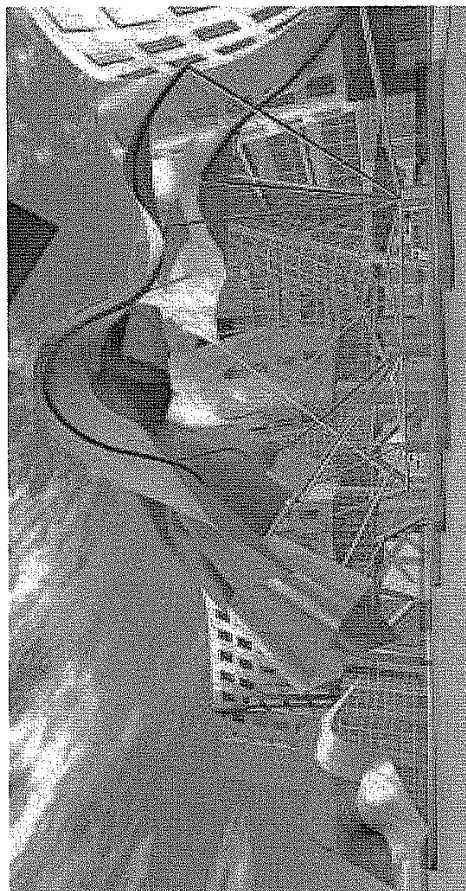
Vista dall'alto

- Il progetto "Venice Gateway" prevede la realizzazione di un nuovo complesso edilizio dedicato ai servizi per i passeggeri, costituito da un albergo e da un terminal acqueo situati nei pressi dell'aeroporto di Venezia Marco Polo, in corrispondenza della attuale darsena.
- Il Progetto definitivo del "Venice Gateway, avviato nel 1998, è stato completato nel 2003 in collaborazione con il noto architetto canadese Frank O. Gehry.



## 7. Progetto Venice Gateway

- Save ha avviato, nel corso del 2007, l'iter per selezionare, attraverso una gara ad evidenza pubblica, un soggetto privato che realizzi il progetto "Venice Gateway".



Particolare della copertura del terminal acqueo e prospettiva dell'albergo

- Il soggetto che si aggiudicherà l'iniziativa dovrà provvedere autonomamente al finanziamento e alla realizzazione dell'intera opera, sulla base del progetto definitivo redatto dall'architetto Gehry

### DIMENSIONAMENTO

Estensione\* => Hotel = 25.600 mq  
 Centro Congressi = 9.200 mq  
 Terminal acqueo = 2.400 mq  
 (\* totale area lorda edificata)

**STATO: Progetto Definitivo**

### COSTI

89.000.000 euro (stima)

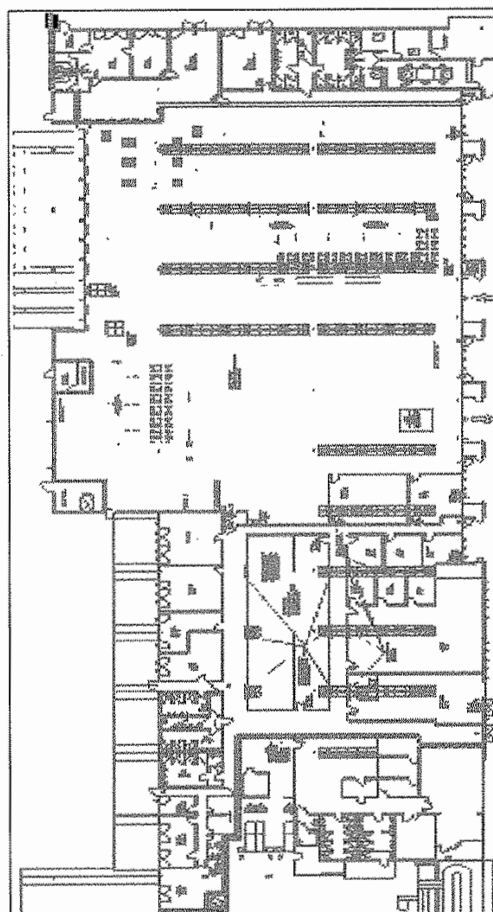
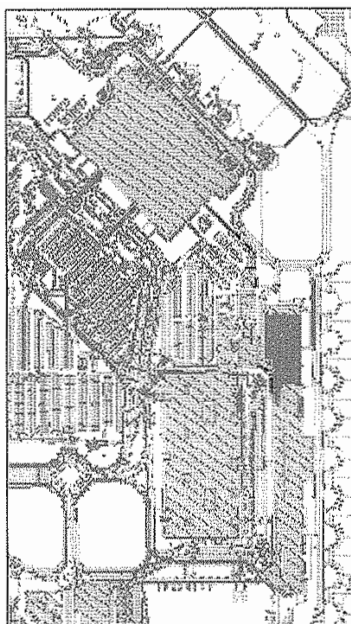
### TEMPISTICA\*

36-48 mesi

(\* gara, progettazione esecutiva, realizzazione)

## 8. Magazzino UPS: progetto completato

- L'intervento consiste nella **ristrutturazione di parte della superficie della vecchia aerostazione**, da destinare ad uso della società di **spedizionieri UPS**.
- La ristrutturazione non altera le volumetrie esistenti. E' previsto lo spostamento del confine demaniale in modo tale da riportare tutti gli spazi interni sul land-side e ri-configurare l'andamento della recinzione doganale esterna.



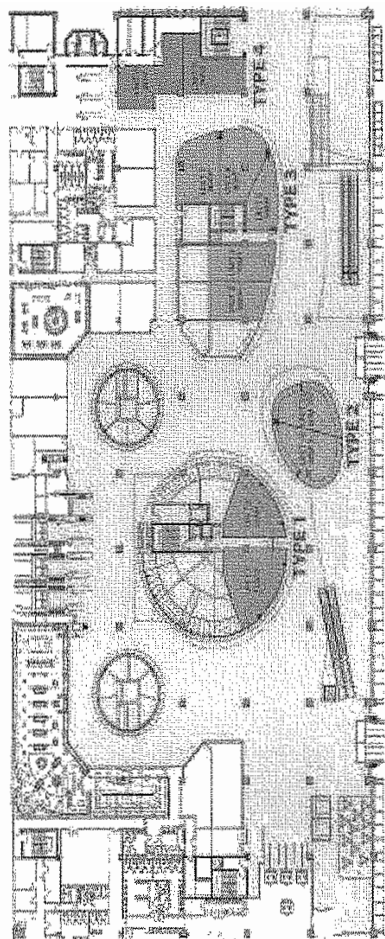
Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti unità a piano terra:

- a servizio della Dogana
- da locare ad UPS
- Uffici

<b>DIMENSIONAMENTO</b> Estensione= 3.600 mq circa
<b>STATO : Progetto <u>completato</u></b>
<b>COSTI</b> 1.200.000 euro
<b>TEMPERISTICA*</b> 6 mesi (* gara d'appalto, realizzazione)

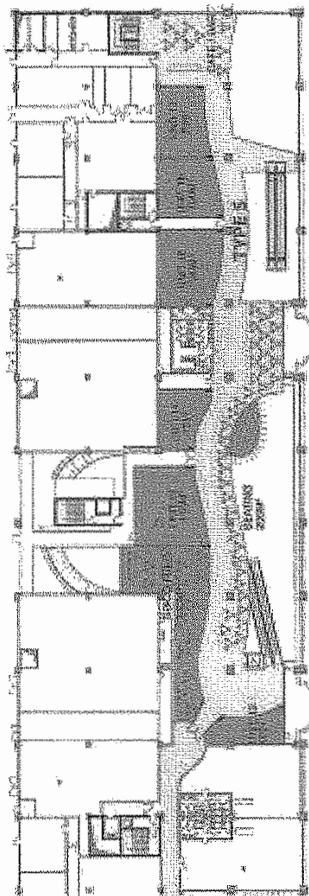
## 9. Aree commerciali Mac Arthur Glen: progetto completato

- Il progetto prevede, in area air side, un **nuovo lay-out** dell'area commerciale esistente al **piano primo** e la realizzazione di una **nuova galleria commerciale al piano secondo**, finalizzate a garantire servizi più qualificati ai passeggeri.



Pianta 1° piano

- La realizzazione della galleria commerciale al secondo piano comporta la necessità di un nuovo sistema di risalita garantita da due nuove scale mobili, in grado di assicurare una agevole fruizione degli spazi esistenti.



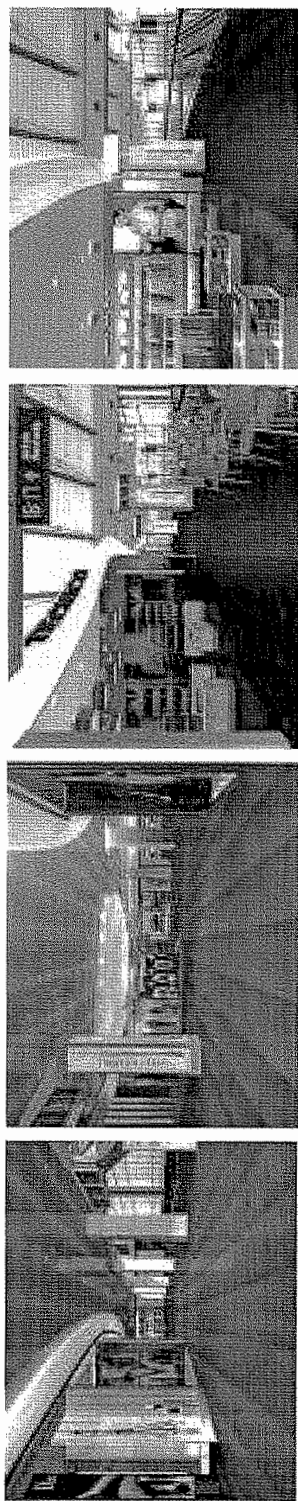
Pianta 2° piano

- I flussi pedonali vengono accompagnati ed indirizzati grazie alle nuove forme morbide delle vetrine dei negozi, allo studio della grafica nella segnaletica e alla nuova illuminazione verticale di accompagnamento.



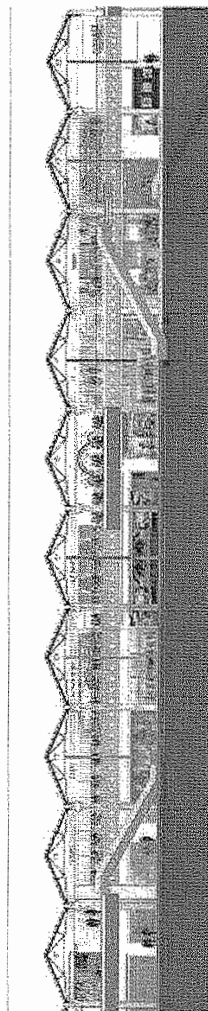
Sezione longitudinale

*9. Aree commerciali Mac Arthur Glen: progetto completato*



Viste tridimensionali

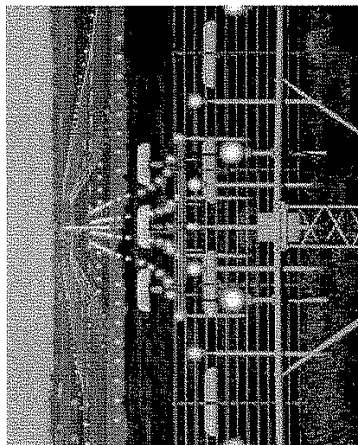
<b>DIMENSIONAMENTO</b>
Superficie = 2.200 mq c.a
Volumetria = 8.000 mc c.a
<b>STATO : Progetto completato</b>
<b>COSTI</b>
2.700.000 euro
<b>TEMPISTICA</b>
8 mesi
(progettazione preliminare/definitiva, progettazione esecutiva, approvazioni, gara d'appalto, realizzazione)



Sezione longitudinale

## 10. Adeguamento infrastrutture di volo: progetto completato

- Oggetto del presente intervento è l'**adeguamento** delle infrastrutture di volo, che insistono nelle zone limitrofe alle piste sussidiaria e principale.
- Tale intervento si rende necessario per garantire il rispetto delle normative emesse dall'ENAC in materia di sicurezza del volo.
- Verranno interessati numerosi manufatti di piccole dimensioni esistenti nei pressi delle piste, quali pozzetti e basamenti.



Verranno inoltre adeguate le zone di rispetto di fine pista, alcuni impianti segnaletici verticali, parte della segnaletica orizzontale e impianti di aiuto visivo luminoso.

**STATO:** Appalto esaurito e in fase di  
Consegna lavori

**COSTI**  
4.800.000 euro

**TEMPISTICA\***  
5 mesi  
(\* realizzazione)



## Disclaimer

Questo documento (il "Documento") è stato predisposto dall'Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a. - SAVE ("SAVE") e non può essere riprodotto e distribuito direttamente o indirettamente ad altri soggetti per scopi differenti. Il Documento non costituisce un'offerta e/o un invito all'acquisto ed alla sottoscrizione di azioni SAVE.

Le informazioni contenute nel Documento non sono state oggetto di verifica indipendente.

Nonostante il Documento sia stato predisposto adottando tutte le necessarie cautele per una corretta rappresentazione dei dati, SAVE, i suoi amministratori, dipendenti e collaboratori non prestano alcuna garanzia, esplicita o implicita circa la veridicità, l'accuratezza e la completezza delle informazioni ivi contenute, declinando espressamente ogni responsabilità al riguardo.

Il Documento contiene indicazioni che riflettono le attuali opinioni del Management. Qualsiasi indicazione sul futuro dell'azienda è da considerarsi quale stima e previsione, ed è stata elaborata sulla base delle informazioni disponibili, delle più affidabili stime attuali e/o di assunzioni considerate ragionevoli. I suddetti dati, stime, previsioni ed assunzioni possono rivelarsi incompleti e/o errati e incorporano numerosi elementi di rischio e incertezza che sono al di fuori del controllo di SAVE.

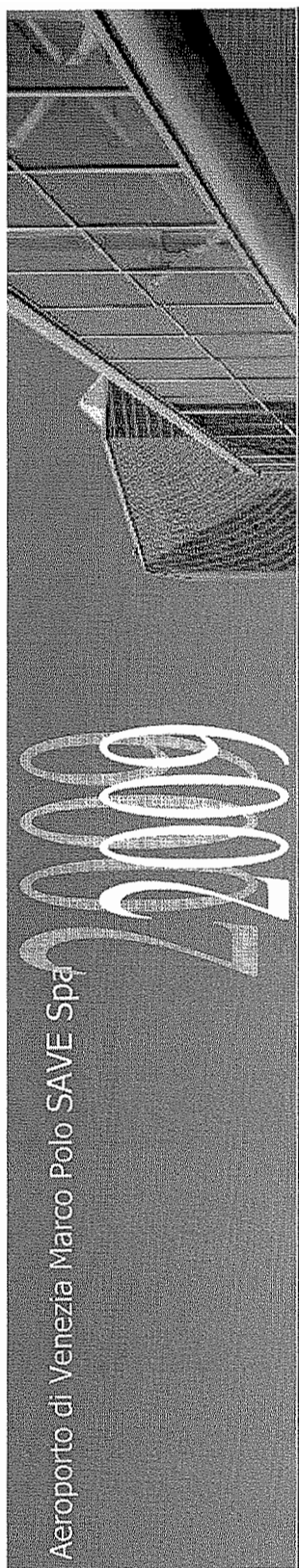
Questo Documento e ogni parte o copia di esso non possono essere trasmessi o distribuiti negli Stati Uniti ed a soggetti che sono "US Person" secondo la definizione contenuta nella Regulation S del Securities Act, come successivamente modificato. Il Documento e ogni parte o copia di esso non possono inoltre essere trasmessi o distribuiti in Canada, Giappone e Australia ed ai soggetti ivi residenti. Qualsiasi omissione può costituire una violazione delle leggi dei paesi indicati e SAVE non potrà essere ritenuta responsabile.

La trasmissione e distribuzione del Documento in altre giurisdizioni diverse da quelle sopra indicate potrebbe essere soggetta a delle limitazioni e si ritiene che i soggetti che ne venissero in possesso ne siano perfettamente consapevoli. In caso di tali violazioni, SAVE non potrà essere ritenuta responsabile.

Prendendo visione del Documento, ciascun soggetto accetta quanto sopra menzionato.







**AEROPORTO DI TREVISO ANTONIO CANOVA**  
Audizione Enac

**GESTIONE TOTALE QUARANTENNALE**

**29 Aprile 2009**



*Indice*

- *STATO DELL'ARTE*
- *CRITERI DEL PIANO*
- *PRINCIPALI CONTENUTI DEL PIANO*
- *PRINCIPALI INTERVENTI E INVESTIMENTI PREVISTI DAL PIANO*
- *AREE DA ACQUISIRE*
- *PIANO DI SVILUPPO*

### *Stato dell'arte*

- L'aeroporto di Treviso opera oggi in regime di anticipata occupazione ai sensi dell'art. 17 D.L. 25/03/1997 n. 67, Convertito dalla legge 23/05/1997 n. 135
- Il passaggio al regime di Gestione Totale avverrà a seguito dell'emissione dell'apposito Decreto interministeriale, previa delibera del CdA di ENAC.
- AERTRE ha presentato il Piano entro i termini definiti da ENAC il 23.06.06. ENAC ha poi avviato l'istruttoria approvativa attraverso il proprio gruppo di lavoro e ha inviato ad AERTRE una prima nota contenente commenti ed integrazioni in data 10.01.07 sulla base del Piano presentato ed in queste settimane aggiornato ed integrato
- In particolare, a seguito delle indicazioni ricevute da ENAC con la citata nota e delle determinazioni ed orientamenti ministeriali sull'argomento, AERTRE ha rielaborato il Piano degli interventi ed economico finanziario che è ora pronto per la definitiva presentazione ad ENAC nel nuovo quadro societario (integrazione con SAVE)

### *Criteria del Piano*

- Il Piano è basato sulla valorizzazione del "Sistema aeroportuale Venezia - Treviso" in termini di:
  - strategie di coordinamento e sviluppo del traffico
  - aggiornamento e sviluppo delle infrastrutture
  - ottimizzazione della gestione e sostenibilità ambientale
- Gli investimenti previsti nel Piano sono distinti per fasi in funzione della domanda e della possibilità di armonizzare la capacità e i livelli di servizio in ragione delle strategie di coordinamento con lo scalo di Venezia
- Il programma degli interventi garantirà la realizzazione prioritaria delle opere necessarie all'adeguamento operativo (AVL e riqualificazione pista) ed alla sicurezza
- Verranno impiegate risorse organizzative ed economiche per l'ampliamento del sedime aeroportuale, sia mediante accordi con l'Aeronautica Militare che con acquisizione di aree private, per la ridestinazione delle quali verranno definiti opportuni rapporti con gli Enti locali

### *Principali contenuti del Piano*

- Il programma degli interventi garantisce, così come richiesto dal DM n. 521 del 12.11.97 e dalla Circolare AC 12479, la coerenza fra domanda e offerta di infrastrutture, sicurezza e livelli di servizio, sostenibilità degli investimenti
  - Il Piano comprende gli interventi e i conseguenti investimenti articolati in tre orizzonti temporali:
    - Breve periodo, 2008 - 2013 : Importo = 23 mio euro
    - Piano di sviluppo, 2014 - 2027 : Importo = 61 mio euro
    - Lungo termine, 2028 - 2047 : Importo = 55 mio euro
- Totale 2008 - 2047 : Importo 139 mio euro
- Il Piano individua, in riferimento al PSA, le aree di espansione dello scalo nel prossimo quarantennio, sia private che militari

---

*Principali interventi ed investimenti previsti dal Piano*

---

**1. Breve periodo 2008 – 2013**

- Interventi art. 17, adeguamento operativo infrastrutture airside (AVL – pista)
- Parcheggi auto e terminal bus su area della vecchia aerostazione
- Acquisizione struttura esistente per realizzare il nuovo presidio VFF
- Acquisizione area privata per la realizzazione del nuovo deposito carburante
- Acquisizione area privata per la realizzazione parcheggio a raso su aree private e area ex Uffici AerTre 200 p.a.
- Interventi viabilità interna e sistemazioni a verde

## *Principali interventi ed investimenti previsti dal Piano*

### **2. 2014 - 2027 - Piano di sviluppo**

- Acquisizione aree militari
- Acquisizione da privati dell'area compresa tra sedime aeroportuale e strada Noalese
- Ampliamento Terminal aeroportuale
- Ampliamento piazzale aeromobile in relazione alle esigenze di traffico
- Ampliamento parcheggi a raso
- Realizzazione nuovo presidio V.V.F. e nuovo deposito carburante
- Nuovo parcheggio multipiano
- Nuova area cargo per i corrieri con relativa nuova viabilità di accesso
- Nuovo hangar manutenzione
- Nuovo deposito mezzi di rampa su ex presidio V.V.F.

## *Principali interventi ed investimenti previsti dal Piano*

### **3. 2028 - 2047 - lungo termine**

- Acquisizione aree private fronte Terminal su lato opposto della strada Noalese
- Nuovo parcheggio multipiano
- Servizi di supporto alle attività aeroportuali
- Ampliamento parcheggio a raso antistante il Terminal
- Ampliamento piazzale aeromobile in relazione alle esigenze di traffico

#### **Note e considerazioni sugli investimenti previsti**

- Il Programma di intervento tiene conto del procedimento in atto di cambio di regime dello scalo da militare a civile. Non essendo definibile con precisione il tempo ancora necessario per concludere l'iter, l'individuazione delle opere da realizzare è stata fatta escludendo il coinvolgimento nel primo periodo di aree non ancora nella disponibilità di ENAC.

*Aree da acquisire*

