



REGIONE MARCHE

SERVIZIO Governo del Territorio, Mobilità Infrastrutture

P.F. Infrastrutture ferroviarie, Mobilità Logistica

PIANO REGIONALE INFRASTRUTTURE, TRASPORTO MERCI, LOGISTICA

Scheda **4**

AEROPORTI E AVIOSUPERFICI

PARTE 1

AEROPORTO DELLE MARCHE “RAFFAELLO SANZIO”



| | | |
|------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | IL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO | 1 |
| 2 | L'AEROPORTO DELLE MARCHE "RAFFAELLO SANZIO" – STATO ATTUALE..... | 10 |
| 2.1 | Società di Gestione..... | 10 |
| 2.1.1 | Consiglio di Amministrazione | 12 |
| 2.1.2 | Collegio Sindacale | 12 |
| 2.1.3 | Organico | 12 |
| 2.1.4 | Attività' | 12 |
| 2.2 | Traffico Passeggeri e Merci | 13 |
| 2.2.1 | Catchment Area dell'Aeroporto di Ancona | 16 |
| 2.2.2 | Analisi della catchment area primaria (principali evidenze) | 17 |
| 2.3 | INFRASTRUTTURE | 19 |
| 2.3.1 | Dati di riferimento generali dell'aeroporto..... | 19 |
| 2.3.2 | Pista di volo | 20 |
| 2.3.3 | Vie di rullaggio | 21 |
| 2.3.4 | Piazzali aeromobili..... | 21 |
| 2.3.5 | Aerostazione passeggeri | 22 |
| 2.3.6 | Distribuzione orizzontale degli spazi | 23 |
| 2.3.7 | Distribuzione verticale degli spazi | 24 |
| 2.3.8 | Distribuzione funzionale | 24 |
| 2.3.9 | Altre infrastrutture | 25 |
| 2.3.10 | Sosta ed accessibilità | 26 |
| 2.4 | INTERVENTI ESEGUITI (2000-2006) | 27 |
| 2.4.1 | Completamento deposito carburanti | 28 |
| 2.4.2 | Ampliamento piazzali di sosta aeromobili | 28 |
| 2.4.3 | Completamento edificio ricovero mezzi di rampa..... | 28 |
| 2.4.4 | Ampliamento Edificio Cargo | 29 |
| 2.4.5 | Adeguamento viabilità e parcheggi | 29 |
| 2.4.6 | Nuova aerostazione passeggeri | 30 |
| 2.4.7 | Riqualifica Pavimentazione Bituminosa Pista di Volo | 32 |
| 2.4.8 | Valutazione finale sullo stato attuale dell'infrastruttura | 32 |
| 3 | PIANI INDUSTRIALI E PROGRAMMA DI INTERVENTI | 34 |
| 3.1 | IL PIANO INDUSTRIALE 2007-2011 | 34 |
| 3.2 | IL PIANO INDUSTRIALE 2008-2012..... | 34 |
| 3.2.1 | Incremento del traffico passeggeri e merci | 34 |
| 3.2.2 | Attività Commerciali | 35 |
| 3.2.3 | Razionalizzazione..... | 35 |
| 3.2.4 | Ricavi da attività avio | 35 |
| 3.2.5 | Ricavi non avio | 37 |
| 3.2.6 | La dinamica dei costi | 38 |
| 3.3 | PROGRAMMA DI INTERVENTI 2008-2043 | 39 |
| 3.3.1 | La programmazione a breve termine (2008–2012) | 39 |
| 3.3.2 | La pianificazione a medio termine (2013–2021) | 41 |
| 3.3.3 | La pianificazione a lungo termine (2022–2043) | 42 |
| 3.4 | Piano industriale 2009-2019 – linee guida –..... | 43 |
| 3.4.1 | Strategie di breve, medio, e lungo periodo..... | 43 |
| 3.5 | Azioni Regionali | 45 |



1 IL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

Il sistema aeroportuale italiano si presenta frammentato in decine di scali di piccole-medie dimensioni, essendo composta da oltre 100 scali civili di cui 48 adibiti al traffico commerciale (Fig. 1) e si caratterizza per una domanda fortemente dispersa sul territorio, i numeri dimostrano una debolezza strutturale data dalla segmentazione del comparto.

La causa di tale frammentazione può in parte essere ricondotta alla mancata definizione di un piano nazionale del trasporto aereo. Ciò ha fatto sì che la spinta verso il miglioramento della posizione competitiva di ogni singolo aeroporto sia avvenuta ed avvenga in un quadro di scarsa consapevolezza e confronto.



Fig. 1: Panorama aeroportuale italiano

| Classe | Aeroporti | Pax 2006 | Pax 2002 | Var 2006/2002 | Mov 2006 | Mov 2002 | Var 2006/2002 |
|----------|-------------------------|--------------------|-------------------|---------------|------------------|------------------|---------------|
| A | Roma FCO | 30.176.760 | 25.340.383 | 19% | 315.627 | 282.787 | 12% |
| | Milano MXP | 21.767.267 | 17.441.250 | 25% | 247.456 | 214.886 | 15% |
| B | Milano LIN | 9.696.515 | 7.815.316 | 24% | 131.615 | 110.494 | 19% |
| | Venezia | 6.342.178 | 4.216.398 | 50% | 82.199 | 65.849 | 25% |
| | Catania | 5.396.380 | 4.079.609 | 32% | 53.846 | 48.467 | 11% |
| | Bergamo | 5.244.794 | 1.252.878 | 319% | 56.358 | 33.493 | 68% |
| | Napoli | 5.095.969 | 4.132.874 | 23% | 61.708 | 63.690 | -3% |
| | Roma CIA | 4.945.066 | 960.263 | 415% | 63.915 | 29.259 | 118% |
| | Palermo | 4.280.614 | 3.539.435 | 21% | 47.335 | 44.330 | 7% |
| | Bologna | 4.001.436 | 3.414.475 | 17% | 63.585 | 54.956 | 16% |
| | Torino | 3.260.974 | 2.787.091 | 17% | 60.838 | 59.931 | 2% |
| C | Pisa | 3.014.656 | 1.654.570 | 82% | 37.509 | 26.757 | 40% |
| | Verona | 3.007.965 | 2.185.785 | 38% | 39.949 | 35.931 | 11% |
| | Cagliari | 2.492.710 | 2.178.860 | 14% | 31.232 | 27.389 | 14% |
| | Bari | 1.972.926 | 1.259.290 | 57% | 27.294 | 20.860 | 31% |
| | Olbia | 1.832.085 | 1.385.144 | 32% | 32.942 | 23.118 | 42% |
| | Firenze | 1.531.406 | 1.385.056 | 11% | 27.454 | 31.705 | -13% |
| | Lamezia T. | 1.356.998 | 901.503 | 51% | 14.641 | 11.130 | 32% |
| | Treviso | 1.340.874 | 536.055 | 150% | 17.150 | 11.376 | 51% |
| | Genova | 1.080.001 | 1.040.442 | 4% | 27.350 | 28.751 | -5% |
| | Alghero | 1.070.491 | 804.937 | 33% | 11.028 | 11.366 | -3% |
| | Brindisi | 815.541 | 629.218 | 30% | 10.696 | 8.076 | 32% |
| D | Trieste - Ronchi dei L. | 677.106 | 672.631 | 1% | 17.283 | 19.678 | -12% |
| | Forlì | 618.521 | 150.309 | 311% | 8.355 | 3.714 | 125% |
| | Reggio Cal. | 607.727 | 463.662 | 31% | 11.414 | 5.830 | 96% |
| | Ancona | 481.588 | 463.837 | 4% | 14.711 | 19.977 | -26% |
| | Pescara | 340.699 | 295.875 | 15% | 12.139 | 11.559 | 5% |
| | Rimini | 324.454 | 209.598 | 55% | 6.986 | 6.047 | 16% |
| | Trapani | 312.459 | 49.932 | 526% | 6.379 | 2.958 | 116% |
| | Brescia | 232.465 | 307.598 | -24% | 9.715 | 13.824 | -30% |
| | Parma | 127.674 | 62.139 | 105% | 10.817 | 13.017 | -17% |
| | Crotone | 104.421 | 27.722 | 277% | 2.031 | 2.039 | 0% |
| | Bolzano | 76.162 | 42.451 | 79% | 16.573 | 12.427 | 33% |
| E | Perugia | 45.281 | 56.221 | -19% | 7.586 | 11.131 | -32% |
| | Cuneo | 35.106 | 18.165 | 93% | 8.229 | 12.861 | -36% |
| | Foggia | 8.226 | 7.172 | 15% | 3.540 | 3.253 | 9% |
| | Totale | 123.715.495 | 91.768.144 | 35% | 1.597.485 | 1.382.916 | 16% |

Fig. 2: Evoluzione del traffico negli scali italiani (fonte CERTeT)

In Fig. 2 gli scali italiani sono suddivisi per classe dimensionale: appartengono alla fascia A (con più di 10.000.000 di passeggeri) i due hub Fiumicino e Malpensa, alla fascia B, con un traffico di passeggeri compreso tra i 4 e i 10 milioni, gli scali di Linate, Venezia, Catania, Bergamo, Napoli, Ciampino, Palermo e Bologna, alla fascia C appartengono gli 11 aeroporti con traffico compreso tra 4 milioni e 1 milione di passeggeri, ed alla fascia D quelli tra il milione e i 100 mila passeggeri, tra questi ultimi vi è anche l'aeroporto delle Marche; nella fascia E infine sono compresi gli scali con traffico minore di 100 mila passeggeri.

I sistemi aeroportuali di Roma e Milano hanno, nel 2006, assorbito da soli circa il 53,8% del traffico passeggeri ed il 65,1% del traffico merci; solo altri quattro scali, Venezia, Catania, Napoli e Bergamo, hanno registrato un traffico passeggeri superiore a 5 milioni annui mentre in altri 14 aeroporti tale

volume ha superato il milione. Dei restanti aeroporti, solo altri 11 hanno superato i 100.000 passeggeri.

La distribuzione geografica del traffico dei passeggeri in Italia mostra una distribuzione % sostanzialmente costante nel periodo 2002-2008:

- il Nord si attesta su una quota stabilmente superiore al 43% del totale traffico passeggeri sebbene in calo rispetto al 2007 dovuto in parte alla perdita di traffico sullo scalo di malpensa pari a circa il 20%;
- il Centro si attesta attorno al 35% del totale traffico;
- il Sud e le Isole si collocano attorno al 21% del totale traffico.

Facendo una analisi sul medio-lungo periodo 2003-2008, il traffico passeggeri in Italia mostra una sostenuta crescita, evidenziata da un CAGR pari al 5,8%, mentre il cargo traffico domestico ha evidenziato una crescita, con un CAGR pari a circa lo 0,8%.

Il trasporto aereo italiano mostra una crescita superiore alla media europea che nel 2006 ha fatto registrare, rispetto all'anno precedente, un aumento nel numero dei passeggeri pari al 5,3% e pari al 4,1% nei movimenti.

Nel 2008 il numero totale dei passeggeri è stato pari a circa 134 mln contro i circa 101 mln del 2003 (+ 33 mln circa). Il trend negli anni è positivo; tuttavia si registra un rallentamento della crescita nel periodo 2007-2008 che si attesta intorno al -1.8%.

Nello stesso anno, il traffico cargo in Italia ha raggiunto 919.935 tonnellate, di cui il 90% relativo al trasporto merci ed il restante 10% circa allo smistamento della posta. La maggior parte del traffico cargo (i.e. oltre il 90%) è originato da voli internazionali, connessi alle attività di import/export con l'estero.

| anno 2005 | | | | | | | | | | | anno 2004 | | | | | |
|--------------------|-----------------|--------|---------------------|--------|--------------|--------|------------|--------|------------|--------|--------------------|-----------------|----------------------|--------------|--------|---------|
| Aeroporto | Merce via aerea | | Merce aviocamionata | | Totale merce | | Posta | | Totale | | Aeroporto | Merce via aerea | Merce avio-camionata | Totale merce | Posta | Totale |
| | tonnellate | 05/04 | tonnellate | 05/04 | tonnellate | 05/04 | tonnellate | 05/04 | tonnellate | 05/04 | | tonnellate | | | | |
| 1 MI-Malpensa | 368.976 | 6,3% | - | - | 368.976 | 6,3% | 15.776 | 11,3% | 384.752 | 6,5% | 1 MI-Malpensa | 347.065 | - | 347.065 | 14.172 | 361.237 |
| 2 RM-Fiumicino | 129.923 | -1,6% | - | - | 129.923 | -1,6% | 41.299 | -4,1% | 171.222 | -2,2% | 2 RM-Fiumicino | 132.020 | - | 132.020 | 43.077 | 175.097 |
| 3 BG-Orio al Serio | 135.092 | 4,2% | 1.247 | -6,9% | 136.339 | 4,1% | - | - | 136.339 | 4,1% | 3 BG-Orio al Serio | 129.634 | 1.340 | 130.974 | - | 130.974 |
| 4 RM-Ciampino | 23.045 | 6,1% | - | - | 23.045 | 6,1% | 14 | - | 23.059 | 6,2% | 6 RM-Ciampino | 21.720 | - | 21.720 | - | 21.720 |
| 5 MI-Linate | 16.284 | -1,7% | - | - | 16.284 | -1,7% | 9.060 | -0,2% | 25.344 | -1,1% | 4 MI-Linate | 16.558 | - | 16.558 | 9.077 | 25.635 |
| 6 Treviso | 17.746 | -1,0% | - | - | 17.746 | -1,0% | 158 | 54,9% | 17.904 | -0,7% | 9 Treviso | 17.924 | - | 17.924 | 102 | 18.026 |
| 7 Bologna | 14.198 | 27,6% | 9.425 | 14,4% | 23.623 | 22,0% | 1.845 | 6,2% | 25.468 | 20,7% | 5 Bologna | 11.130 | 8.237 | 19.367 | 1.738 | 21.105 |
| 8 Catania | 6.598 | -1,3% | 5 | -86,5% | 6.603 | -1,8% | 3.237 | -3,7% | 9.840 | -2,4% | 12 Catania | 6.684 | 37 | 6.721 | 3.361 | 10.082 |
| 9 Venezia | 8.957 | 1,9% | 10.539 | 1,2% | 19.496 | 1,5% | 3.223 | 2,3% | 22.719 | 1,6% | 7 Venezia | 8.791 | 10.415 | 19.206 | 3.151 | 22.357 |
| 10 Pisa | 8.445 | -0,5% | 2.373 | -3,3% | 10.818 | -1,2% | 1.389 | 21,5% | 12.207 | 1,0% | 11 Pisa | 8.491 | 2.455 | 10.946 | 1.143 | 12.089 |
| 11 Torino | 2.549 | -21,3% | 9.739 | -15,6% | 12.288 | -16,8% | 1.507 | 23,7% | 13.795 | -13,7% | 8 Torino | 3.239 | 11.537 | 14.776 | 1.218 | 15.994 |
| 13 Ancona | 3.755 | -19,6% | 56 | -39,1% | 3.811 | -20,0% | 1.162 | 4,1% | 4.973 | -15,4% | 15 Ancona | 4.672 | 92 | 4.764 | 1.116 | 5.880 |
| 14 Rimini | 2.625 | -22,2% | - | - | 2.625 | -22,2% | - | - | 2.625 | -22,2% | 17 Rimini | 3.376 | - | 3.376 | - | 3.376 |
| 15 Palermo | 2.688 | -1,8% | - | - | 2.688 | -1,8% | 2.531 | 12,7% | 5.219 | 4,7% | 14 Palermo | 2.738 | - | 2.738 | 2.246 | 4.984 |
| 16 Napoli | 2.187 | -10,7% | 3.082 | 19,0% | 5.269 | 4,6% | 2.341 | -9,2% | 7.610 | -0,1% | 13 Napoli | 2.450 | 2.589 | 5.039 | 2.578 | 7.617 |
| 17 Cagliari | 2.702 | 9,3% | - | - | 2.702 | 9,3% | 2.151 | 31,1% | 4.853 | 18,0% | 19 Cagliari | 2.472 | - | 2.472 | 1.641 | 4.113 |
| 18 Olbia | 908 | -7,5% | - | - | 908 | -7,5% | 17 | - | 925 | -5,8% | 23 Olbia | 982 | - | 982 | - | 982 |
| 19 Bari | 1.385 | -15,2% | - | - | 1.385 | -15,2% | 2.511 | -4,7% | 3.896 | -8,7% | 18 Bari | 1.633 | - | 1.633 | 2.636 | 4.269 |
| 20 Brindisi | 390 | -26,6% | - | - | 390 | -26,6% | 346 | 26,7% | 736 | -8,5% | 29 Brindisi | 531 | - | 531 | 273 | 804 |
| 21 Forlì | 477 | -70,2% | - | - | 477 | -70,2% | - | - | 477 | -70,2% | 21 Forlì | 1.601 | - | 1.601 | - | 1.601 |
| 22 Genova | 1.001 | 64,9% | 4.061 | -6,1% | 5.062 | 2,6% | 1.188 | -15,7% | 6.250 | -1,5% | 16 Genova | 607 | 4.326 | 4.933 | 1.409 | 6.342 |
| 23 Pescara | 984 | -5,7% | - | - | 984 | -5,7% | 1.406 | 26,9% | 2.390 | 11,1% | 22 Pescara | 1.043 | - | 1.043 | 1.108 | 2.151 |
| 24 Firenze | 1.553 | -17,1% | 2.139 | 45,0% | 3.692 | 10,3% | - | - | 3.692 | 10,3% | 28 Firenze | 1.873 | 1.475 | 3.348 | - | 3.348 |
| 25 Verona | 307 | -35,4% | 9.306 | -16,6% | 9.613 | -17,6% | 1.275 | 16,1% | 10.888 | -14,7% | 10 Verona | 475 | 11.166 | 11.661 | 1.098 | 12.759 |
| 26 Alghero | 58 | -86,2% | - | - | 58 | -87,6% | 635 | -13,5% | 693 | -42,3% | 24 Alghero | 421 | 46 | 467 | 734 | 1.201 |
| 27 Lamezia Terme | 360 | -24,5% | 121 | -12,9% | 481 | -21,9% | 2.084 | -0,1% | 2.565 | -5,1% | 20 Lamezia Terme | 477 | 139 | 616 | 2.087 | 2.703 |
| 28 Brescia | 20.248 | 2378% | - | - | 20.248 | 2378% | - | - | 20.248 | 2282% | 28 Brescia | 617 | - | 617 | 33 | 650 |
| 29 TS-Ronchi Leg. | 258 | -14,3% | 492 | 15,2% | 750 | 3,0% | 61 | 65,3% | 811 | 6,9% | 25 TS-Ronchi Leg. | 301 | 427 | 728 | 49 | 777 |
| 30 Parma | 763 | 230,3% | - | - | 763 | 230,3% | - | - | 763 | 230,3% | 23 Parma | 231 | - | 231 | - | 231 |
| 31 Reggio Calabria | 194 | 2,6% | - | - | 194 | 2,6% | - | - | 194 | 2,6% | 27 Reggio Calabria | 189 | - | 189 | - | 189 |
| 32 Trapani | 88 | 87,2% | - | - | 88 | 87,2% | 12 | 500,0% | 100 | 104,1% | 32 Trapani | 47 | - | 47 | 2 | 49 |
| Totali | 774.744 | 6,1% | 52.585 | -3,2% | 827.329 | 5,5% | 95.248 | 1,3% | 922.577 | 5,0% | Totali | 730.192 | 54.301 | 784.493 | 94.049 | 878.542 |

Fonte: Assaeroporti

| anno 2007 | | | | | | | | | | | anno 2006 | | | | | |
|--------------------|-----------------|--------|---------------------|--------|--------------|--------|------------|--------|------------|--------|--------------------|-----------------|----------------------|--------------|--------|---------|
| Aeroporto | Merce via aerea | | Merce aviocamionata | | Totale merce | | Posta | | Totale | | Aeroporto | Tonnellate | | | | |
| | tonnellate | 07/06 | tonnellate | 07/06 | tonnellate | 07/06 | tonnellate | 07/06 | tonnellate | 07/06 | | Merce via aerea | Merce avio-camionata | Totale merce | Posta | Totale |
| 1 MI-Malpensa | 471.147 | 16,2% | - | - | 471.147 | 16,2% | 15.518 | 13,5% | 486.665 | 16,1% | 1 MI-Malpensa | 405.452 | - | 405.452 | 13.878 | 419.128 |
| 2 RM-Fiumicino | 130.612 | 6,0% | - | - | 130.612 | 6,0% | 24.219 | -41,7% | 154.831 | -6,0% | 2 RM-Fiumicino | 123.220 | - | 123.220 | 41.541 | 164.761 |
| 3 BG-Orio al Serio | 133.941 | -4,0% | 508 | -53,9% | 134.449 | -4,4% | - | - | 134.449 | -4,4% | 3 BG-Orio al Serio | 136.528 | 1.102 | 140.630 | - | 140.630 |
| 4 Brescia | 24.520 | 3,5% | 174 | -76,1% | 24.694 | 1,1% | 22.461 | - | 47.155 | 93,0% | 4 Brescia | 23.701 | 727 | 24.428 | - | 24.428 |
| 5 Venezia | 10.713 | 6,5% | 10.966 | -15,4% | 21.679 | -5,6% | 2.284 | -37,8% | 23.963 | -10,2% | 5 Venezia | 10.062 | 12.958 | 23.020 | 3.674 | 26.694 |
| 6 MI-Linate | 17.473 | -5,7% | - | - | 17.473 | -5,7% | 6.024 | -32,7% | 23.497 | -14,5% | 6 MI-Linate | 18.521 | - | 18.521 | 8.946 | 27.467 |
| 7 RM-Ciampino | 23.008 | -3,2% | - | - | 23.008 | -3,2% | - | - | 23.008 | -3,3% | 7 RM-Ciampino | 23.783 | - | 23.783 | 22 | 23.785 |
| 8 Bologna | 16.882 | 1,7% | - | - | 16.882 | -39,5% | 1.818 | -60,3% | 18.700 | -42,4% | 8 Bologna | 16.604 | 11.288 | 27.892 | 4.574 | 32.466 |
| 9 Treviso | 17.568 | -10,4% | - | - | 17.568 | -10,4% | 24 | - | 17.592 | -10,2% | 9 Treviso | 19.598 | - | 19.598 | - | 19.598 |
| 10 Pisa | 11.660 | 10,1% | 2.079 | -8,2% | 13.739 | 6,9% | 1.360 | 22,1% | 15.099 | 6,1% | 10 Pisa | 10.560 | 2.265 | 12.825 | 1.114 | 13.969 |
| 11 Torino | 1.213 | -24,9% | 10.587 | 10,1% | 11.800 | 5,1% | 1.866 | 5,4% | 13.666 | 5,1% | 11 Torino | 1.616 | 9.614 | 11.230 | 1.771 | 13.001 |
| 12 Verona | 439 | -82,3% | 8.318 | 1,5% | 8.757 | -17,9% | 401 | -72,7% | 9.158 | -24,6% | 12 Verona | 2.475 | 8.195 | 10.670 | 1.468 | 12.138 |
| 13 Catania | 5.327 | -13,9% | 13 | -31,6% | 5.340 | -14,0% | 3.473 | 14,8% | 8.813 | -4,6% | 13 Catania | 6.189 | 19 | 6.208 | 3.026 | 9.234 |
| 14 Napoli | 1.887 | -9,1% | 2.984 | -2,0% | 4.871 | -4,9% | 2.994 | -7,3% | 7.865 | -5,8% | 14 Napoli | 2.076 | 3.045 | 5.121 | 3.321 | 8.362 |
| 15 Ancona | 5.143 | 22,5% | 26 | -48,0% | 5.169 | 21,7% | 959 | -9,0% | 6.128 | 15,6% | 15 Ancona | 4.198 | 80 | 4.248 | 1.054 | 5.302 |
| 16 Genova | 454 | 16,4% | 4.155 | -7,2% | 4.609 | -5,3% | 999 | -16,3% | 5.608 | -7,5% | 16 Genova | 390 | 4.477 | 4.867 | 1.194 | 6.061 |
| 17 Cagliari | 2.734 | 6,5% | - | - | 2.734 | 6,5% | 2.266 | 1,6% | 5.000 | 4,2% | 17 Cagliari | 2.568 | - | 2.568 | 2.231 | 4.799 |
| 18 Palermo | 2.459 | -12,9% | - | - | 2.459 | -12,9% | 1.025 | -18,5% | 4.384 | -15,5% | 18 Palermo | 2.823 | - | 2.823 | 2.363 | 5.186 |
| 19 Bari | 1.483 | 19,1% | - | - | 1.483 | 19,1% | 2.557 | 16,2% | 4.040 | 17,3% | 19 Bari | 1.245 | - | 1.245 | 2.200 | 3.445 |
| 20 Pescara | 1.084 | 41,1% | - | - | 1.084 | 41,1% | 1.307 | -9,4% | 3.391 | 15,5% | 20 Pescara | 1.406 | - | 1.406 | 1.443 | 2.849 |
| 21 Lamezia Terme | 205 | -20,5% | - | - | 205 | -22,3% | 1.678 | -7,2% | 2.081 | -9,0% | 21 Lamezia Terme | 258 | 6 | 264 | 2.022 | 2.286 |
| 22 Rimini | 1.598 | -24,6% | - | - | 1.598 | -24,6% | - | - | 1.598 | -27,5% | 22 Rimini | 2.118 | - | 2.118 | 83 | 2.201 |
| 23 Olbia | 1.497 | 68,4% | - | - | 1.497 | 68,4% | 8 | -69,2% | 1.505 | 64,5% | 23 Olbia | 889 | - | 889 | 26 | 915 |
| 24 Firenze | 67 | -57,6% | 1.331 | -35,9% | 1.398 | -38,6% | - | - | 1.398 | -36,8% | 24 Firenze | 207 | 2.078 | 2.285 | - | 2.285 |
| 25 TS-Ronchi Leg. | 324 | -18,0% | 837 | 51,6% | 1.161 | 22,6% | 54 | -31,6% | 1.215 | 18,4% | 25 TS-Ronchi Leg. | 395 | 552 | 947 | 79 | 1.026 |
| 26 Alghero | 127 | 27,0% | - | - | 127 | 27,0% | 648 | 27,1% | 775 | 27,0% | 26 Alghero | 100 | - | 100 | 510 | 610 |
| 27 Reggio Calabria | 335 | 70,1% | - | - | 335 | 70,1% | - | - | 335 | 70,1% | 27 Reggio Calabria | 197 | - | 197 | - | 197 |
| 28 Brindisi | 188 | -14,3% | - | - | 188 | -14,3% | 70 | -77,1% | 258 | -51,1% | 28 Brindisi | 217 | - | 217 | 308 | 523 |
| 29 Forlì | 37 | -94,0% | - | - | 37 | -94,0% | - | - | 37 | -94,0% | 29 Forlì | 618 | - | 618 | - | 618 |
| 30 Trapani | 13 | -82,2% | - | - | 13 | -82,2% | 14 | -75,0% | 27 | -79,1% | 30 Trapani | 73 | - | 73 | 56 | 129 |
| Totali | 885.032 | 7,8% | 41.978 | -25,5% | 927.010 | 5,6% | 95.125 | -1,5% | 1.022.135 | 4,9% | Totali | 821.097 | 56.376 | 877.473 | 96.610 | 974.083 |

Fonte: Assaeroporti



| anno 2008 | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------------------|--------|------------------------|--------|--------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| Aeroporto | Merce via aerea | | Merce aviocamionata | | Totale merce | | Posta | | Totale | |
| | tonnellate | 08/07 | tonnellate | 08/07 | tonnellate | 08/07 | tonnellate | 08/07 | tonnellate | 08/07 |
| 1 MI-Malpensa | 403.585 | -14,3% | - | - | 403.585 | -14,3% | 12.367 | -20,3% | 415.952 | -14,5% |
| 2 RM-Fiumicino | 137.425 | 5,2% | - | - | 137.425 | 5,2% | 15.781 | -34,8% | 153.206 | -1,0% |
| 3 BG-Onio al Serio | 122.266 | -8,7% | 132 | -74,0% | 122.398 | -9,0% | - | - | 122.398 | -9,0% |
| 4 Brescia | 9.571 | -61,0% | 55 | -68,4% | 9.626 | -61,0% | 30.341 | 35,1% | 39.967 | -15,2% |
| 5 Venezia | 20.817 | 94,3% | 8.024 | -26,8% | 28.841 | 33,0% | 1.843 | -19,3% | 30.684 | 28,0% |
| 6 Bologna | 24.680 | 46,2% | - | - | 24.680 | 46,2% | 1.816 | -0,1% | 26.496 | 41,7% |
| 7 MI-Linate | 16.043 | -8,2% | - | - | 16.043 | -8,2% | 3.965 | -34,2% | 20.008 | -14,8% |
| 8 RM-Ciampino | 19.637 | -14,6% | - | - | 19.637 | -14,6% | 7 | - | 19.644 | -14,6% |
| 9 Torino | 1.249 | 3,0% | 8.875 | -16,2% | 10.124 | -14,2% | 1.674 | -10,3% | 11.798 | -13,7% |
| 10 Pisa | 8.367 | -28,2% | 1.635 | -21,4% | 10.002 | -27,2% | 1.457 | 7,1% | 11.459 | -24,1% |
| 11 Catania | 5.623 | 5,6% | 41 | 215,4% | 5.664 | 6,1% | 3.144 | -9,5% | 8.808 | -0,1% |
| 12 Treviso | 8.644 | -50,8% | - | - | 8.644 | -50,8% | 2 | -91,7% | 8.646 | -50,9% |
| 13 Verona | 534 | 21,6% | 6.975 | -16,1% | 7.509 | -14,3% | 5 | -98,8% | 7.514 | -18,0% |
| 14 Ancona | 5.490 | 6,7% | 26 | 0,0% | 5.516 | 6,7% | 925 | -3,5% | 6.441 | 5,1% |
| 15 Napoli | 1.388 | -26,4% | 2.182 | -26,9% | 3.570 | -26,7% | 2.231 | -25,5% | 5.801 | -26,2% |
| 16 Genova | 379 | -16,5% | 3.868 | -6,9% | 4.247 | -7,9% | 1.064 | 6,5% | 5.311 | -5,3% |
| 17 Cagliari | 2.536 | -7,2% | - | - | 2.536 | -7,2% | 2.355 | 3,9% | 4.891 | -2,2% |
| 18 Palermo | 2.118 | -13,9% | - | - | 2.118 | -13,9% | 2.202 | 14,4% | 4.320 | -1,5% |
| 19 Bari | 1.357 | -8,5% | - | - | 1.357 | -8,5% | 2.544 | -0,5% | 3.901 | -3,4% |
| 20 Pescara | 2.170 | 9,4% | - | - | 2.170 | 9,4% | 1.169 | -10,6% | 3.339 | 1,5% |
| 21 Lamezia Terme | 132 | -35,6% | - | - | 132 | -35,6% | 1.846 | -1,6% | 1.978 | -4,9% |
| 22 Firenze | 85 | 26,9% | 1.840 | 38,2% | 1.925 | 37,7% | - | - | 1.925 | 37,7% |
| 23 Rimini | 1.884 | 18,0% | - | - | 1.884 | 18,0% | - | - | 1.884 | 18,0% |
| 24 Alghero | 625 | 392,1% | - | - | 625 | 392,1% | 682 | 5,2% | 1.307 | 68,6% |
| 25 TS-Ronchi Leg. | 187 | -42,3% | 927 | 10,8% | 1.114 | -4,0% | 1 | -98,1% | 1.115 | -8,2% |
| 26 Olbia | 802 | -46,4% | - | - | 802 | -46,4% | - | - | 802 | -46,7% |
| 27 Reggio Calabria | 180 | -46,3% | - | - | 180 | -46,3% | - | - | 180 | -46,3% |
| 28 Brindisi | 125 | -32,8% | - | - | 125 | -32,8% | 6 | -91,4% | 131 | -48,8% |
| 29 Trapani | 13 | 0,0% | - | - | 13 | 0,0% | 14 | - | 27 | - |
| 30 Forlì | 4 | -89,2% | - | - | 4 | -89,2% | - | - | 4 | -89,2% |
| Totali | 797.916 | -9,8% | 34.580 | -17,6% | 832.496 | -10,2% | 87.441 | -8,1% | 919.937 | -10,0% |

Fonte: Assaeroporti

Fig. 3: Movimentazione merci negli aeroporti Italiani anni 2004-2007 (fonte Assoaeroporti)

Le statistiche Assaeroporti mostrano un tasso di crescita del traffico aereo, nei principali aeroporti italiani, inferiore a quello del 2007. Nel 2008 il traffico passeggeri ha registrato un totale di 133 milioni, con un decremento rispetto all'anno precedente dell'1,8%. Inoltre se si analizza il traffico passeggeri dei singoli aeroporti si nota che ben il 47% del traffico negli aeroporti italiani è concentrato nei due hub di Milano-Malpensa e Roma-Fiumicino.

Sia in termini di passeggeri che di movimenti, gli aeroporti che sono cresciuti di più sono però quelli attualmente medio-grandi (fascia B), che si espandono al ritmo dell'11% l'anno per quanto riguarda i passeggeri e del 5,6% annuo per quanto concerne i movimenti; quelli minori sembrano invece decrescere, unici nel sistema (Fig. 4).

Molti aeroporti, di piccola e media dimensione, cresciuti grazie al fenomeno "low cost", sono l'evidente manifestazione della fragilità di un sistema che si "trascina", nell'attesa che si concretizzino le previsioni, a scala europea, di un rapido incremento dello sviluppo dei traffici.

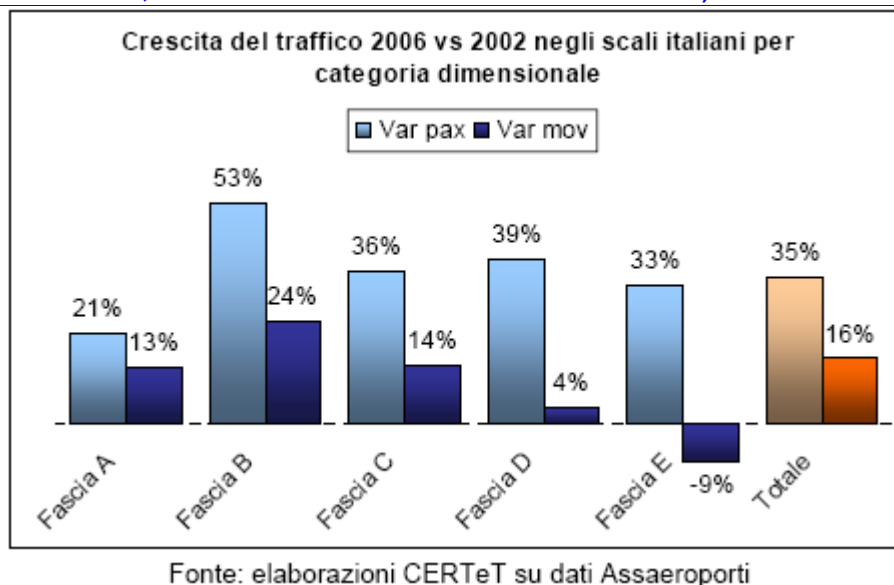


Fig. 4: Crescita del traffico 2006-2002 negli scali italiani per categoria dimensionale

I vettori “low cost” si caratterizzano per una politica aggressiva, alla ricerca sempre più diffusa di sussidi da parte dei gestori aeroportuali, accompagnati dalla richiesta di tariffe di handling fortemente scontate.

In questo contesto si pone l’aeroporto regionale “Raffaello Sanzio” che deve contendere la sua potenziale catchment area con gli aeroporti di Pescara, Rimini e Forlì.

Gli aeroporti di Rimini e Forlì hanno registrato, nel 2006, rispettivamente 324.454 passeggeri, con un incremento del 14,4% rispetto al 2005, e 618.521 passeggeri, con un incremento del 9,4%. Entrambi sono caratterizzati da una forte stagionalità e dalla presenza di vettori “low cost”.

Pescara ha contabilizzato 340.699 passeggeri con un decremento del 2,%. Anche Pescara è caratterizzata dalla presenza di vettori “low cost” (Ryan Air costituisce il 60% circa dell’offerta) e dalla forte stagionalità. Inoltre la società di gestione dell’aeroporto di Pescara negli ultimi anni ha potuto beneficiare di cospicui contributi regionali per la internazionalizzazione dell’aeroporto.

Per effetto della politica perseguita dai vettori “low cost” si assiste così a vere e proprie azioni di “scippo” di voli tra scali vicini (cfr. Rimini-Forlì con Ryanair), azioni supportate dalle territorialità di riferimento, spesso senza una chiara valutazione costi-benefici dell’avvio delle nuove tratte sul territorio, ma per soli sterili conflitti di campanile.

Gli scali minori hanno poi problematiche sostanziali legate agli elevati costi per le gestioni aeroportuali, all’avviamento e alla stimolazione commerciale (handling, contributi di marketing) per la creazione di nuovo traffico, costi che incidono direttamente sulla contribuzione economica delle singole realtà.

Sulla base di tale analisi, è da considerarsi valido il dato empirico che attesta al milione di passeggeri annui (tanto più dopo l’entrata in vigore della c.d. legge sui “requisiti di sistema”) la soglia minima di

redditività per uno scalo, nel caso di prevalenza della redditività della componente “avio” su quella “non-avio”.

Al contrario, tale soglia potrà essere efficacemente abbassata nel caso di una possibile crescita della contribuzione non-avio, fermo restando la complementarietà e le interrelazioni tra i due business in oggetto.

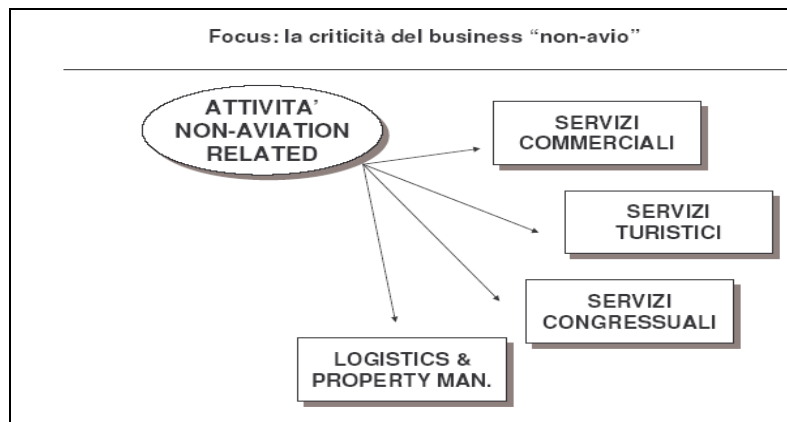


Fig. 5

Tale possibilità di crescita per gli aeroporti italiani è possibile considerando che la media dei ricavi delle società di gestione degli scali presenta un rapporto di valori avio/non avio pari a 74/26, contro una media europea di 60/40 con alcune punte (Manchester, Dublino) a 40/60.

Il potenziamento della contribuzione non-avio, nella sua composizione più estesa ed innovativa, riveste ancor maggiore significatività nel caso dei sedimi regionali, ove tipicamente sussistono maggiori difficoltà nella crescita e consolidamento dei volumi di passeggeri, tanto più nello scenario d'azione italiano sopra esposto.

La crisi economico-finanziaria, iniziata nella seconda metà del 2007 negli Stati Uniti ha riguardato sia i mercati immobiliari che quelli finanziari e si è diffusa anche in Europa, determinando un calo dei consumi e delle produzioni oltre ad un rallentamento generale della crescita economica.

Evidentemente il settore del trasporto aereo ha vissuto nel corso del 2008, a livello mondiale, un periodo di grande instabilità causata dalla crisi economico-finanziaria e da altri fattori esogeni al sistema, quali le quotazioni del petrolio, raddoppiate rispetto al 2007, determinando un incremento eccezionale del costo del carburante e l'instabilità del dollaro USA.

| TRAFFICO AEROPORTI ITALIANI (Gennaio-Dicembre/2009) | | | | | | | |
|-----------------------------------------------------|-------------------------|------------------|-------------|--------------------|-------------|----------------|--------------|
| N. | Aeroporto | Movimenti | % | Passeggeri | % | Cargo (tons) | % |
| 1 | Alghero | 15.412 | 5,9 | 1.507.016 | 9,1 | 1.702 | 30,1 |
| 2 | Ancona | 12.688 | -11,7 | 432.806 | 4,0 | 5.616 | -12,8 |
| 3 | Bari | 31.857 | -2,7 | 2.825.456 | 13,3 | 2.054 | -47,3 |
| 4 | Bergamo | 65.314 | 1,4 | 7.160.008 | 10,4 | 100.354 | -18,0 |
| 5 | Bologna | 64.925 | 4,6 | 4.782.284 | 13,2 | 27.329 | 3,1 |
| 6 | Bolzano | 14.974 | 1,9 | 60.475 | -16,0 | | |
| 7 | Brescia | 11.774 | -28,0 | 203.582 | -21,6 | 36.070 | -9,8 |
| 8 | Brindisi | 11.465 | -8,9 | 1.091.270 | 10,9 | 359 | 174,0 |
| 9 | Cagliari | 40.829 | 9,6 | 3.333.421 | 13,8 | 3.973 | -18,8 |
| 10 | Catania | 56.361 | -3,1 | 5.935.027 | -2,0 | 8.529 | -3,2 |
| 11 | Crotone | 2.066 | -23,3 | 53.672 | -42,0 | | |
| 12 | Cuneo | 6.263 | -9,1 | 127.946 | 51,2 | | |
| 13 | Firenze | 31.488 | -11,1 | 1.687.687 | -12,5 | 936 | -51,4 |
| 14 | Foggia | 6.082 | 43,1 | 67.761 | 127,6 | | |
| 15 | Forlì | 7.462 | -9,6 | 523.944 | -32,7 | 1 | -75,0 |
| 16 | Genova | 24.321 | -10,7 | 1.136.798 | -5,4 | 4.668 | -12,1 |
| 17 | Lamezia T. | 15.482 | 3,6 | 1.645.730 | 9,5 | 1.988 | 0,5 |
| 18 | Milano LIN | 121.376 | -7,4 | 8.295.099 | -10,5 | 17.027 | -14,9 |
| 19 | Milano MXP (*) | 187.551 | -14,2 | 17.551.635 | -8,7 | 344.047 | -17,3 |
| 20 | Napoli | 64.032 | -6,6 | 5.322.161 | -5,7 | 5.655 | -2,5 |
| 21 | Olbia | 29.997 | -7,5 | 1.694.089 | -6,1 | 220 | -72,6 |
| 22 | Palermo | 49.878 | 1,4 | 4.376.143 | -1,6 | 3.308 | -23,4 |
| 23 | Parma | 10.373 | -5,7 | 258.160 | -10,4 | | |
| 24 | Perugia | 5.826 | -14,0 | 123.432 | 8,2 | 1 | |
| 25 | Pescara | | | | | | |
| 26 | Pisa | 39.461 | -6,1 | 4.018.662 | 1,4 | 6.005 | -47,6 |
| 27 | Reggio Cal. | 8.058 | -14,2 | 509.058 | -5,0 | 124 | -31,1 |
| 28 | Rimini | 7.971 | -3,6 | 382.932 | -11,9 | 629 | -66,6 |
| 29 | Roma CIA | 57.585 | -3,0 | 4.800.259 | 0,2 | 16.983 | -13,5 |
| 30 | Roma FCO | 324.497 | -6,4 | 33.808.456 | -4,0 | 138.988 | -9,3 |
| 31 | Siena | 2.780 | -29,9 | 3.748 | -28,9 | | |
| 32 | Torino | 56.419 | -3,0 | 3.227.258 | -5,7 | 6.942 | -41,2 |
| 33 | Trapani | 10.038 | 37,4 | 1.069.528 | 100,5 | 16 | -38,5 |
| 34 | Treviso | 18.377 | -3,9 | 1.778.364 | 4,1 | 2.763 | -68,0 |
| 35 | Trieste - Ronchi dei L. | 15.395 | -21,7 | 700.870 | -10,4 | 885 | -20,6 |
| 36 | Venezia | 75.800 | -5,1 | 6.717.600 | -2,6 | 32.533 | 6,0 |
| 37 | Verona | 37.925 | -7,0 | 3.065.968 | -9,9 | 6.335 | -15,7 |
| Totali | | 1.542.102 | -5,9 | 130.278.305 | -2,3 | 776.040 | -15,3 |

Movimentazione passeggeri e merci negli aeroporti Italiani anno 2009 (fonte Assoaeroporti)



Nel corso del 2009, la crisi finanziaria globale, congiunta all'evoluzione dei prezzi del carburante, hanno contribuito alla crisi di 26 compagnie aeree, mentre i vettori superstiti stanno affrontando la crisi, da una parte riducendo drasticamente la capacità offerta e dall'altra sviluppando ampi processi di concentrazione. Sul mercato italiano, alla già delicata situazione internazionale, si aggiungono ulteriori fattori d'incertezza legati in particolar modo: al futuro della Compagnia Aerea Italiana (CAI), ovvero Alitalia e AirOne, e all'apertura dei collegamenti ferroviari ad alta velocità (TAV).

Nonostante la crisi economica e la vicenda Alitalia, il sistema aeroportuale italiano ha tenuto. Il decremento del 2,3% su base annua, come da dati di Assaeroporti, contestualizzato nella crisi del settore dei trasporti aereo e nel più ampio quadro recessivo dell'economia globale, diventa accettabile, se si valutano tali fattori penalizzanti.

2 L'AEROPORTO DELLE MARCHE "RAFFAELLO SANZIO" – stato attuale.

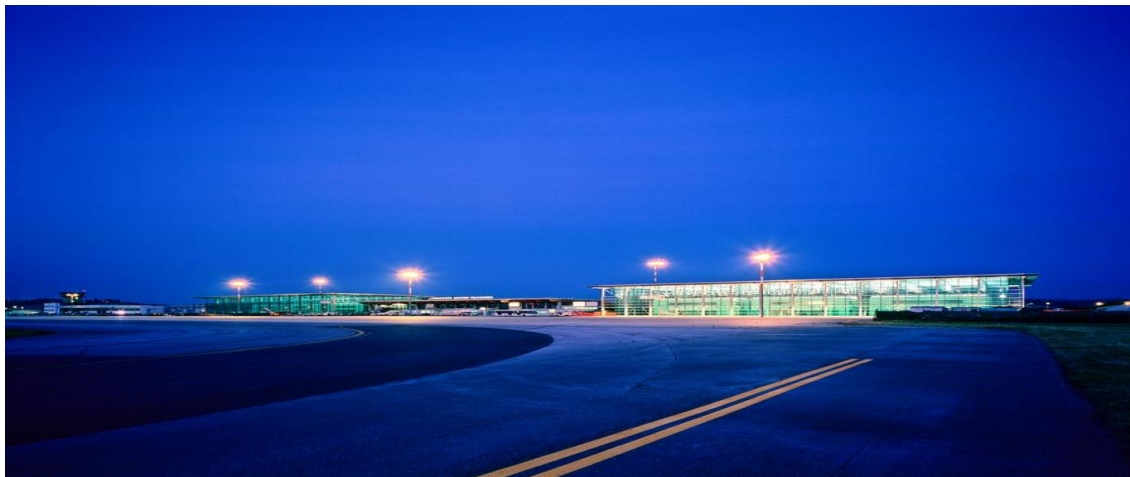


Fig. 6

L'aeroporto delle Marche "Raffello Sanzio" è situato a Falconara Marittima a circa 18 chilometri da Ancona, capoluogo della Regione Marche. Esso è facilmente raggiungibile in quanto è inserito in un nodo di interesse strategico dell'intero sistema di accessibilità regionale, costituito da:

- l'autostrada A14 che transita ad ovest dell'aeroporto (il casello autostradale è situato a circa 1500m dalla struttura aeroportuale);
- la SS.16 Adriatica, che collega la parte settentrionale dell'Adriatico con quella centro-meridionale, ne lambisce il confine;
- la SS.76, che collega il capoluogo marchigiano con l'asse Perugia-Roma, connette direttamente il terminal;
- gli assi ferroviari Bologna – Pescara e Roma - Ancona che servono l'aeroporto attraverso la stazione ferroviaria posta a 200 metri dall'aerostazione;
- il Porto dorico, che è collegato all'aeroporto attraverso l'asse attrezzato e la SS.76.

Essendo inoltre situato a circa metà della costa adriatica, collocato tra il porto di Ancona e l'interporto di Jesi, è candidato a costituire con queste strutture la Piattaforma intermodale centro-adriatica.

2.1 Società di Gestione

La società di gestione dell'aeroporto "Raffaello Sanzio" è stata costituita nel 1968 con il nome di "Aerdorica Sogesam S.r.l.", poi trasformatasi in "Aerdorica S.p.A." nel 1988.

L'Aerdorica SpA ha come oggetto sociale: lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione l'adeguamento, la gestione, la manutenzione, l'uso di impianti e di infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché l'espletamento, a carattere non prevalente, di attività connesse e collegate.

In data 5 maggio 2005 l'Aerdorica S.p.A ha conseguito il "Certificato di Aeroporto" rilasciato dall'ENAC e nel corso del 2008 ha ottenuto, da parte dell'ENAC, il rilascio della concessione trentacinquennale.¹

Nel novembre 2009 è stata sottoscritta, dal Presidente dell'Aerdorica e da il Direttore dell'ENAC, la convenzione per l'affidamento della concessione per la progettazione, sviluppo e realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali nell'Aeroporto di Ancona.

Dopo una serie di mutamenti della compagine sociale, oltre che alla trasformazione in Società per Azioni, avvenuta nel corso del 1988, si è pervenuti alla composizione attuale con una base allargata, ma sostanzialmente immutata nella sua conformazione di public company, avente come soci i principali operatori del settore pubblico: Comuni, Province e Regione Marche (che detiene la quota maggiore), oltre ad alcuni imprenditori locali, i quali detengono la quota minoritaria.

| Azionisti | Numero di azioni | % |
|-----------------------------|---------------------|-----------------|
| Regione Marche | 3.526.177,00 | 35,6192% |
| Provincia di Ancona | 594.317,00 | 6,0034% |
| Comune di Ancona | 125.441,00 | 1,2671% |
| Provincia di Pesaro/Urbino | 11.174,00 | 0,1129% |
| Camera di Commercio | 446.930,00 | 4,5146% |
| Provincia di Ascoli Piceno | 94.840,00 | 0,9580% |
| Provincia Macerata | 100.194,00 | 1,0121% |
| Comune di Senigallia | 8.404,00 | 0,0849% |
| Comune di Jesi | 236,00 | 0,0024% |
| Comune di Falconara M.ma | 60.184,00 | 0,6079% |
| Comune di Chiaravalle | 3.466,00 | 0,0350 |
| Totale soci pubblici | 4.971.363,00 | 50,2175% |
| Fiduciaria Marche | 4.725.483,00 | 47,7338% |
| Consorzio Viaggi e Vacanze | 26,00 | 0,0003% |
| Aeroclub Ancona | 1.858,00 | 0,0188% |
| Fra.pi S.p.A. | 200.933,00 | 2,0297% |
| Totale soci privati | 4.928.300,00 | 49,7825% |
| | | |

¹ La conversione del D.L. n. 203/2005 ha determinato con piena efficienza dall'esercizio 2006, la contrazione di alcune fattispecie di fatturazione delle società di gestione aeroportuale italiane, quali la soppressione della maggiorazione del 50% dei diritti aeroportuali applicata nei casi di approdo e partenza nelle ore notturne, la riduzione della misura dei diritti aeroportuali attualmente in vigore fino alla data di introduzione del sistema di determinazione degli stessi, nonché la soppressione delle royalties sulla fornitura carburante e catering, e di qualsivoglia sovrapprezzo per tale servizio non effettivamente concesso ai costi sostenuti per l'offerta del medesimo servizio, da parte dei gestori aeroportuali e dai fornitori dei servizi; la misura della penalizzazione è stata ridotta per le società che hanno iniziato il procedimento di certificazione della contabilità analitica, procedimento che l'Aerdorica ha iniziato e concluso con la certificazione del rendiconto 2005 e 2006. A parziale riduzione degli effetti negativi la legge ha provveduto a ridurre del 75% il canone di concessione da corrispondere ad ENAC.

Le istituzioni comunitarie, prima con la decisione della Commissione Europea sul caso Charleroi e da ultimo con l'emanazione di una comunicazione della medesima Commissione sul tema "Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali", hanno assunto una posizione rispetto alla possibilità di erogazione di contributi ed alla prassi di incentivare l'utilizzo degli scali da parte delle compagnie aeree. Mentre si intende favorire lo sviluppo delle strutture aeroportuali, vengono individuati precisi limiti, sia temporali che quantitativi, nell'ambito dei quali gli incentivi possono essere riconosciuti (principio della trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione).

Totale Capitale Sociale**9.899.663,00****100,00%****Fig. 7: Composizione "societaria" alla data del 15 luglio 2009**

La Regione Marche, per accelerare lo sviluppo dell'aeroporto e facilitare l'ingresso di nuovi soci privati nella compagine, con l'approvazione della recente Legge n. 6 del 17/03/2009, promuove l'ingresso di nuovi soci nella Società Aerdorica S.p.A., anche con la partecipazione di soggetti diversi da quelli indicati nella precedente Legge n. 6/1984 e con l'eventuale riduzione del capitale pubblico, che non può comunque risultare inferiore al 20 per cento.

La procedura di "privatizzazione" è stata avviata ed il nuovo socio verrà selezionato sulla base di una gara ad evidenza pubblica, così come previsto dalla normativa comunitaria.

2.1.1 Consiglio di Amministrazione

La società è gestita da un Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci ed è composto da 3 membri che durano in carica per tre esercizi sociali.

Il Consiglio di Amministrazione, in accordo alla normativa vigente, ha completi poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione della società e può deliberare per tutti gli atti necessari allo svolgimento dell'attività aziendale eccetto per quelle materie che la legge riserva all'assemblea dei soci.

Il Consiglio di Amministrazione viene convocato periodicamente dal Presidente del Consiglio stesso.

2.1.2 Collegio Sindacale

In accordo alla legislazione vigente l'assemblea dei soci della Società ha eletto anche il Collegio Sindacale composto di tre membri effettivi e due membri supplenti.

Il Collegio sindacale vigila sull'osservanza delle legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

2.1.3 Organico

L'organico del Gruppo Aerdorica è composto di 94,3 FTE (valore medio 2008), nel 2007 contava 102,3 risorse, mentre al 31/12/2006 erano 105,7.

L'occupazione totale indotta (cooperative, appalti, subconcessioni ed indotto aeronautico e commerciale) è di circa 440 unità. Enti di Stato, Forze dell'ordine e Enav (controllori di volo) rappresentano invece circa 160 persone, per un totale complessivo di addetti aeroportuali che nell'anno è di circa 600 unità.

2.1.4 Attività

Le principali attività svolte dalla società Aerdorica sono quelle relative alla progettazione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture dell'aeroporto di Ancona necessarie per la gestione dell'aeroporto e delle attività commerciali, inclusa l'assistenza a terra alle compagnie aeree.



In particolare l'Aerdorica è responsabile delle seguenti attività:

- Manutenzione, pianificazione e gestione delle infrastrutture utilizzate dai passeggeri e dagli operatori nel sedime aeroportuale e delle infrastrutture relative al traffico aereo (runway, vie di rullaggio, aree di sosta aeromobili);
- Fornitura di servizi di assistenza a terra ai passeggeri, alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto;
- Fornitura di carburante alle compagnie aeree;
- Gestione e sviluppo dei servizi commerciali forniti da terzi come: ristorazione self service, bar, edicola, negozi, sportelli bancari, agenzie di autonoleggio, duty free shop.

Le fonti di reddito di Aerdorica spa, suddivise per tipologia di attività sono:

- *Attività Avio*: Servizi di assistenza a terra, Diritti aeroportuali, Diritti del servizio di sicurezza, Servizi di rifornimento carburante
- *Attività non Avio*: Sub – concessioni, Noleggi auto, Servizi di biglietteria, Pubblicità.

2.2 Traffico Passeggeri e Merci

A partire dal 1992, dopo la contrazione di volato registrata a causa degli eventi bellici nel Golfo Persico, lo scalo marchigiano ha registrato una significativa performance in termini di crescita del trasportato passeggeri, con valori percentuali incrementali superiori alla media di crescita del comparto nazionale.

Tali risultati sono stati raggiunti, più in particolare, grazie all'avvio di nuovi servizi di feederaggio, con frequenza pluri-giornaliera, verso un primario hub internazionale (Air Dolomiti-Lufthansa da e per Monaco di Baviera); all'avvio dei servizi low-cost sullo scalo marchigiano da parte di Ryanair (da e per Londra Stansted); all'inaugurazione di nuovi servizi verso l'Est Europa (Bucarest in primis). A tali driver di sviluppo si è affiancato un più marginale consolidamento cumulato dei volumi di trasportato sulle principali rotte domestiche servite dal vettore nazionale, a fronte, peraltro, di adattamenti dei livelli di capacità da parte di quest'ultimo (inserimento in flotta dell'ATR72 e, più recentemente, del Do328 al posto degli MD80 su servizi da e per MXP e FCO) e della modifica dello scalo operato sull'area milanese (da LIN a MXP secondo i dettami del decreto Bersani Bis).

Più nel dettaglio per fornire uno spaccato degli andamenti registrati negli anni precedenti e le relative motivazioni si evince che:

- l'esercizio 2002 è stato caratterizzato da una dinamica lievemente positiva, grazie alla permanenza per tutta la stagione estiva del secondo volo su Londra, all'avvio del nuovo collegamento bisettimanale su Barcellona ed al lancio, negli ultimi due mesi dell'anno, del collegamento giornaliero su Parigi, questi ultimi brokerati dalla controllata Evolavia.



- il 2003, invece, ha beneficiato dell'avvio di una catena d'operazioni a domanda con vocazione outgoing verso le aree di Sharm El-Sheik, Palma de Maiorca, Ibiza e Timisoara, affiancati da un ulteriore consolidamento nel periodo estivo sui servizi per Barcellona.
- il 2004, marginalmente incrementale rispetto al precedente esercizio, ha visto una crescita del volato charter, con il consolidamento dei servizi in oggetto lanciati nel corso del 2003, che ha permesso di compensare la contrazione di traffico registrata nei servizi di linea e nell'aviazione generale.
- il 2005 ha registrato una dinamica negativa nelle performance di trasportato, che sconta nello specifico la riduzione delle rotazioni sugli scali di Parigi e Palermo (intermediati da Evolavia) e su Olbia.

L'evidenza del 2006 segnala una sostanziale tenuta del volume di passeggeri rispetto ai valori dell'esercizio precedente, che tuttavia non rileva ancora compiutamente l'avvio del nuovo servizio per Liverpool operato da Ryanair, ma che certamente sconta la significativa riduzione di capacità operata sulle rotte intermedie da Evolavia (Parigi, Barcellona e Palermo), con impatto indotto sul consolidato di movimenti di aeromobili. Di rilievo, invece, appare la performance delle attività cargo, che gode della accresciuta presenza sullo scalo di DHL.

Si sottolinea come alla fine del 2001 si contavano circa 451 mila passeggeri che hanno raggiunto il numero di 464 mila nel corso dell'anno 2002, per arrivare a 500 mila nel 2007. Per le merci (inclusa la posta) si registrano invece nell'anno 2006 incrementi di circa il 6,6% rispetto all'anno precedente, incremento riconfermato anche nell'anno 2007.

Circa le rotte, Londra è la prima destinazione per passeggeri movimentati con voli di linea (107.551 pax nel 2006) seguita da Roma, Milano e Monaco: tra i voli charter invece il primo è quello per Sharm El Sheik con 14.567 pax, seguito da Palma/Ibiza e Mosca.

| | Passeggeri | Var | Movimenti | Var | Merchi | Var |
|------|-------------------|------------|------------------|------------|----------------------|------------|
| | | % | | % | in tonnellate | % |
| 2002 | 463.837 | 2,8 | 19.977 | 2,7 | 5.903 | 13,0 |
| 2003 | 522.373 | 12,6 | 19.320 | (3,3) | 5.468 | (7,4) |
| 2004 | 528.425 | 1,2 | 19.234 | (0,4) | 5.880 | 7,5 |
| 2005 | 485.929 | (8,0) | 18.861 | (1,9) | 4.973 | (15,4) |
| 2006 | 481.588 | (0,8) | 16.132 | (20,3) | 5.303 | 6,6 |
| 2007 | 500.126 | 3,85 | 16.060 | (0,45) | 6.129 | 15,6 |
| 2008 | 416.331 | (16,7) | 14.370 | (10,4) | 6.442 | 5,6 |
| 2009 | 432.806 | 4,0 | 12.688 | (11,7) | 5.616 | 12,8 |

Fig. 8: Passeggeri trasportati negli ultimi anni



L'aeroporto regionale "R.Sanzio" ha registrato nel 2007 un **movimento complessivo di passeggeri** di 500.126, con un incremento del 3,85% sul 2006.

I **voli cargo** hanno mostrato, con un totale di 6.130 tonnellate di merce e posta trasportati nel 2007, un incremento del 15,59%, rispetto al 2006. Tale incremento è dovuto all'aumento dei volumi trasportati dagli operatori DHL e Federal Express.

I **movimenti** ed il **tonnellaggio assistito** degli aeromobili sono diminuiti, nel 2007, rispettivamente dello 0,45% e dello 0,78%.

Nel 2008 il numero totale di passeggeri (i.e. aviazione commerciale e generale) registrato dall'aeroporto di Ancona è di circa 416.331, con una diminuzione di oltre 84.000 passeggeri rispetto al 2007 (i.e. -16,7%). Il numero di tonnellate trasportate nel 2008 è di 6.442 (+5,6% sul 2007).

Il traffico passeggeri sviluppato nell'aeroporto di Ancona dall'aviazione commerciale (i.e. vettori di linea, charter e aerotaxi) ha registrato nel corso del periodo 2003-2008, un CARG pari al -4,4% circa. Nello stesso periodo, il CARG registrato dal numero di tonnellate risulta positivo e pari al +3,3%.

Nell'anno 2008, i collegamenti garantiti, quasi giornalmente, dall'aeroporto "Raffaello Sanzio" sono stati, da e per, i seguenti scali nazionali ed internazionali: Roma-Fiumicino; Milano-Malpensa; Monaco; Mosca; Tirana; Sharm-El-Sheik; Timisoara e Londra-Stansted.

La distribuzione dei voli è caratterizzata da una forte prevalenza di voli di linea, circa l'83% del totale, i voli charter coprono il 14%, mentre il restante 3% riguarda l'aviazione generale.

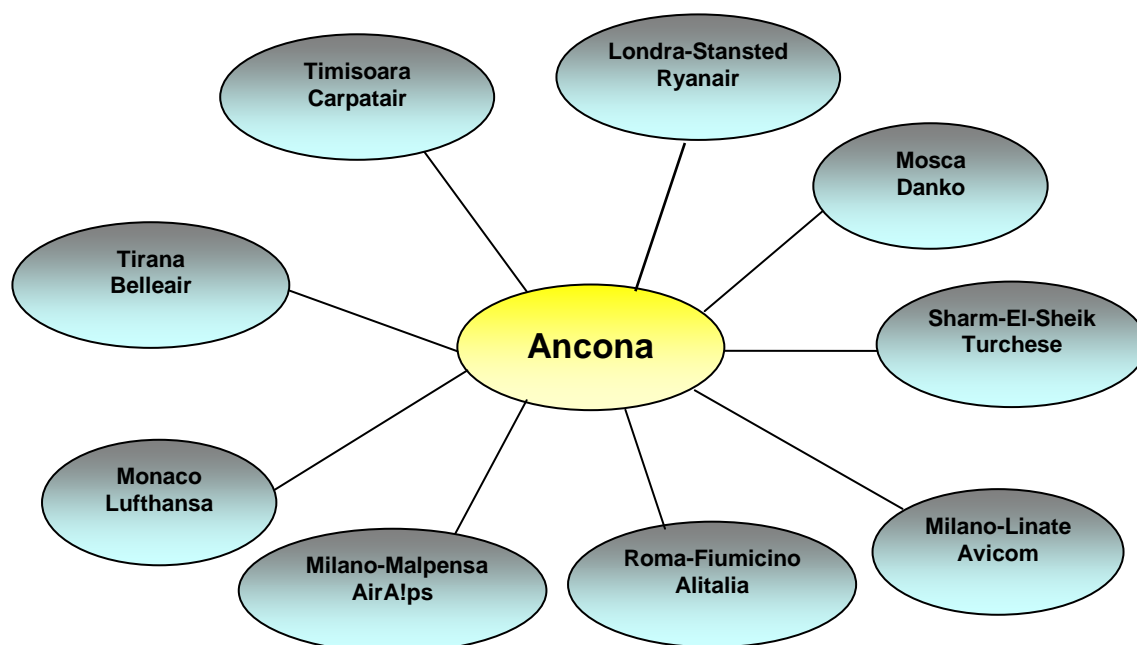


Fig. 9: Collegamenti da/per l'Aeroporto delle Marche (settembre 2008)

Tra le altre attività svolte da Aerdorica vi è la **fornitura di carburante alle compagnie aeree**, in particolare nell'anno 2007 sono stati venduti circa 11,8 milioni di litri di carburante, sostanzialmente in



linea rispetto all'anno precedente. Il margine lordo è passato da 713 mila € del 2006 a 914 mila € al 2007, con un miglioramento.

I quantitativi venduti, pur essendo sostanzialmente in linea rispetto al 2006, sono ben lontani dai valori registrati negli anni 2000, pari a circa 28,4 milioni di litri e 2001, pari a 17,2 milioni di litri, quando era in essere la fornitura alla RAF, che si occupava del rifornimento in volo agli aerei in pattugliamento nel Kosovo.

2.2.1 Catchment Area dell'Aeroporto di Ancona

La catchment area primaria rappresenta il bacino d'utenza potenziale della struttura aeroportuale, costituito dai flussi di passeggeri (e merce) residenti e/o originante a partire dalla sua base territoriale locale.

Applicando il metodo di calcolo della catchment secondo la formula "1 hr. Drive time" e considerando come fonte secondaria i dati ISTAT 2005, riferiti alla densità abitativa delle province incluse nel raggio d'azione dello scalo, si giunge ad una prima stima della densità potenziale della catchment area primaria dell'aeroporto (valore di catchment area semplice) di Ancona pari a 1,805 milioni di abitanti, come illustrato dalla Fig. 10 sottostante².

| Origine | Provincia | Distanza Km |
|---------|---------------|-------------|
| ANCONA | Pesaro | 80 Km |
| | Macerata | 70 Km |
| | Ascoli Piceno | 125 Km |
| | Rimini | 100 Km |

| Aeroporto | Provincia | Popolazione |
|-----------|---------------|-------------|
| ANCONA | ANCONA | 470.716 |
| | Pesaro | 376.321 |
| | Macerata | 319.650 |
| | Ascoli Piceno | 386.376 |
| | Rimini | 298.294 |
| TOTALE | | 1.851.357 |

Fig. 10: Valori della catchment area

In questo senso, non considerando da un lato l'overlapping con gli altri scali e, dunque, la sottrazione di domanda da parte di questi, ma anche i flussi addizionali di pax. che saranno indotti dall'incoming, e dunque moltiplicando il solo dato della popolazione per la propensione al trasporto aereo individuale, pari a 1,4 (dato afferente all'intero contesto nazionale), si giunge a stimare una domanda potenziale di catchment area primaria composta (catchment area semplice* frequenza di volo) pari a 2,527 milioni di pax annui³.

² Per motivi di semplicità di calcolo, viene fatta coincidere l'ubicazione dell'aeroporto di Ancona con quella del capoluogo dorico, anche se nei fatti lo scalo è situato nel Comune di Falconara. Sempre per semplicità metodologica, si considera l'intera provincia coinvolta nel 1hr. drive time come parte della catchment area primaria di scalo.

³ Tale assunzione, naturalmente, sconta una semplificazione di fondo legata allo stesso dato utilizzato come coefficiente moltiplicativo, dato che media la propensione al volo dell'utenza business (tendenzialmente superiore a vicina, secondo dati di mercato ad un coefficiente di 3) con quella leisure/turistica /VFR, più correttamente individuabile nell'intorno di un valore medio di 1,1. Peraltro, un'ipotizzabile progressione dell'offerta low-cost comporta tendenzialmente un incremento di entrambi i valori di tipologia di traffico sopra descritti: l'utenza business tipicamente migrerà sul breve raggio sui voli a basso costo (con potenziale effetto addizionale di volo), mentre si produce un effetto stimolatore sulla categoria turistica, prima frenata nei confronti del mezzo aereo dalla barriera tariffaria legata all'alto prezzo di trasferimento del biglietto.

Ipotizzando prudenzialmente una penetrazione di mercato pari all'80% (la penetrazione a livello di catchment area semplice presso lo scalo di Bologna è prossima al 95 per cento), si può notare chiaramente che in entrambi i casi (penetrazione 1: catchment area composta * coefficiente di penetrazione obiettivo e penetrazione 2: catchment area semplice * coefficiente di penetrazione obiettivo) i valori di traffico potenziale in termini di passeggeri trasportabili si collochino in un intorno superiore al milione di passeggeri annui (Fig. 11).

| <i>2005</i> | <i>Ancona</i> | <i>Bologna</i> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|
| Passeggeri | 485.929 | |
| Bacino di utenza potenziale (catchment area composta) | 2.527.000 | |
| Bacino di utenza potenziale (escluso propensione al volato, catchment area semplice) | 1.805.000 | |
| Indice di penetrazione target | 0,80 | 0,95 |
| Passeggeri obiettivo: Bacino utenza * penet. 0,80 | 2.021.000 | |
| Passeggeri obiettivo Smoothed: bacino utenza * penet. 0,80 | 1.444.000 | |

Fig. 11: Catchment area di Ancona

2.2.2 Analisi della catchment area primaria (principali evidenze)

- Le catchment area primarie dei quattro scali in analisi (Rimini, Forlì, Pescara, Ancona) si estendono, a prima vista, quasi interamente all'interno dei rispettivi confini regionali (aeroporti quali infrastruttura di riferimento del sistema-Regione di appartenenza).
- Le catchment area più sovrapposte, e dunque la maggiore intensità del confronto competitivo, si registra per i casi degli scali di Rimini e Forlì, distanti tra loro soltanto 50 km. In realtà, tale situazione di overlapping è oggi risolta, per i voli di linea, per lo più a favore di Forlì, data la modesta offerta di volato schedulata a partire da Rimini, tanto più evidente nei momenti di basso picco di stagionalità.



Fig. 12: Analisi della catchment area primaria (densità)

- Nello stesso modo, la significatività della densità di Forlì è relativa, dato che l'inclusione nel suo terreno d'azione delle province di Bologna e di Modena è legata più alla distanza geografica tra i centri abitati in oggetto (coerentemente con il metodo d'analisi utilizzato), che dalle reali motivazioni di volato della popolazione delle province in oggetto, che tendenzialmente volerà a partire dal sedime di

Bologna. L'inclusione delle province di Bologna e Modena si giustifica, peraltro, alla luce dell'ubicazione su Forlì di un volato low-cost anche da e per destinazioni nazionali, ciò aumentando il volano di attrazione commerciale dello scalo.

- La scarsa difendibilità della propria catchment area da parte di Rimini va a vantaggio anche di Ancona per il volato schedato, anche se si verifica un chiaro effetto opposto nel caso del volato charter, che, per l'incoming, converge quasi esclusivamente su Rimini.
- La provincia di Pesaro è contesa tra tre diverse catchment area (Forlì, Rimini, Ancona), anche se, sulla base di quanto detto, appare confronto diretto tra Forlì ed Ancona. Allo stesso modo, la provincia di Ascoli Piceno vede la sovrapposizione delle catchment area di Ancona e di Pescara.

2.3 INFRASTRUTTURE

2.3.1 Dati di riferimento generali dell'aeroporto

L'aeroporto Raffaello Sanzio è un Aeroporto Militare aperto al traffico civile, con Classe Antincendio di VIII categoria ICAO. Occupa un sedime di 194 ha, è operativo H24 e le caratteristiche della pista di volo (lunghezza 2962 metri e larghezza di 45 metri) lo rendono idoneo alla quasi totalità degli aeromobili.

In Fig. 13 è riportata l'identificazione delle principali infrastrutture a servizio del traffico commerciale, così come si presenta allo stato attuale l'aeroporto.

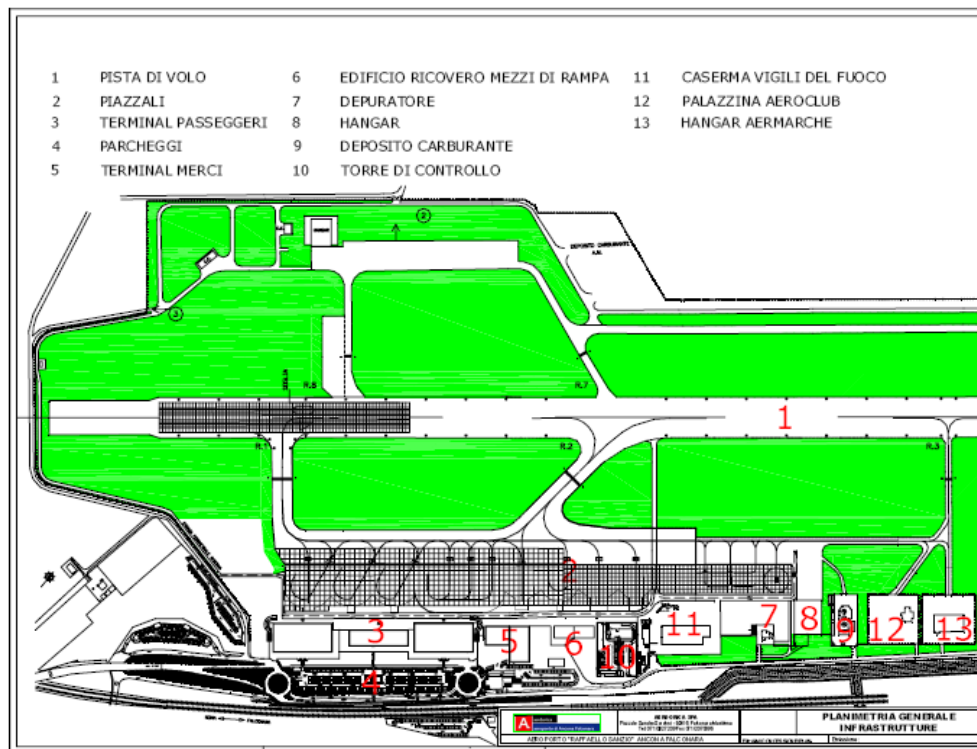


Fig. 13: Identificazione dei principali componenti infrastrutturali

Per la descrizione dell'infrastruttura e della valutazione della sua capacità, si consideri la seguente suddivisione in 4 sotto-sistemi:

SOTTOSISTEMI AIRSIDE

- Pista di volo e vie di rullaggio (Runway & Taxiway)
- Piazzale di sosta (Apron & Gates)

SOTTOSISTEMI LANDSIDE

- Aerostazione (Terminal)
- Parcheggi ed accessi (Access & Parking)

La capacità attuale dell'aeroporto di 8 movimenti/ora è condizionata in larga misura dalla capacità delle infrastrutture air side ed in particolare da quella del sistema pista di volo-vie di rullaggio.

Sul fronte *air side*, gli edifici sono ubicati in prossimità dei piazzali di sosta aeromobili, pertanto l'imbarco dei passeggeri o l'arrivo degli stessi può avvenire anche in maniera diretta, senza l'utilizzo di alcun mezzo.

Sul fronte *land side*, l'intero organismo edilizio, costituito dai tre padiglioni, i due nuovi e quello esistente, occupa una posizione baricentrica rispetto all'area destinata alla sosta delle autovetture.

Internamente, i padiglioni arrivi e partenze, si presentano ciascuno come un grande spazio, delimitato solo dalla facciata continua in vetro. Tale spazio, diviso in due parti dai 3 box funzionali posti lungo l'asse di simmetria longitudinale, consente la netta distinzione tra l'area *land side* e quella *air side*.

Lo schema distributivo semplice, unito al rispetto delle norme in vigore sull'eliminazione barriere architettoniche, rendono l'aerostazione accessibile e fruibile anche ai portatori di handicap.

Le attività che il gestore svolge nel terminal passeggeri, essendo unico fornitore di servizi a terra dello scalo, sono tutte quelle necessarie all'accettazione, imbarco e arrivo dei passeggeri.

2.3.2 Pista di volo

L'aeroporto è dotato di una pista di volo (RWY 04/22) caratterizzata da 2 testate in calcestruzzo e da una parte centrale in conglomerato bituminoso le cui principali caratteristiche fisiche sono riassunte nella Fig. 14. Esse risultano tutte conformi al Regolamento ENAC.

Le banchine di pista (SHOULDERS) sono simmetriche rispetto all'asse, di larghezza ognuna pari a 7,50m. La larghezza complessiva della pista è quindi pari a 60m. La striscia di sicurezza della pista (STRIP) si estende complessivamente per 3082m lungo la direzione dell'asse pista e per 300 metri nella direzione trasversale.

L'area livellata e priva di ostacoli (CGA) si estende simmetricamente rispetto all'asse pista per 105 metri (piste strumentali). La CGA è raccordata con la pista ed è in grado di sostenere l'aereo critico.

L'area di sicurezza di fine pista (RESA) ha una lunghezza di almeno 90 metri e una larghezza (90 metri) pari almeno al doppio della larghezza della pista.

| | | |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| Designazione numero RWY | 04 | 22 |
| Caratteristica infrastruttura | Strumentale non di precisione | Strumentale di precisione Categoria I |
| Orientamento Magnetico | 043° | 223° |
| Coordinate THR | 43°36'29,36"N 13°21'03,86"E | 43°37'29,41N 13°22'26,22"E |
| Elevazione THR | THR 47 ft | THR 29 ft |
| Dimensione pista (m) | 2962x45 | |
| Portanza testata 04 | PCN75/R/B7X/T | |
| Portanza testata 22 | PCN68 R/B/X/T | |
| Portanza pista | PCN100 F/A/W/T | |
| Tipologia pavimentazione | Testate con pavimentazione del tipo rigido realizzata in calcestruzzo di lunghezza pari a 375 metri. Pavimentazione del tipo flessibile realizzata in conglomerato bituminoso di lunghezza pari a 2242 metri. | |
| Sistema di raccolta fognario | Canaletta realizzata in calcestruzzo ubicata sui due lati a bordo shoulder | |
| Tipologia pavimentazione shoulder | Pavimentazione del tipo flessibile in conglomerato bituminoso | |
| Dimensione CWY (m) | 156 | 176,10 |
| Dimensioni STOPWAY (m) | NIL | NIL |
| Dimensione STRIP (m) | 3082x300 | |
| Dimensione RESA (m) | 90x90 | 116x90 |
| Dimensione CLEARWAY (m) | 30 | 60 |
| Soglia pista | spostata di 195,50 m | spostata di 150 m |

Fig. 14: Caratteristiche fisiche pista di volo

2.3.3 Vie di rullaggio

Il sistema di vie di rullaggio (TAXIWAYS) è costituito essenzialmente da una apron taxiway e da 2 raccordi (R1, R2) situati in corrispondenza del piazzale aviazione civile, all'altezza della testata 04. Tali elementi possono essere utilizzati da velivoli con lettera di codice D.

La apron taxiway prosegue lungo il margine del piazzale aviazione generale e termina con un terzo raccordo di collegamento con la pista di volo (R3). Questi ultimi elementi possono essere utilizzati da velivoli con lettera di codice B.

Inoltre in corrispondenza della testata 22, è presente un turnaround pad.

I raccordi (R1, R2, R3) e le apron taxiway sono dotati di una striscia di sicurezza conforme al Regolamento (capitolo 3 paragrafo 7.6.1).

La Distanza minima tra asse pista e posizioni di attesa della taxiway è di 90m, conformemente a quanto richiesto per piste strumentali di precisione categoria I. (Tabella 3.3 del Regolamento).

La distanza di separazione tra l'asse pista e l'asse dell'apron taxiway è pari a 184,00 metri.

2.3.4 Piazzali aeromobili

La superficie complessiva destinata alla movimentazione e allo stazionamento degli aeromobili è pari a 52.780m², di cui 43.690m² destinati all'Aviazione Commerciale (PCN 67 R/C/Y/T), ed i restanti 9.090m² destinati all'Aviazione Generale ed agli elicotteri (PCN 120 R/B/X/T).

L'area destinata allo stazionamento degli Aeromobili Commerciali è dotata di 10 piazzole di sosta idonee ad accogliere aeromobili di Categoria D. La piazzola ubicata in corrispondenza dell'ingresso in



piazzale del raccordo 2 consente di accogliere aeromobili di Categoria E, limitando le due piazzole attigue.

L'area destinata all'Aviazione Generale è dotata di 4 piazzole di sosta per aeromobili ad ala fissa ed una per quelli con ala rotante (elicotteri).

2.3.5 Aerostazione passeggeri

Il complesso dell'aerostazione passeggeri è costituito da tre edifici allineati. Alle ali sono situati il padiglione Arrivi e quello Partenze per una superficie complessiva di 7.500m².

Il padiglione Arrivi è agibile dal luglio 2004, quello partenze dal dicembre 2004.

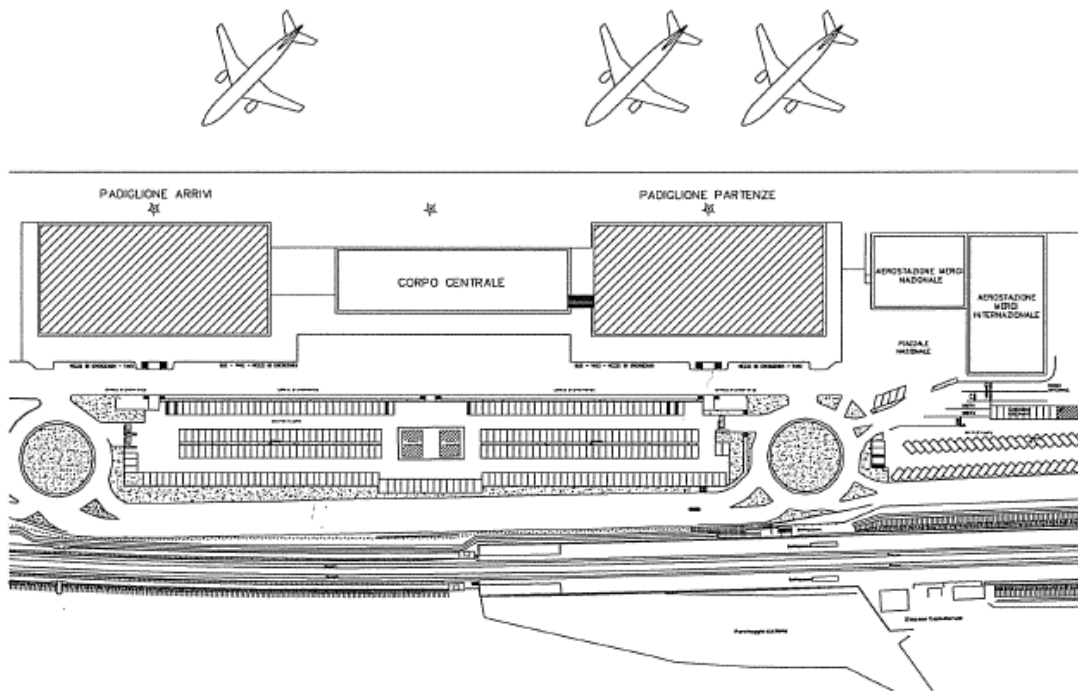


Fig. 15: Aerostazione, piazzali e accessi

Arrivi e Partenze sono collegati da un tunnel interrato di servizio completato nel 2005. Tra i 2 nuovi padiglioni è situato il Corpo Centrale di 2.231m² che, dal 1981 al 2004, è stato sede dell'aerostazione passeggeri.

I nuovi padiglioni sono stati progettati dallo studio Von Gerkan, Marg and Partners di Amburgo per supportare un traffico di circa un milione di passeggeri/anno e realizzati dall'impresa Mucafer Scarl di Manfredonia.



Fig. 16: Aerostazione

2.3.6 Distribuzione orizzontale degli spazi

Sul fronte airside gli edifici sono ubicati in prossimità dei piazzali di sosta aeromobili (configurazione lineare). Pertanto l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri può avvenire in maniera diretta, senza l'utilizzo di alcun mezzo. Sul fronte landside, l'aerostazione è direttamente raggiungibile dall'area destinata alla sosta breve delle autovetture, situata di fronte al complesso edilizio dei tre padiglioni (Fig. 17).

Internamente i nuovi padiglioni arrivi e partenze sono open space delimitati da facciate continue in vetro. Lo spazio interno, diviso in due parti dai box funzionali posti lungo l'asse di simmetria longitudinale, prevede la chiara separazione dell'area landside da quella airside.

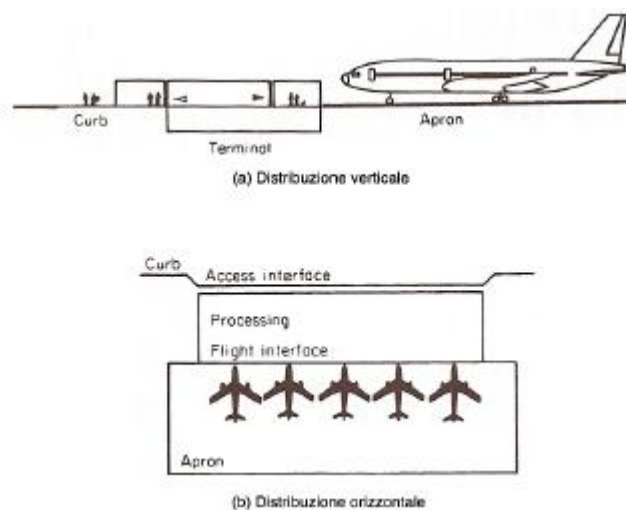


Fig. 17: Layout schematico dell'aerostazione

2.3.7 Distribuzione verticale degli spazi

L'aerostazione adotta un semplice schema a due livelli. Le attività riguardanti i passeggeri (imbarchi, sbarchi, consegna e ritiro bagagli, attività commerciali) si svolgono al livello del piazzale. L'handling dei bagagli avviene al piano interrato.

Questa configurazione, unita al rispetto delle norme in vigore sull'eliminazione barriere architettoniche, rende l'aerostazione perfettamente accessibile e fruibile anche ai portatori di handicap.



Fig. 18: Aerostazione padiglione partenze

2.3.8 Distribuzione funzionale

In Fig. 19 sono evidenziati i 3 padiglioni che costituiscono l'aerostazione, all'interno degli stessi si svolgono le principali attività.

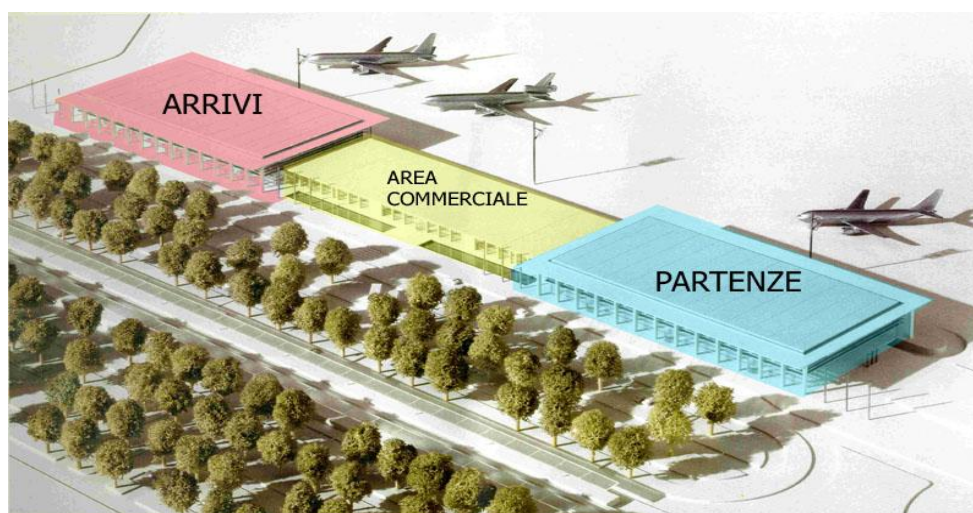


Fig. 19: Schema assonometrico dell'aerostazione.

Nel padiglione ARRIVI sono presenti i seguenti spazi funzionali:



- atrio arrivi;
- sala riconsegna bagagli nazionali/Shengen;
- sala riconsegna bagagli internazionali/extra-Schengen;
- caroselli di riconsegna bagagli;
- postazioni di controllo di Polizia, Dogana e Finanza;
- uffici Enti di Stato;
- lost and found;
- noleggio auto;
- cassa parcheggio;
- pronto soccorso, dotato di sala infermeria, sala visite, stanza medico, stanza autisti e servizi dedicati idonei anche ai portatori di handicap.

Nel padiglione PARTENZE sono presenti i seguenti spazi funzionali:

- atrio partenze;
- sala attesa partenze nazionali/Shengen;
- sala attesa partenze internazionali/extra-Schengen;
- n. 12 banchi check-in;
- n. 4 postazioni biglietteria;
- n. 2 postazioni informazione;
- uffici Enti di Stato;
- gates d'imbarco nazionali e Shengen;
- gates internazionali e extra-Schengen;
- nastri di imbarco bagagli;
- servizi generali e concessioni: bar, giornali, tabacchi, libreria, shop, banca, etc.

Nel CORPO CENTRALE attualmente sono presenti i seguenti servizi:

- uffici operativi Aerdorica;
- ristorante self-service.

A seguito della prevista ristrutturazione il corpo centrale sarà integrato con i padiglioni laterali.

Saranno pertanto presenti:

- uffici operativi ed amministrativi Aerdorica;
- banchi check-in;
- sale di attesa imbarco;
- uffici ENAC;
- nuovi spazi commerciali e servizi generali.

2.3.9 Altre infrastrutture

L'Aerdorica gestisce altre infrastrutture, quali:

- terminal merci;
- edificio ricovero mezzi di rampa;
- depuratore;
- hangar;
- deposito carburante.



Per quanto riguarda il terminal merci si riportano i principali dati tecnici ed i servizi presenti:

- area stoccaggio: mq 1.800;
- uffici: mq 820 (2 piani fuori terra);
- ufficio doganale;
- magazzino di temporanea custodia;
- uffici società di gestione e compagnie aeree;
- attrezzature per voli cargo;
- punto frontaliero UE d'ispezione veterinaria;
- stanze frigorifere.

Inoltre sono presenti altre infrastrutture in concessione a terzi, quali:

- torre di controllo;
- caserma Vigili del Fuoco;
- palazzina Aeroclub;
- hangar Aermarche.

2.3.10 Sosta ed accessibilità

L'Aerostazione è servita da un sistema di parcheggi a disposizione dei passeggeri costituito da (Fig. 20):

1. aree a pagamento gestite dalla società Raffaello, società controllata al 99% da Aerdorica e per il restante 1% dalla Aernet S.r.l.:
 - parcheggio a raso in area antistante l'aerostazione passeggeri: 293 posti auto;
 - parcheggio multipiano in area a 100m dal padiglione partenze: 328 posti auto;
 - parcheggio a raso situato in un'area oltre la linea ferroviaria, collegata al piazzale antistante l'Aerostazione da un sottopasso pedonale 84 posti auto.
2. aree destinate ad uso esclusivo del servizio di autonoleggio:
 - parcheggio a raso posto a lato del padiglione arrivi, in area di sedime: 18 posti auto;
 - parcheggio a raso lungo via del Fossatello a lato del padiglione arrivi: 283 posti auto.
3. area riservata per parcheggio dipendenti:
 - parcheggio a raso situato di fronte alla palazzina uffici Cargo: 85 posti auto.

Inoltre, la società Raffaello S.r.l. realizzerà, entro il 2009, un nuovo parcheggio a raso con autolavaggio per 260 posti auto lungo via del Fossatello. La Raffaello S.r.l. è già proprietaria del terreno e della relativa concessione edilizia.

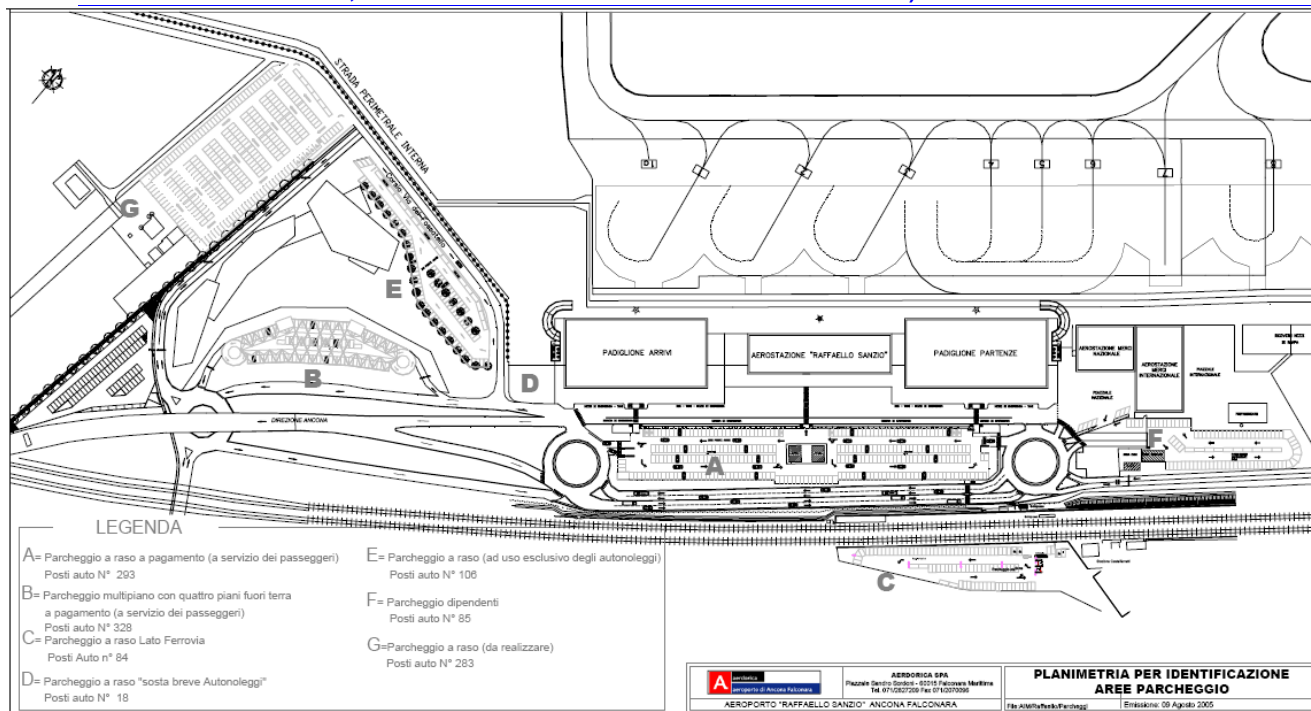


Fig. 20: Identificazione delle aree di sosta

2.4 INTERVENTI ESEGUITI (2000-2006)

Nel periodo 2000-2006, sono stati realizzati presso l'Aeroporto delle Marche diversi investimenti che hanno portato alla configurazione attuale ed hanno permesso di ottenere un'aerostazione con standard elevati:

- 8200 mq di aerostazione passeggeri;
- 1800 mq di terminal merci;
- 35.000 mq di piazzale sosta aeromobili;
- 350 posti-auto;
- 1080 mq di ricovero per mezzi di rampa;
- un deposito carburante di 600.000 litri.

Per tutte queste varie opere, il piano di investimenti ha avuto una portata complessiva di 32,1 milioni. Il nuovo impianto, che sostituisce il precedente impianto operativo dal 1981, e' capace di supportare un traffico di circa un milione di passeggeri.

Il nuovo parcheggio per autovetture messo in funzione nel 2003 per 350 posti auto su quattro piani, costato 2,8 milioni di euro, fa parte di un programma ambizioso che prevede un ampliamento dell'area servizi da 2 mila a 12 mila metri.

In dettaglio, sulla base di quanto previsto nell'ambito del "Programma Interventi" redatto e presentato all'ENAC il 13/01/1999, contestualmente all'istanza di richiesta per l'affidamento in concessione della gestione totale dell'aeroporto di Ancona-Falconara, perfezionata e aggiornata nel febbraio 2008, gli interventi già eseguiti e quelli in corso di esecuzione sono:

1. Completamento deposito carburanti 2000 – 2001



2. Ampliamento piazzali di sosta aeromobili 2000 – 2001
3. Completamento edificio ricovero mezzi di rampa 2001 – 2002
4. Ampliamento edificio Cargo 2002 – 2004
5. Adeguamento viabilità e parcheggi 2003
6. Nuova aerostazione passeggeri 2001 – 2005
7. Riqualifica pavimentazione bituminosa pista di volo 2006

2.4.1 Completamento deposito carburanti

Tra i servizi svolti dall'Aerodroma vi è quello di rifornimento di carburante agli aeromobili, recentemente la gestione di tale servizio è stata affidata all'esterno. Prima della messa in esercizio del nuovo deposito carburante, lo stoccaggio era effettuato utilizzando in concessione l'ex deposito carburante dell'Aeronautica Militare. Tale soluzione risultava non conveniente in quanto l'area di stoccaggio era distante rispetto alla zona operativa (piazzali di sosta aeromobili). Il nuovo deposito è stato realizzato su un'area facilmente raggiungibile dal piazzale. Lo stoccaggio avviene in tre serbatoi verticali fuori terra da 200m³ cadauno, per una capienza complessiva di 600m³. I lavori, iniziati nel Novembre 2000 sono stati ultimati nei primi mesi del 2002. Le operazioni di collaudo, condotte dalla commissione ENAC, si sono concluse nel Giugno 2002.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 0,64 Milioni di Euro.

2.4.2 Ampliamento piazzali di sosta aeromobili

La superficie destinata a piazzali di sosta aeromobili, pari a circa 35.000m², risultava ormai insufficiente visto lo sviluppo operativo dello scalo. Si è pertanto proceduto alla realizzazione di una nuova superficie destinata a piazzali di sosta aeromobili pari a 18.000m². I lavori, iniziati nell'Ottobre 2000, si sono conclusi nel Settembre 2001. Le operazioni di collaudo condotte dalla commissione ENAC sono state completate nel 2002.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 3,20 Milioni di Euro.

2.4.3 Completamento edificio ricovero mezzi di rampa

L'intervento di completamento dell'edificio, a carattere industriale, destinato al ricovero degli automezzi di rampa ha compreso la realizzazione di un secondo blocco adiacente e simmetrico al primo, che completa l'organizzazione funzionale e distributiva del fabbricato nel suo complesso. In effetti i due blocchi, interconnessi tra loro, simili nella struttura ma differenti nelle specifiche funzioni, raggiungono una perfetta integrazione poiché il primo blocco è destinato ad autorimessa mentre il secondo alla manutenzione degli autoveicoli. Ciascuno dei due blocchi (18,0m x 30,0m), con struttura in acciaio, contiene inoltre una serie di locali destinati ad uffici e magazzini su due livelli. Una grande pensilina sul fronte air side completa la copertura al fine di ospitare gli autoveicoli di servizio sui piazzali.

I lavori, iniziati nel Luglio 2000, si sono conclusi nel Maggio 2002. Le operazioni di collaudo sono state completate.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 0,72 Milioni di Euro.

2.4.4 Ampliamento Edificio Cargo

L'attuale aerostazione merci si articola in due corpi di fabbrica. Il primo edificio, agibile dal 1983, destinato a magazzino nazionale, ed il magazzino internazionale, di recente realizzazione, agibile dal marzo 2004 (Fig. 21). Adiacente al lato landside del magazzino internazionale è stata realizzata una palazzina uffici dove trovano ubicazione gli uffici degli Enti di Stato che svolgono la loro attività nell'ambito della movimentazione merci. Al piano primo si trovano gli uffici doganali e del CITES, mentre il piano terra della palazzina uffici è stato oggetto di recenti interventi di adeguamento al fine di riorganizzare la viabilità di accesso in area sterile realizzando il nuovo varco colonne sul fronte della palazzina uffici. Il piano è stato pertanto suddiviso in modo da realizzare spazi congrui ad ospitare l'ufficio della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, del Responsabile Merci Aerodrica ed un'area isolata ad uso esclusivo del P.I.F. (Posto Ispettivo Frontaliero).

Il costo dei lavori di ampliamento è stato pari a 1,1 Milioni di Euro.

Il costo per i lavori di adeguamento uffici e spostamento varco colonne è stato pari a 0,07 Milioni di Euro.



Fig. 21: Il nuovo edificio adibito a magazzino internazionale

2.4.5 Adeguamento viabilità e parcheggi

L'ubicazione e la conformazione dell'area destinata alla viabilità adiacente all'aerostazione, compresa tra la linea ferroviaria Ancona – Roma e l'aerostazione stessa, ha costituito un forte vincolo alle scelte progettuali. Il Progetto di adeguamento della viabilità esterna aeroportuale, è nato per dare risposta alle sopravvenute esigenze, scaturite dalla realizzazione dei nuovi padiglioni arrivi e partenze e dall'ampliamento dell'aerostazione cargo. I lavori hanno compreso:



- la sistemazione della viabilità antistante l'aerostazione passeggeri;
- la sistemazione della viabilità aeroportuale antistante all'edificio cargo in funzione del futuro spostamento del varco;
- la sistemazione dell'area destinata a parcheggio dipendenti aeroportuali antistante all'edificio cargo.

Rispetto alla situazione precedente sono state effettuate le seguenti modifiche:

- la viabilità sul fronte adiacente i binari è passata da una corsia per ogni senso di marcia a 2 corsie per ogni senso di marcia;
- l'area antistante l'aerostazione è stata resa accessibile esclusivamente a mezzi pubblici, taxi, eventuali mezzi degli Enti di Stato ed è stata realizzata una corsia riservata ai mezzi di emergenza;
- è stata realizzata una seconda rotatoria nella zona tra l'aerostazione cargo e il nuovo padiglione partenze, che consente di regolare il traffico in entrata al varco doganale ed al parcheggio custodito;
- è stato realizzato un marciapiede con elementi in calcestruzzo che garantisce un collegamento sicuro dei due padiglioni e l'area destinata a parcheggio nei pressi della stazione di Castelferretti.

Il costo dei lavori di adeguamento è stato pari a 1,1 Milioni di Euro.



Fig. 22

2.4.6 Nuova aerostazione passeggeri

Il progetto preliminare (approvato da ENAC) del nuovo terminal era organizzato in tre fasi, in modo tale da garantire sempre la piena funzionalità della struttura generale. Il progetto prevedeva uno sviluppo lineare da est a ovest con la realizzazione dei nuovi terminal arrivi e partenze, in quanto l'area è delimitata a nord dai piazzali di sosta e a sud da un'area parcheggio e dalla linea ferroviaria. Le tre fasi sono state suddivise come segue:



1. Costruzione dei nuovi terminal arrivi e partenze e della centrale tecnologica.
2. Ristrutturazione e ampliamento del corpo centrale con il ripristino della simmetria.
3. Realizzazione di un sottopasso ferroviario e parcheggio a sosta lunga per gli utenti dell'aeroporto e delle ferrovie.

La realizzazione del progetto generale è attualmente al completamento della fase 1.



Fig. 23:

La struttura dell'attuale aerostazione presenta uno schema distributivo molto semplice, articolato su tre livelli:

- piano interrato (-2,90m), diviso in due zone una destinata allo smistamento bagagli, l'altra destinata alle unità di trattamento aria a servizio dei padiglioni. Nel piano interrato del padiglione arrivi è ubicata la centrale termica, al piano interrato del padiglione partenze è ubicata la riserva idrica antincendio e la riserva idrico-sanitaria.

La superficie totale è di 3200m² per ciascun padiglione. I piani interrati dei due padiglioni sono collegati tra loro da un tunnel realizzato nel 2005.

- piano terra (0,00m) destinato al movimento passeggeri ed agli uffici operativi. All'interno del grande spazio vetrato si trovano tre box adibiti ad attività funzionali. I tre corpi delimitano longitudinalmente le hall d'ingresso dalla zona sterile. La superficie complessiva è di 3750m².

- piano primo (+3,20m), all'interno dei tre box interni, collegati tra loro da una passerella vetrata ed adibiti ad uffici. La superficie è di 920m².

La centrale tecnologica, situata all'interno dell'area parcheggi, è costituita da un piano interrato e due piani in elevazione. Un blocco destinato a centrale elettrica e l'altro a centrale frigorifera a servizio della nuova aerostazione passeggeri.

I lavori, iniziati nell' Ottobre 2001, si sono conclusi nel Maggio 2005 con la realizzazione del tunnel interrato di collegamento tra padiglione arrivi e partenze. Il padiglione arrivi è divenuto operativo nel giugno 2004 ed il padiglione partenze nel dicembre 2005, dopo la realizzazione degli arredi fissi e dei chioschi commerciali non facenti parte dell'appalto.

Le operazioni di collaudo sono in fase di completamento.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 0,24 Milioni di Euro.

2.4.7 Riqualfica Pavimentazione Bituminosa Pista di Volo

Il progetto di riqualfica della pavimentazione bituminosa ha previsto 3 tipologie di intervento:

- Intervento A: demolizione e ricostruzione, con aumento dello spessore totale, dell'intera sovrastruttura su una fascia centrale di 16m simmetrica rispetto alla center line, dalla progressiva 2+085km alla progressiva 2+603km;
- Intervento B: demolizione e ricostruzione dell'intero pacchetto in conglomerato bituminoso ammalorato su una fascia centrale di 16m simmetrica rispetto alla center line, dalla progressiva 1+805km alla progressiva 2+085km;
- Intervento C: demolizione e ricostruzione dello strato superficiale in conglomerato bituminoso su una fascia centrale di 16m simmetrica rispetto alla center line, dalla progressiva 0+375km alla progressiva 1+805km.

I lavori sono stati realizzati in modo da non interferire con l'operatività dello scalo aeroportuale.

Gli interventi B e C sono stati effettuati nelle ore notturne. L'intervento A è stato eseguito con lavori 24/24h realizzando una variazione temporanea della configurazione della pista di volo (riduzione delle distanze dichiarate: TORA, TODA, ASDA, LDA). La temporanea variazione di configurazione, attuata attraverso una serie di modifiche fisiche e funzionali all'assetto dell'infrastruttura e supportata dall'elaborazione di nuove procedure di atterraggio, pur comportando una teorica riduzione dei carichi paganti, non ha causato ritardi o annullamenti dei voli.

L'intervento è stato inserito nell'ambito delle attività di manutenzione straordinaria previste dal piano degli interventi 2003/2005 (Art. 17 DL 25/03/97 n. 67). La progettazione e la Direzione Lavori sono state affidate al Centro Sperimentale Interuniversitario di Ricerca Stradale (CIRS). L'esecuzione è stata affidata, mediante pubblico incanto, all'Impresa Sintexcal S.p.a. I lavori, iniziati nel Luglio 2006, si sono conclusi nell'ottobre 2006. Le operazioni di collaudo sono state completate nel Giugno 2007.

Il costo complessivo previsto per intervento è pari a 1,1 Milioni di Euro.

2.4.8 Valutazione finale sullo stato attuale dell'infrastruttura

Nel suo complesso l'aeroporto non presenta criticità dal punto di vista infrastrutturale. Le non conformità evidenziate nel corso dell'iter che ha portato alla Certificazione ENAC dell'Aeroporto, sono state tutte risolte con 2 eccezioni:



- adeguamento pozzetti all'interno della strip, demolizione manufatti A.M., livellamento strip e resa. L'aeroporto è in attesa di sopralluogo e consegna delle aree da parte dell'A.M.;
- adeguamento della segnaletica verticale dei raccordi con indicazioni di tipo alfabetico. L'intervento è di competenza ENAV.

| Investimenti (Importo dei lavori comprensivo di progettazione, direzione lavori e arredi) | Dimensioni | Investimento (Mln. Di Euro) | Fonti di finanziamento (Mln. Di Euro) | | Data inizio lavori | Data fine lavori |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------|---------------------------|-------------------------|
| | | | Finanziamento Statale | Aerodromica | | |
| Deposito carburante | 600 m³ | 0,6 | - | 0,6 | 2000 | 2002 |
| Piazzale Sosta | 35.000 | 3,2 | 2,4 | 0,8 | 2000 | 2001 |
| Ricovero mezzi di | 1080 mq | 0,7 | - | 0,7 | 2000 | 2002 |
| Aerostazione Merci | 1.800 mq | 1,1 | — | 1,1 | 2002 | 2004 |
| Parcheggio | 350 posti | 1,1 | - | 1,1 | 2002 | 2003 |
| Viabilità | | 0,5 | 0,2 | 0,3 | 2004 | 2004 |
| Aerostazione Passeggeri (Arrivi+) | 8.200 mq | 23,9 | 20 | 3,9 | 2001 | 2005 |
| Riqualifica pavimentazione | 2,2 Km | 1,1 | | 1,1 | 2006 | 2006 |
| TOTALE | | 32,1 | 22,6 | 9,6 | | |

Fig. 24: Gli investimenti degli ultimi anni

3 PIANI INDUSTRIALI E PROGRAMMA DI INTERVENTI

3.1 IL PIANO INDUSTRIALE 2007-2011

In data 28 settembre 2006 l'Assemblea dei soci della "Aerdorica SpA" ha approvato all'unanimità il piano industriale 2007-2011, così come disposto dall'art. 2, della L.R. n. 8/2006.

Il piano industriale prevede un apporto di capitale sociale 2007-2011 nella seguente misura: Anno 2006: euro 5.300.000,00 - Anno 2008: euro 3.700.000,00 - Anno 2010: euro 3.000.000,00.

L'aumento di capitale è necessario anche per raggiungere il valore richiesto dall'ENAC al fine del conferimento ad Aerdorica della gestione totale quarantennale dell'aeroporto Ancona-Falconara.

Il Piano Industriale, assecondata la crescita naturale della domanda potenziale del bacino di utenza, si basa sullo sviluppo di collegamenti low cost, riconoscendo alle compagnie facilitazioni pari a quelle attualmente applicate.

Il Business Plan non consente di remunerare il capitale investito, tuttavia permette di dare prospettive di sviluppo all'aeroporto di Ancona-Falconara. La sua realizzazione, anche se non si basa sui contributi più favorevoli alle compagnie, si pone come un obiettivo impegnativo: richiede il concorso prioritariamente della Regione e quindi delle Amministrazioni Provinciali, delle CCIAA e del sistema economico-produttivo marchigiano poiché prevede di sviluppare l'offerta, e non la domanda, dei voli. Pertanto necessita della promozione della Regione Marche e dei suoi elementi di eccellenza, particolarmente indirizzata ai paesi di destinazione dei nuovi collegamenti.

La soluzione più logica ed equa, infatti, è che i soggetti istituzionali, che debbono strategicamente promuovere lo sviluppo delle Marche, e quelli economici produttivi, Aerdorica compresa, che ne traggono vantaggi, si facciano carico della gestione di Evolavia.

Questa, in un piano di sviluppo, può porsi come un "asset" e come "incubatrice" di nuovi voli e come tale diventare strumento strategico del "Sistema Marche" per la promozione e lo sviluppo della Regione per le cosiddette "reti lunghe".

3.2 IL PIANO INDUSTRIALE 2008-2012

L'assemblea dei soci della Aerdorica S.p.A. ha approvato, nel mese di novembre 2007, il "Piano Industriale 2008-2012", nel quale si riportano le principali azioni poste in essere.

3.2.1 Incremento del traffico passeggeri e merci

In virtù dell'infrastruttura aeroportuale esistente e dell'ampio potenziale di traffico a disposizione dell'aeroporto è sicuro obiettivo primario di Aerdorica sviluppare il traffico passeggeri e merci.

Le principali linee di sviluppo che il management persegue sono l'incremento della connettività con il resto del mondo attraverso l'aumento delle frequenze verso gli hub europei (Parigi, Londra, Francoforte, Roma), in modo da migliorare la possibilità di mobilità degli abitanti della regione, l'incremento dei servizi "low cost" di vettori europei in modo da generare traffico in entrata "incoming",



l'implementazione di un network di rotte domestiche che permettano l'interscambio tra le Marche e le altre regioni italiane.

Il Piano Industriale quinquennale considera di incrementare il traffico aeroportuale dagli attuali 500.000 circa passeggeri, registrati nel corso del 2007 a circa 705.000 passeggeri nel 2012.

3.2.2 Attività Commerciali

L'Aerdorica intende ampliare le attività commerciali al fine di generare canoni fissi di affitto e royalties incrementative nei prossimi anni. Al fine di raggiungere questo obiettivo la Società si sta concentrando sia sulla razionalizzazione degli spazi commerciali preesistenti sia sulla ristrutturazione del corpo centrale che dovrebbe avvenire nell'immediato futuro.

L'obiettivo primario è quello di incrementare il numero di passeggeri che visitano gli spazi commerciali dell'Aeroporto e aumentare la spesa media ciascuno.

3.2.3 Razionalizzazione

L'Aerdorica intende continuare a razionalizzare le proprie attività di business aumentando la redditività focalizzandosi sullo sviluppo dei core business incrementando la qualità dei servizi offerti alle compagnie aeree. Il processo di razionalizzazione sarà concentrato sulle seguenti attività:

- outsourcing delle attività a basso valore aggiunto e ridefinizione delle attività da svolgere direttamente. Nell'ambito di questo processo rientra la gestione da parte di terzi, già avviata nel 2008, dell'attività di rifornimento del carburante e, successivamente la gestione diretta delle attività di carico e scarico bagaglio nonché lo sfalcio erba e la cura del verde.
- riduzione dei costi fissi, in particolare le utenze, gli oneri finanziari, i costi assicurativi e le consulenze.
- ristrutturazione dei processi organizzativi.
- aumento graduale del traffico passeggeri e merci che genererà un miglioramento dei ricavi avio;
- incremento sensibile dei ricavi non avio già a partire dal 2008, a seguito della ricontrattazione di alcuni contratti di sub-concessione, del contratto relativo agli spazi pubblicitari, nonché ad un più efficiente e utilizzo degli spazi da sub-concessionare. Inoltre con la ristrutturazione del corpo centrale si verranno a creare nuovi spazi, da affittare a sub concessionari, sia nuovi spazi pubblicitari.

3.2.4 Ricavi da attività avio

Nel quinquennio è stato previsto un aumento graduale del traffico passeggeri e merci che genererà un miglioramento dei ricavi avio.

Si è ipotizzato di potenziare l'offerta di volato regionale su destinazioni nazionali a prevalente vocazione di business. Attualmente lo scalo dorico in Italia ha connessioni solamente su Milano e Roma tramite l'Alitalia mentre potrebbero essere potenziati i collegamenti con il Sud-Italia (Catania e

Napoli) e il Nord Italia (Torino). A questo scopo è stato avviato nel mese di settembre 2008 un volo su Milano-Linate, attraverso una partnership commerciale con un vettore regionale, l'Avicom di Montegiorgio (AP), in grado di fornire un l'aerotaxi di 19 posti.

E' stato inoltre previsto un aumento dell'offerta di voli low-cost su destinazioni internazionali ad alta attrattività turistica soprattutto a livello di incoming.

La dinamica dei passeggeri e dei movimenti nel periodo esaminato sono illustrate nelle tabelle e nei grafici che seguono (Fig. 25; Fig. 26; Fig. 27; Fig. 28):

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2012/2008 % |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| LINEA | 571.707 | 594.575 | 612.413 | 630.785 | 644.978 | 3% |
| CHARTER | 45.234 | 47.043 | 48.455 | 49.908 | 51.031 | 3% |
| AVIAZ. GEN. | 8.373 | 8.708 | 8.969 | 9.238 | 9.446 | 3% |
| PASSEGGERI | 625.314 | 650.326 | 669.837 | 689.931 | 705.455 | 3% |
| TRANSITI | 7.150 | 7.436 | 7.659 | 7.889 | 8.066 | 3% |
| TOTALE PASSEGGERI | 632.464 | 657.762 | 677.496 | 697.820 | 713.521 | 3% |

Fig. 25: Tabella dinamica passeggeri

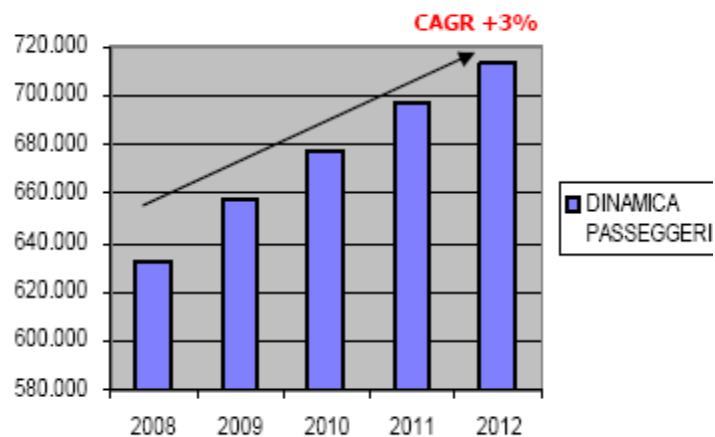


Fig. 26: Grafico dinamica passeggeri

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2012/2008 % |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| NAZIONALI | 7.013 | 7.117 | 7.117 | 7.256 | 7.398 | 1% |
| COMUNITARI | 4.549 | 4.703 | 4.853 | 4.986 | 5.028 | 3% |
| EXTRA COMUNITARI | 1.004 | 1.004 | 1.004 | 1.004 | 1.004 | 0% |
| AVIAZ. GEN. | 4.616 | 4.716 | 4.766 | 4.866 | 4.916 | 12% |
| CARGO | 1.792 | 1.942 | 2.042 | 2.142 | 2.262 | 6% |
| POSTALE | 519 | 540 | 640 | 690 | 710 | 8% |
| TOTALE MOVIMENTI | 19.493 | 20.022 | 20.422 | 20.944 | 21.318 | 2% |

Fig. 27: Tabella dinamica movimenti

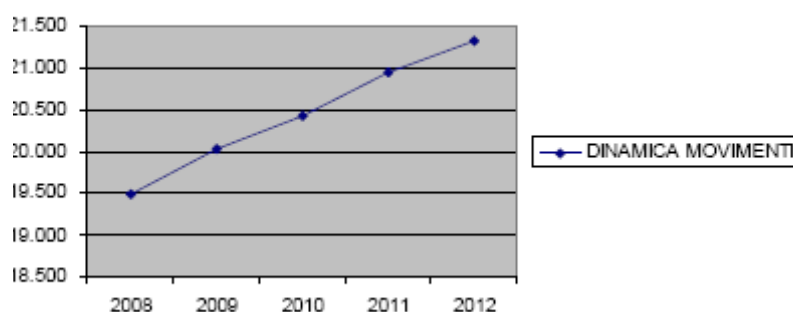


Fig. 28: Grafico dinamica movimenti

3.2.5 Ricavi non avio

Il sensibile incremento dei ricavi non avio già a partire dal 2008 è una conseguenza sia di una maggiore redditività degli spazi attuali sia di un potenziamento dell'attuale offerta non avio dell'aerostazione.

In particolare è stata effettuata ad una ricontrattazione del contratto relativo alla gestione degli spazi pubblicitari esistenti ottenendo un incremento del corrispettivo del 60% per l'anno 2008 rispetto all'anno 2006 (+36% 2007 vs. 2006, +18% 2008 vs. 2007).

Si è proceduto inoltre ad un pieno utilizzo degli spazi da concedere in sub concessione, dando in gestione quanto rimasto ancora non utilizzato nel padiglione partenze cercando anche di sfruttare pienamente il padiglione arrivi.

Sono state programmate delle attività di esposizione prodotti, eventi artistici e culturali che rendono l'aeroporto una vetrina importante.

A partire dal 2008, inoltre, nei ricavi non avio saranno incluse anche le fees per il servizio di rifornimento carburante che verrà appaltato a terzi. La scelta di appaltare questo terzi è stata motivata dal fatto che la gestione in proprio è risultata troppo onerosa e poco remunerativa.

I lavori di ristrutturazione del corpo centrale i quali, in base al programma degli investimenti quinquennali, si dovranno concludere entro il 2010 e quindi si verranno a creare nuovi spazi da affittare sia a sub concessionari sia nuovi spazi pubblicitari da vendere.

La società Raffaello S.r.l., controllata da Aerdorica S.p.A. al 99%, ha inoltre previsto un incremento delle tariffe del parcheggio già dal presente mese di novembre che si tradurrà quindi in maggior introiti per la società stessa e per l'Aerdorica S.p.A., la quale percepisce dalla sua controllata una royalties sugli incassi derivanti da questa attività.

3.2.6 La dinamica dei costi

Nel seguito verrà fatta una disamina delle principali voci di costo analizzandone anche l'evoluzione nel quinquennio 2008-2012.

I costi di facchinaggio e pulizie aeromobili sono la voce di costo più significativa e nel quinquennio mostra una crescita piuttosto contenuta. Rispetto all'anno 2007 (stimata al 31-12-2007 pari a 1.010 migliaia di Euro) questa voce di costo ha subito un drastico ridimensionamento dell'ordine del 40%, in quanto il servizio è già stato acquisito all'interno del Gruppo Aerdorica S.p.A mantenendo lo stesso personale che già operava eliminando, conseguentemente, il mark-up della cooperativa che operava precedentemente.

I canoni di leasing subiscono un leggero incremento in quanto si è ipotizzato di accendere qualche nuovo contratto di leasing per l'acquisto di alcune attrezzature operative.

I principali risparmi di costi operativi che produrranno il loro effetto già dal 2008 sono di seguito elencati:

- ✓ Relativamente alle utenze è in corso una razionalizzazione dei consumi e un'opera di sensibilizzazione nei confronti del personale al fine di conseguire ulteriori risparmi;
- ✓ In merito agli appalti vari di alcuni servizi tra cui la pulizia e cura del verde la Società ha in previsione di indire una gara multiservizi al fine di ottimizzare sia i costi sia le operazioni;
- ✓ In relazione alle spese generali si prevede la riduzione dei costi assicurativi anche in conseguenza dell'outsourcing del rifornimento carburante;
- ✓ Le consulenze sono state drasticamente ridotte al fine di utilizzare in maniera compiuta le professionalità interne.

Le principali variazioni nei dati economici sono il frutto di iniziative intraprese dal management al fine di migliorare la redditività della società nel breve medio periodo.

I costi di esercizio delle società controllate nel periodo in esame sono piuttosto stabili. Gli stessi si riferiscono alla sola società Raffaello S.r.l. mentre l'altra società del Gruppo Aerdorica S.p.a.. Evolavia S.u.r.l., già dall'anno 2007 è stata sottoposta ad una riorganizzazione e razionalizzazione in base alla quale la stessa svolgerà un servizio di call center ridimensionando in questo modo le perdite di conto economico.

E' in corso di valutazione da parte del management della società un progetto di riorganizzazione delle società del Gruppo che prevede il conferimento di Raffaello S.r.l. nella società Evolavia S.u.r.l.. In questo modo si risparmierebbero notevolmente i costi fissi e si arriverebbe anche ad un migliore utilizzo delle risorse umane.



Per i costi del personale è stata prevista una crescita media di periodo del 2% in quanto si prevede di non incrementare l'organico bensì un utilizzo più efficiente delle risorse umane presenti in azienda.

I contributi della Regione Marche unitamente agli incentivi di co-marketing erogati alle Compagnie Aeree sono stati evidenziati prima dell'utile netto al fine di mostrare l'andamento dell'EBTDA e dell'EBIT al netto di queste voci che sono state estrapolate dalla gestione caratteristica.

La Regione Marche alla fine dell'anno 2006 ha determinato una erogazione dei contributi in conto esercizio a favore della società nella misura sopra rappresentata sino all'anno 2011.

Nell'anno 2012 il risultato netto risentirà dell'assenza dei contributi e sconta maggiori imposte di esercizio a seguito del termine dell'utilizzo delle perdite fiscali pregresse utilizzate nei quattro anni precedenti.

3.3 PROGRAMMA DI INTERVENTI 2008-2043

Nel "programma di interventi 2008-2043" che la società Aerdorica S.p.A. ha presentato all'ENAC, per il rilascio della concessione totale, è riportata la pianificazione degli interventi suddivisa per archi temporali (Fig. 30):

- breve termine (2008-2012)
- medio termine (2013-2021)
- lungo termine (2021-2042).

3.3.1 La programmazione a breve termine (2008–2012)

La programmazione a breve termine si basa su stime di traffico merci e passeggeri che, grazie all'intrinseca inerzia dei sistemi aeroportuali, hanno un notevole grado di affidabilità.

Pertanto, gli investimenti possono essere programmati congruamente alle esigenze di potenziamento infrastrutturale.

Gli interventi programmati nel periodo 2008–2012 sono mirati essenzialmente ad un immediato riscontro in termini operativi e commerciali. È infatti prevista la ristrutturazione del corpo centrale dell'aerostazione passeggeri e la riorganizzazione degli spazi dei nuovi padiglioni al fine di migliorarne l'integrazione airside e landside. Gli obiettivi da conseguire sono:

- l'aumento degli spazi destinati ai passeggeri ed alla clientela non-avio (airside e landside);
- il miglioramento della capacità del sottosistema (nuovi banchi check-in e nuovi gates);
- l'aumento degli spazi destinati alle attività commerciali ed agli enti aeroportuali;
- la realizzazione di un collegamento protetto con la stazione FFSS. La Regione Marche ha previsto, nel POR-FESR 2007-2013, un apposito finanziamento di 1,2 Mln € per la realizzazione di tale collegamento e per lo spostamento della stazione di Castelferretti di fronte all'aerostazione.

Inoltre è previsto il potenziamento del terminal cargo per soddisfare le esigenze di alcuni dei vettori che operano attualmente sullo scalo (es. DHL) e l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili al fine di creare uno stand dedicato ad aeromobili di categoria L.

Nel complesso gli investimenti nel periodo 2008–2012 sono stati programmati per far fronte ad una domanda infrastrutturale già presente, generando così un'immediata ricaduta positiva sull'operatività dello scalo.

Gli interventi previsti nel periodo 2008 ÷ 2012 sono mirati essenzialmente ad un immediato riscontro in termini operativi e commerciali. In particolare sono previsti:

1. ristrutturazione del corpo centrale e riorganizzazione degli spazi per l'integrazione, air-side e land-side, con i nuovi padiglioni:
 - aumento degli spazi destinati ai passeggeri (airside e landside);
 - collegamento protetto con la stazione FFSS;
 - potenziamento capacità (check-in, gages);
 - aumento degli spazi destinati alle attività commerciali.
 2. potenziamento delle infrastrutture nei termini di ampliamento piazzali di sosta aeromobili.
- Gli investimenti programmati saranno finanziati dalla Società con il cash flow generato dalla gestione corrente e ricorrendo ad indebitamento a medio-lungo termine.
3. potenziamento del collegamento con la linea ferroviaria Ancona-Roma: è previsto da parte delle Regione Marche un finanziamento di circa 1,2 milioni di euro nel POR 2007-2013, per lo spostamento della stazione FFSS di Castelferretti di fronte all'aeroporto ed il collegamento coperto di questa con l'aerostazione.
 4. completamento del polo air-cargo e l'adeguamento della viabilità, sono previsti un finanziamento di circa 880 mila euro nel POR FESR Marche 2007-2013 ed uno di 6 milioni di euro nel fondi FAS 2007-2013, per la realizzazione del magazzino, il tutto finalizzato a poter sfruttare ogni possibile futura ipotesi di intermodalità.

In Fig. 29 sono illustrati gli investimenti infrastrutturali previsti nel periodo analizzato:

| INVESTIMENTO: | COSTO in migliaia di €: | FUNZIONE: | INIZIO LAVORI | FINE LAVORI |
|------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------|------------------|----------------|
| <i>Ampliamento magazzino Cargo</i> | 200 | Ampliamento magazzino Cargo | 2008 | 2009 |
| <i>Ristrutturazione Corpo Centrale (primo lotto)</i> | 2.000 | Ristrutturazione Corpo Centrale (Primo lotto) | 2008 | 2010 |
| <i>Collegamento Corpo Centrale - Stazione FFSS</i> | 500 | Collegamento Corpo Centrale - Stazione FFSS | 2010 | 2011 |
| <i>Nuovi Piazzali di sosta aeromobili</i> | 1.800 | Nuovi Piazzali di sosta aeromobili | 2010 | 2012 |
| | 4.500 | | | |

Fig. 29: Interventi previsti periodo 2008-2012

Nel complesso gli investimenti nel periodo 2008-2012 sono stati coordinati in modo da generare ricadute positive sull'operatività dello scalo. Si otterranno inoltre nuovi e più funzionali spazi per gli uffici di scalo (all'interno del corpo centrale ristrutturato) e per l'attività di aviazione generale.

Nel paragrafo successivo si riporta il dettaglio degli interventi a medio termine.

3.3.2 La pianificazione a medio termine (2013–2021)

Gli investimenti pianificati per il medio termine (2013–2021) sono mirati ad adeguare le infrastrutture aeroportuali allo sviluppo del traffico merci e passeggeri. Gli interventi dovranno migliorare l'efficienza dei singoli sottosistemi portando ad un incremento globale della capacità dell'infrastruttura e garantendo il mantenimento di elevati livelli di servizio.

Sono previsti:

- la realizzazione dei primi 2 lotti di un nuovo polo destinato al traffico merci. L'area cargo sarà realizzata in una zona separata da quella passeggeri e strategica per i collegamenti con il territorio;
- il potenziamento del sistema di taxiway, con la realizzazione della via di rullaggio parallela¹, l'adeguamento del raccordo 3 e della viabilità interna (strada perimetrale).

Altre attività sono state pianificate con il naturale obiettivo di sviluppare ed ottimizzare gli interventi già illustrati per il breve termine:

- completamento della ristrutturazione del corpo centrale (ripristino simmetria dei tre edifici);
- sviluppo delle infrastrutture a servizio degli aeromobili (hangar, piazzali);
- manutenzione straordinaria testate pista di volo.

Nel complesso gli investimenti nel periodo 2013–2021 condurranno l'aeroporto verso il compimento di quanto sarà previsto nel Piano Regolatore Generale. Come indicato dall'ICAO i lavori sono stati pertanto coordinati in modo da portare l'infrastruttura ad una configurazione di sviluppo finale stabile.

3.3.3 La pianificazione a lungo termine (2022–2043)

Lo scenario alla base della pianificazione di lungo termine (2022–2043), essendo caratterizzato da un livello intrinseco di incertezza particolarmente elevato, non può che condurre a programmi e linee di sviluppo a carattere indicativo. In linea generale le attività previste sono le seguenti:

- interventi di ripristino strutturale, funzionale e di manutenzione straordinaria sugli elementi che raggiungeranno il compimento della vita utile prevista (aerostazione, pista di volo, piazzali di stazionamento, viabilità interna ed esterna);
- interventi mirati all'ulteriore sviluppo del sistema aeroportuale (terzo lotto area cargo, nuove aree di parcheggio e di ricovero dei mezzi di servizio).

In definitiva gli investimenti previsti nel periodo 2022–2043 sono stati strutturati in maniera tale da cogliere ed accompagnare la progressiva evoluzione del sistema aeroportuale e la sua integrazione con il territorio. Analogamente a quanto previsto per i Master Plan, adeguamenti sostanziali del programma di investimenti saranno necessari per tenere conto delle inevitabili discrepanze tra previsioni e risultati effettivi.

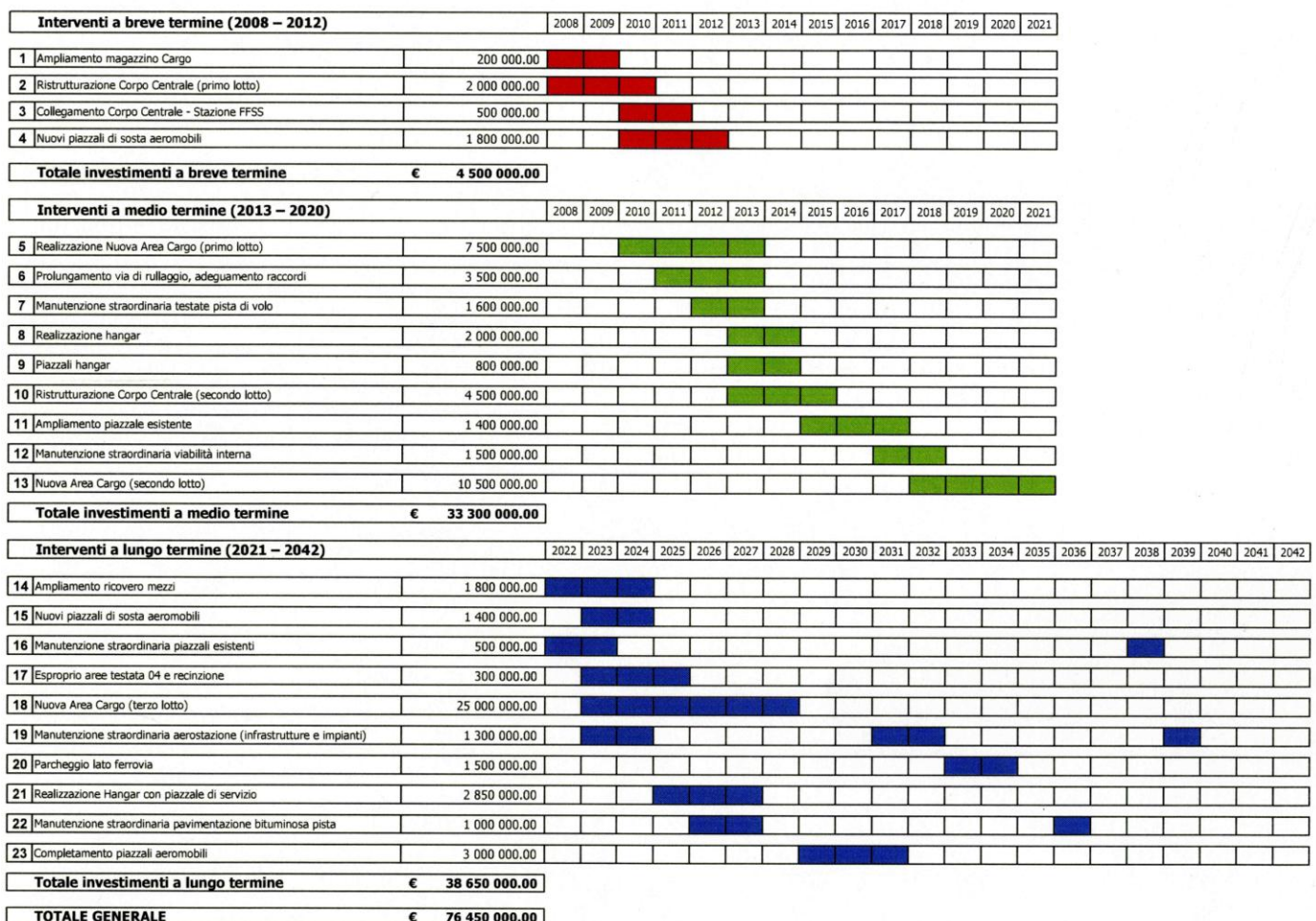


Fig. 30: Cronoprogramma degli interventi



3.4 Piano industriale 2009-2019 – linee guida –.

Il Piano Industriale, approvato nel mese di luglio 2009, evidenzia una situazione caratterizzata dalle seguenti **opportunità** di sviluppo:

- potenzialità di sviluppo del traffico, legate alle caratteristiche del tessuto imprenditoriale, alla vocazione turistica, alla specificità e potenzialità del bacino geografico di riferimento ed al contesto di mercato, contraddistinto da elevati tassi di crescita negli anni più recenti;
- opportunità legate alla partecipazione pubblica, in quanto il socio pubblico può assumere un ruolo importante nel coordinare lo sviluppo e la promozione del territorio nell'interesse della regione e dell'azienda;
- potenzialità dell'infrastruttura aeroportuale moderna ed efficiente, capace di assorbire un traffico potenziale di 1,6 milioni di passeggeri e di conseguenza i margini di sviluppo dei ricavi "non aviation".

La possibilità di cogliere pienamente tali favorevoli prospettive, può realizzarsi solo superando le attuali **criticità**:

- di business, legate allo sviluppo del traffico e all'attuale prassi di mercato che prevede politiche d'incentivazione ai vettori;
- della struttura finanziaria, fortemente pregiudicata dall'indebitamento finanziario, contratto per la realizzazione e l'ammodernamento dell'infrastruttura aeroportuale;
- dei costi di gestione (i.e. organizzativi e strutturali) che possono essere coperti solo al raggiungimento di determinati volumi gestiti.

L'ingresso nel capitale di Aerdoria S.p.A. di un partner in grado di apportare risorse finanziarie e know how adeguati, potrebbe consentire di affrontare e risolvere al meglio le criticità evidenziate, mettendo la società nelle condizioni di beneficiare pienamente delle opportunità prospettate.

3.4.1 Strategie di breve, medio, e lungo periodo.

Le strategie previste dal Piano Industriale sono distinte per fasi temporali:

- anno 2009: creazione di un nocciolo duro di destinazioni con alta frequenza e prezzi al pubblico contenuti;
- entro 2013: consolidamento rotte attivate (incremento load factor e frequenze) ed espansione su destinazioni leisure;
- entro 2019: sviluppo traffico di linea e sfruttamento opportunità di feeding-defeeting su Hub;
- entro 2039: raggiungimento massima capacità aeroportuale.

La **Mission** del Piano Industriale è incentrata sulla *“valorizzazione del sistema aeroportuale di Ancona attraverso lo sviluppo del traffico con un’offerta di servizi aerei che consenta di garantire al*

territorio e al relativo bacino di utenza naturale un network di collegamenti (da e verso) le principali destinazioni italiane ed europee”.

L’**Obiettivo strategico** è quello di “incrementare l’attrattività dell’aeroporto, sviluppandone il ruolo di scalo regionale di riferimento per il relativo bacino di utenza”.

Le **Linee guida strategiche di sviluppo** sono focalizzate in 3 punti:

1. la “**strategia commerciale**” realizzabile attraverso:

- a. lo “sviluppo di nuove rotte e nuovi vettori”, focalizzando l’attenzione su Vettori di linea nazionali ed internazionali (primi tra questi Parigi e Mosca);
- b. lo “sviluppo del piano del traffico” da fondare sull’implementazione di “politiche commerciali di incentivazione”, basate su tre aspetti: sconti sull’handling, contributi a passeggero variabili a seconda della tratta e del vettore e gli investimenti commerciali sostenuti in parte dalla Società ed in parte da terzi;
- c. lo sviluppo del traffico “cargo-DHL”, grazie alla realizzazione di un nuovo polo logistico nel sedime aeroportuale;
- d. lo “sviluppo dei ricavi -non aviation-”, coerentemente con i business model che si stanno consolidando tra gli operatori del settore e sulla base della futura crescita dimensionale dello scalo e degli interventi previsti sull’aerostazione, prevede strategie volte ad un migliore sfruttamento commerciale degli spazi, sviluppando ed attivando nuove linee di ricavo;
- e. il progetto di revisione del “modello organizzativo”.

2. l’**“equilibrio finanziario”** raggiungibile, nel breve-medio periodo, grazie alla capacità di gestire con efficienza la crescita e lo sviluppo dello scalo.

La situazione finanziaria della società (che nel 2008 ha fatto registrare oneri finanziari per circa 1 milione di euro) ha portato il Management a valutare interventi di rinegoziazione del debito complessivo a breve, per l’ottenimento di un finanziamento a medio-lungo termine (i.e. 10 anni), al fine di consentire una riduzione degli oneri finanziari. Tale piano permetterà un più ampio respiro finanziario almeno nel periodo di crescita e di sviluppo dell’aeroporto. Nell’arco del periodo di riferimento, 2009-2013, si potrà ottenere un abbattimento complessivo degli oneri finanziari di circa il 70%.

3. gli **“investimenti di mantenimento”**, pianificando gli investimenti previsti dal Piano di Concessione, al fine di garantire allo scalo l’assorbimento della crescita passeggeri.

Gli investimenti previsti nel periodo di riferimento 2009-2013, sono mirati principalmente al miglioramento delle funzionalità operative e all’aumento dei margini commerciali. Relativamente agli interventi alle strutture complementari di tipo commerciale sono previsti progetti di potenziamento delle aree dedicate ai passeggeri nella zona land-side:

- nuova struttura bar area “Arrivi”;



- ufficio turistico in cooperazione con al Provincia
- Sala Vip.

Fanno parte del piano degli investimenti anche la riqualifica e ampliamento dell'area cargo e la riqualifica funzionale dell'aerostazione. Tali interventi derivano dal ridimensionamento di quelli previsti nel precedente piano industriale e sono legati al particolare periodo di crisi economica che ha investito l'aeroporto regionale così come tutto il settore del trasporto aeroportuale e prevedono il cofinanziamento regionale attraverso i fondi strutturali del POR Marche 2007-2013 ed i fondi per le Aree Sottoutilizzate (FAS) 2007-2013.

La Regione ha acquisito, all'inizio del 2009, da parte della Commissione Europea l'assenso all'"aiuto" a favore dell'Aerodroma per interventi più "ampi" ed è attualmente in corso la notifica del ridimensionamento degli stessi. Appena acquisito il parere favorevole da parte della Commissione, sarà possibile avviare le procedure per la realizzazione del magazzino cargo e del collegamento pedonale del terminal aerostazione con la stazione ferroviaria.

L'attuale proposta inviata alla Commissione Europea prevede:

Intervento 1): RIQUALIFICA E AMPLIAMENTO AREA CARGO.

Costo intervento € 811.000,00

Finanziamento pubblico € 811.000,00

Percentuale finanziamento pubblico 100%

Intervento 2): Riqualifica funzionale aerostazione

Costo intervento € 2.500.000,00

Finanziamento pubblico € 2.000.000,00

Percentuale finanziamento pubblico 80%

3.5 Azioni Regionali

Sino ad oggi la Regione Marche, in quanto socio di maggioranza dell'Aerodroma SpA -, ha aderito e sottoscritto gli aumenti di capitali che sono stati proposti e, in qualità di Ente Pubblico, ha promosso e cofinanziato parte delle infrastrutture, ha inoltre erogato contributi per la gestione dell'Aeroporto.

Dopo la messa in funzione della nuova aerostazione, nel corso del 2005, complessivamente fino ad oggi, sono stati sottoscritti aumenti di capitale per 6,0 Meuro e sono stati erogati contributi per 7,4 Meuro.

Con Legge Regionale n° 6 del 17/03/2009, è stato riconosciuto che *"la fornitura di servizi aeroportuali a terra strettamente connessi al trasporto aereo di passeggeri e merci, svolta dalla società"* , costituisce, per la collettività regionale, un **servizio di interesse economico generale** ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato CE, per cui la Regione può compensare, alla Società Aerodroma, gli oneri derivanti dallo svolgimento di tali servizi.



Nel gennaio 2010 è stata firmata apposita Convenzione, che prevede l'erogazione di tale compensazione per la durata di quattro anni e la compagine sociale si avvia alla cessione del 40% della società tramite procedura ad evidenza pubblica, ad un operatore privato, che avrà anche il timone dell'azienda. Sulla base della citata Convenzione, la Regione continuerà a riconoscere compensazioni, che dovranno però, a parità di servizi erogati, ridursi nel tempo. Ai sensi della convenzione, l'Aerdorica SpA si impegna ad adottare scelte industriali atte a ridurre annualmente tale compensazione, di almeno il 5% rispetto all'entità dell'anno precedente, tenendo conto dei voli effettuati, fatto salvo la maggiore compensazione in conseguenza dell'aumento dei voli o della loro frequenza, da concordare con la Regione.

La Regione inoltre intende promuovere azioni di integrazione dello scalo regionale in una rete collaborativa di aeroporti analoghi per dimensione e tipologia, per aumentarne l'efficienza dell'intero sistema. Un recente studio ISTAO, non ancora pubblicato, indica una possibile attività di integrazione tra gli aeroporti di Rimini, Ancona, Perugia e Pescara; potranno essere studiate ipotesi di:

- interventi sull'offerta commerciale;
- iniziative di collaborazione finalizzate a conseguire economie di costo e miglioramento di qualità di taluni servizi,
- interventi volti a delineare forme di specializzazione dei singoli scali su particolari segmenti di traffico o su particolari destinazioni;
- iniziative di *connessione interna* tra gli scali dell'ipotetico sistema di aeroporti.

Ipotesi quali una nuova società aerea al servizio della rete integrata sono ancora solo di studio e non interessano il management delle società di gestione (soprattutto Pescara), ma forse l'affidamento di servizi centralizzati ovvero una società di handling "multilocation" alla quale conferire l'assistenza a terra in outsourcing, potrebbero essere strumenti di qualificazione e quindi di capacità competitiva complessiva delle attuali gestioni nel panorama nazionale.

Ipotesi collaborative che, per risolvere il difficile rapporto tra costi e ricavi di un servizio di gestione aeroportuale che non raggiunge dimensioni ottimali, andranno attentamente esaminate sia dai gestori sia soprattutto dai referenti territoriali (Regioni e Province) orientati in questo senso.

PARTE 2

AEROPORTO DI FANO

SCHEDA DERIVATA DALLLO STUDIO SVIM



INDICE

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ANALISI DELLO STATO DI FATTO E DELLA SOCIETA' "FANUM FORTUNAE" SRL | 1 |
| La società di gestione..... | 1 |
| Le strutture attualmente esistenti nell'aeroporto..... | 2 |
| Servizi all'utenza operativi nell'aeroporto | 4 |
| Attività aeronautiche operanti nell'aeroporto | 4 |
| Limitazioni operative attuali | 5 |
| PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'AVIAZIONE GENERALE | 6 |
| Inquadramento normativo | 6 |
| Le caratteristiche del mercato del trasporto aereo europeo | 7 |
| La dinamica dello sviluppo del trasporto aereo | 8 |
| L'aviazione generale in Italia | 8 |
| IPOTESI D'INTERVENTO | 12 |
| Le ipotesi di sviluppo aeroportuale | 12 |
| Inserimento tra le strutture per la Protezione Civile | 12 |
| Le ipotesi di specializzazione in aviazione generale..... | 15 |
| GLI EFFETTI POTENZIALI SUL SISTEMA AMBIENTALE..... | 18 |
| Il sistema ambientale interessato | 18 |
| I ricettori sensibili..... | 19 |
| Interventi di mitigazione o compensazione degli impatti..... | 21 |
| Gli effetti derivanti dai vincoli dettati dalla normativa sulla costruzione di aeroporti | 21 |
| La mitigazione degli effetti sulle componenti Rumore e Atmosfera | 23 |
| La compensazione degli effetti complessivi sul sistema ambientale | 24 |
| Il rafforzamento e la riqualificazione degli impianti a parco urbano | 25 |
| CONCLUSIONI..... | 26 |

ANALISI DELLO STATO DI FATTO E DELLA SOCIETA' "FANUM FORTUNAE" Srl

L'aeroporto di Fano è considerato, in base alla normativa vigente, un aeroporto minore, aperto al traffico nazionale privato e d'aviazione generale. Questo determina, come diretta conseguenza, l'impossibilità ad effettuare voli da e per Paesi che non fanno parte del Trattato di Schengen, né voli commerciali, ossia quelli che comportano trasporto pubblico di passeggeri o merci secondo le definizioni del Codice della Navigazione.

Il volo presso tale aeroporto è possibile solo nelle ore diurne ed in condizioni meteorologiche che consentono il volo a vista perché la struttura non è dotata di pista illuminata, né di strumenti per la radionavigazione.

Questo può essere un fattore penalizzante in termini d'espansione futura della struttura in quanto ne limita fortemente, a meno di interventi strutturali e di investimenti rilevanti, le prospettive di sviluppo. La gestione dell'aeroporto di Fano, per ciò che concerne l'attività di volo, dipende direttamente dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e, in particolare, dalla Direzione della Circoscrizione Aeroportuale di Ancona (DCA di Ancona). Date le caratteristiche di aeroporto minore, né il Ministero dei Trasporti né l'ENAC sono mai intervenuti investendo direttamente nell'aeroporto di Fano.

La società di gestione

La società aeroportuale "Fanum Fortunae" Srl è stata costituita nel 1995. I soci di riferimento sono il Comune di Fano, la Provincia di Pesaro-Urbino e la C.C.I.A.A di Pesaro. Lo scopo sociale è amministrare gli investimenti immobiliari realizzati nell'aeroporto di Fano e di fornire servizi qualificati agli utenti, in attesa di poter assumere dall'ENAC la gestione integrale dell'aeroporto stesso. Fino a quando non ci sarà un quadro strategico definito da parte dell'ENAC, le potenzialità di crescita in termini di volumi e fatturato di tale società sono piuttosto ridotte in quanto i possibili scenari di sviluppo sono fortemente condizionati dalla decisione dell'ENAC. Va rilevato che, finora, il mancato ottenimento della certificazione della società di gestione (al momento questa è una società di fatto priva dei requisiti formali) da parte dell'ENAC è attribuibile, secondo i dirigenti compartimentali dell'ENAC di Ancona, ad un'insufficiente attenzione di Fanum Fortunae all'iter burocratico della certificazione. In altri termini, la società di gestione dello scalo fanese ha concluso solo il primo *step* di un iter burocratico ed amministrativo piuttosto lungo ed articolato, a cui non è seguita una politica di rigore e di lobbying presso le istituzioni deputate a rilasciare la certificazione definitiva.

Nello stesso anno di costituzione (1995), il Comune di Fano e la società "Fanum Fortunae" Srl hanno sottoscritto una convenzione di durata ventennale con la quale gli immobili realizzati dal Comune sono dati in comodato gratuito alla società aeroportuale, che si è impegnata a sopportare gli oneri derivanti dalla gestione ordinaria e straordinaria.



Nel 1997, la società aeroportuale ha realizzato la recinzione dell'area d'interesse aeroportuale, con l'approvazione e secondo le specifiche indicate dall'ENAC. Nello stesso anno la società aeroportuale ha realizzato un eliporto con una superficie di m. 30x30, dotato d'illuminazione notturna e sentiero di discesa secondo le norme I.C.A.O., collegata con apposita bretella al piazzale principale. La realizzazione di tale opera rappresenta un'opportunità interessante per potenziare i servizi di elisoccorso ed eliambulanza, in quanto gli investimenti infrastrutturali principali sono già stati realizzati e gli investimenti residuali hanno un peso relativamente basso rispetto alle opere già esistenti.

Alla chiusura del bilancio d'esercizio relativo all'anno 2001, il capitale sociale della Fanum Fortuna è pari a L.1.114.494.678, ossia € 575.588, ed è così ripartito: - Comune di Fano € 196.835,52 pari al 34%; - Provincia di Pesaro-Urbino € 191.046,00 pari al 33%; - C.C.I.A.A. € 191.046,00 pari al 33%.

L'aeroporto di Fano è di fatto gestito dalla società aeroportuale pur in assenza di un'apposita concessione. Questo fatto, unito al sostanziale equilibrio fra le quote dei soci che non determina una maggioranza netta in sede di espressione assembleare, può limitare gli sviluppi futuri dell'opera in quanto aumenta i rischi legati all'ottenimento di una concessione ed alla definizione delle linee strategiche, qualora non ci sia un'unità di intenti da parte degli azionisti attuali. Con riferimento al primo aspetto critico, va rilevato che l'ENAC ha comunque formalmente preso atto dell'esistenza della società di gestione aeroportuale con un verbale di ricognizione redatto nel 2001, affidando ad essa alcuni compiti specifici, tra i quali si possono menzionare lo sfalcio dell'erba per il mantenimento delle condizioni necessarie di operatività della pista e dei raccordi (la società aeroportuale ha provveduto a rendere remunerativa tale incombenza concedendo all'impresa che svolge il servizio il diritto allo sfruttamento agricolo di parte dell'area sulla base di un piano di colture compatibili con l'attività portuale).

Le strutture attualmente esistenti nell'aeroporto

La posizione dell'aeroporto di Fano è ufficialmente definita dalle coordinate geografiche del "*reference point*" ICAO, pubblicate sull'AIP Italia con i seguenti valori:

- Latitudine= Nord 43° 49' 31";
- Longitudine= Est 13° 01' 40";
- Altitudine= 15 metri sul livello del mare.

L'orientamento della pista, ovvero l'angolo compreso tra il Nord geografico e l'asse centrale della pista stessa, è 49°/229°, ciò implica che non ci siano sorvoli sull'abitato in nessuna fase di volo.



Fig. 1: Palazzina aerostazione

Lo scalo, situato in posizione strategica per la sua vicinanza con importanti vie di comunicazione viarie e ferroviarie, occupa una superficie totale di circa 120 ha, sulla quale sono presenti le seguenti strutture:

- 1) una pista in erba di mt 1.200 di lunghezza totale e di mt. 40 di larghezza;
- 2) una pista di atterraggio per elicotteri con illuminazione notturna;
- 3) piazzale di sosta e manovra per aeromobili in asfalto e bretelle di raccordo con pista;
- 4) una palazzina adibita ad aerostazione della superficie di mq. 642, completamente arredata e suddivisa nei seguenti locali: - ingresso e sala di attesa per passeggeri; - sala riunioni con 70 posti; - uffici della società aeroportuale; - sala operativa a disposizione degli equipaggi di base e di transito; - torre di controllo (non operativa) - un ufficio affittato ad una società privata con licenza di lavoro aereo e scuola di volo (Flying Works Srl); - un ufficio affittato ad un'associazione sportiva (Avio Club Fano); - locali adibiti a bar, cucina e ristorante;
- 5) due hangar di mq. 758 cadauno;
- 6) un edificio, collegato al primo hangar, di mq. 168, adibito ad officina aeronautica ed ad aula di scuola di volo;
- 7) distributori di carburanti benzina Avio 100 LL e kerosene Jet A1;
- 8) parcheggi e strada di collegamento con via E. Mattei.

Ad ovest della pista d'atterraggio, dall'altro lato dell'aeroporto rispetto alle strutture suddette, insistono sul terreno demaniale due vecchie aviorimesse occupate dall'Aero Club Pesaro. Nelle vicinanze è ubicato un fabbricato abitativo, dimora dell'ex custode dell'aeroporto, che ospita gli uffici dell'Aero Club Pesaro.

A nord-est della palazzina aeroportuale esistono una pista per aeromodelli ed un'area ceduta in concessione all'associazione sportiva Alimarche, dove insistono le strutture logistiche dei paracadutisti.

Servizi all'utenza operativi nell'aeroporto

I servizi attualmente operativi sull'aeroporto di Fano sono i seguenti:

- a) servizio di ricovero degli aeromobili in hangar;
- b) servizio d'assistenza radio (informazioni);
- c) rifornimento carburanti (benzina Avio 100 LL e kerosene Jet A1);
- d) telefono pubblico;
- e) servizio antincendio (prima categoria aeroportuale I.C.A.O., corrispondente alla nona classe aeroportuale ex Legge n. 930 del 23 dicembre 1980);
- f) servizio di bar-ristorante.

I servizi di cui alle lettere a, b, c, d sono gestiti dalla società aeroportuale "Fanum Fortunae" Srl.

Il servizio antincendio è gestito dal consorzio CONAF, Consorzio Antincendio Fano, partecipato da Flying Works , Avio Club Pesaro e A.S. Alimarche.

Il servizio di bar-ristorante è gestito da una società privata.

Attività aeronautiche operanti nell'aeroporto

Le attività aeronautiche attualmente operanti nell'aeroporto di Fano sono le seguenti:

- due scuole di volo a motore (Flying Works e Aero Club Pesaro), di cui una ha già ottenuto l'autorizzazione per effettuare corsi per brevetto di pilota commerciale. Questa può essere un'opportunità interessante di sviluppo dell'attività operativa dell'aeroporto;
- una scuola di volo a vela (Aero Club Rimini);
- una scuola di paracadutismo sportivo (A.S. Alimarche);
- un'impresa con licenza di volo aereo, ovvero traino striscioni pubblicitari, aerografia, osservazioni aeronautiche (Flying Works Srl)

- due officine aeronautiche per manutenzioni e riparazioni per conto proprio (Flying Works Srl e Aero Club Pesaro);
- l'attività aeroturistica di due aeroclub di base nell'aeroporto (Avio Club Fano ed Aero Club Pesaro);
- attività sportiva di volo acrobatico (Yak Italia);
- l'attività aeroturistica di alcuni aeromobili privati di base nell'aeroporto;
- l'attività aero-turistica di aeromobili privati o di club di passaggio ed in visita.

Per quanto riguarda il volume di traffico, la società di gestione non dispone di dati ufficiali, in quanto la gestione del traffico compete alla Direzione della Circonscrizione Aeroportuale di Ancona. Sulla base delle stime non ufficiali si può stimare un totale di circa 3.000 movimenti l'anno suddivisi nella maniera seguente: - 30% circa per attività di paracadutismo sportivo; - 30% circa per scuola di volo; - 20% circa per attività di aeroturismo; - 10% circa per volo acrobatico; - 10% circa per striscioni pubblicitari.

Il tipo di aeromobili presenti nell'aeroporto di Fano è, generalmente, compreso tra i seguenti: Partenavia, SIAI, Piper e Cessna (fino al 1981), classificabili come jet a pistoncini ultraleggeri, utilizzati per brevi traversate.

L'elicottero attualmente utilizzato per voli di emergenza, la cui base di partenza è ubicata nei pressi dell'ospedale regionale di Torrette, è un Agusta A109.

Limitazioni operative attuali

Le possibilità operative di sviluppo del traffico aeroportuale nell'aeroporto, allo stato attuale, sono soggette alle limitazioni seguenti:

- limitazione dovuta al servizio antincendi: consente solo il traffico di aeromobili di lunghezza fino a mt. 9 e, in via eccezionale, fino a mt. 18 (prima classe aeroportuale I.C.A.O);
- limitazione dovuta al tipo di pista: consente solo il traffico di aeromobili ad elica o turboelica con peso massimo al decollo di circa $\frac{3}{4}$ tonnellate, capacità di carico massima di circa 20 passeggeri o 20 quintali di merce, certificati per operare su piste in erba;
- limitazione dovuta all'assenza di strumentazione ed illuminazione della pista: consente solo il traffico nelle ore diurne ed in condizioni meteorologiche per il volo a vista (visibilità orizzontale minima di mt. 1.500, escluso elicotteri che possono operare 24 ore su 24);
- limitazione dovuta all'assenza di posto di polizia di frontiera e dogana: consente solo il traffico limitato alle destinazioni nazionali e paesi aderenti al Trattato di Schengen.

PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'AVIAZIONE GENERALE

Risulta indispensabile indagare lo stato dell'arte e le prospettive di sviluppo di quel settore dell'aviazione, comprensivo anche della protezione civile e della mobilità aerea d'emergenza, che viene classificato come aviazione generale.

Lo stato attuale del traffico aereo e le previsioni di progressivo incremento della domanda di trasporto richiedono, dati i tempi lunghi per la realizzazione delle opere infrastrutturali, una programmazione lungimirante ed interventi differenziati.

La realizzazione di uno studio sulle tematiche aeroportuali diventa uno strumento utile per la definizione sia delle problematiche sia delle opportunità di sviluppo di tale importante settore.

Inquadramento normativo

Il settore aeronautico è interessato, da circa sette anni, da una vasta riforma che ha modificato profondamente le responsabilità ed i soggetti istituzionali che in esso operano. Basti citare la creazione dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), dell'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) o della recente Agenzia per la Sicurezza del Volo, oltre ai numerosi mutamenti nelle gestioni aeroportuali, dovuti al recente trend delle privatizzazioni ed agli effetti delle politiche di liberalizzazione e della promozione della concorrenza portata avanti a livello europeo. Il comparto non è regolato da un unico ed organico intervento legislativo, anzi si sono accumulati negli anni leggi e regolamenti diversi per ogni singolo argomento, anche se per molti di questi occorre ancora fare riferimento al Codice della Navigazione (C.N.) del 1942.

Le infrastrutture ed il sedime degli aeroporti italiani interessati da traffico commerciale sono di proprietà dello Stato, che ha fissato mediante il provvedimento della **concessione**, la possibilità d'accesso agli operatori abilitati. Tale provvedimento è necessario per investire un singolo operatore del potere di gestire un aeroporto aperto al traffico civile, in quanto si tratta di un'attività appartenente in maniera esclusiva allo Stato (art. 700 C.N.). La scelta fatta dal legislatore era giustificata anche dalle caratteristiche tecnologiche, dalla struttura dei costi e dalle esternalità associate all'industria aeroportuale, oltre che per evitare la gestione privata di monopoli naturali quali gli aeroporti.

Il regime concessorio in vigore nel nostro Paese è fondato, per quanto riguarda i maggiori aeroporti, su **leggi speciali**, mentre su semplici convenzioni ministeriali per gli scali minori. La scelta di affidare gli aeroporti oggi in gestione totale ai relativi concessionari mediante specifiche leggi, permette all'operatore privato di acquisire la legittimazione ad agire in una sfera di competenza statale (art. 694 C.N.).

La durata media delle concessioni si aggira attorno ai 35 anni, anche se due decreti firmati dal Ministro delle infrastrutture, del Tesoro e della Difesa hanno esteso la concessione di due aeroporti a 40 anni, dando maggiore stabilità alla gestione. L'istituto della concessione in gestione totale, di



prossima estensione alla quasi totalità degli scali nazionali, incrementerà il campo d'azione delle società di gestione in un'area finora saldamente in mano pubblica.

Si sta aprendo anche in Italia la via alla privatizzazione degli aeroporti, significa che la gestione e, soprattutto, ***il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, finora prevalentemente statale, dovrà essere di competenza delle nuove società***, che provvederanno direttamente alla manutenzione ed alla costruzione dell'aeroporto senza poter contare su fondi pubblici, così come accade già da tempo in numerose realtà europee. Il processo di privatizzazione potrebbe rivelarsi però fatale per tutti quegli aeroporti la cui redditività non sia in grado di garantire le condizioni d'autosufficienza e di un sufficiente ritorno sul capitale investito; la maggior parte degli scali di piccole dimensioni non può gestirsi autonomamente, per cui si rende necessario ed auspicabile un periodo temporaneo di transizione, anche in vista di un possibile passaggio degli aeroporti minori alle Regioni.

La Regione, in quanto ente territoriale, mantiene alcune funzioni specifiche legate soprattutto alle responsabilità in ambito di assetto del territorio. Il D.P.R. 24 agosto 1977, n. 616, trasferisce alle regioni le funzioni nelle materie di urbanistica, viabilità, lavori pubblici di interesse regionale attinenti all'assetto ed all'utilizzazione del rispettivo territorio (art. 79). L'articolo successivo chiarisce che per funzioni amministrative relative alla materia "urbanistica" s'intende "la disciplina dell'uso del territorio comprensiva di tutti gli aspetti conoscitivi, normativi e gestionali riguardanti le operazioni di salvaguardia e di trasformazione del suolo, nonché la protezione dell'ambiente".

È chiaro, dunque, che subentrano precise competenze di salvaguardia delle zone urbanizzate dal connesso traffico aereo. L'art. 88 elenca, invece, i settori di competenza statale, tra cui le opere aeroportuali che non riguardano aerodromi esclusivamente turistici. Lo stesso vale anche per le Regioni a statuto speciale, anche se gli interventi statali in materia di aerodromi si devono realizzare, in ogni caso, "previa intesa" con la Regione.

All'interno del settore aeronautico uno spazio particolare è occupato dal volo mediante elicotteri. La legge n. 422 del 1997 ha riconosciuto la competenza della regione nel campo dei servizi di trasporto aereo di interesse regionale: tra questi senza dubbio si collocano i servizi elicotteristici. Sulla base di questo dettato, la Legge Regionale n. 45 del 1998 prevede all'art.5, comma 5 che la Regione Marche "svolge compiti di regolamentazione e di gestione dei servizi elicotteristici". Sempre la stessa legge prevede che la Regione "organizza altresì i servizi elicotteristici di cui all'art. 10 del D.L 422/1997 secondo le modalità previste dagli articoli 17 e 18 del DL medesimo nonché della presente legge".

Le caratteristiche del mercato del trasporto aereo europeo

Anche dopo la tragedia del 11 settembre 2001 negli USA, il trasporto aereo presenta i più elevati tassi di crescita, attuali e prospettici, fra le diverse modalità di trasporto. Negli ultimi dieci anni, gli abbattimenti delle barriere all'entrata soprattutto di tipo normativo e regolamentare, ma anche di tipo



tecnologico ed economico, ha generato degli effetti propulsori sui collegamenti intra-comunitari, ma non ancora in pieno su quelli nazionali.

La crescita e le prospettive non sono, tuttavia, omogenee né a livello di aree mondiali, né a livello di tipologia di traffico. In particolare, il progredire del processo di integrazione europea comporterà un intenso traffico infra-europeo, specie di tipo *point-to-point* ed a vocazione business, con caratteristiche nuove in termini di domanda di qualità e di flessibilità di servizi.

Nei paesi e nelle aree a più alto reddito pro-capite si colgono segnali di maturità che fanno prevedere un assestamento dei tassi di crescita su basi contenute (per i passeggeri) ed un riequilibrio delle quote di trasportato a favore delle merci.

Il trasporto aereo è, per sua natura, intermodale e di conseguenza l'efficienza è condizionata dal funzionamento operativo di ciascuna singola parte: servizi di collegamento aereo, servizi aeroportuali e servizi di accesso all'aeroporto. Al tempo stesso, esso è caratterizzato da singole componenti che talvolta operano con logiche diverse e si confrontano su terreni assai differenti: in particolare, i singoli anelli della catena del trasporto intermodale, per motivi differenti, non sono ugualmente esposti agli effetti della concorrenza.

La politica delle alleanze, portata avanti dalle maggiori compagnie statunitensi ed europee, in collaborazione anche con le principali avioilinee asiatiche e sudamericane, coinvolge più del 60% del mercato mondiale del traffico passeggeri e costringe a considerare le politiche di accordi fra Stati e di concorrenza fra sistemi in un'ottica globale.

Nell'ambito dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (I.C.A.O.), gli Stati e, in particolare gli USA e l'Unione Europea, sono alla ricerca di politiche comuni in termini di normativa ambientale e di accordi per l'integrazione dei mercati, anche se le differenze e le specifiche legislazioni nazionali e comunitarie sono ancora notevoli e richiederanno ancora un lungo processo di integrazione.

Le problematiche legate alla politica ambientale nel settore dei trasporti aerei assumono un'importanza sempre maggiore in considerazione del fatto che ulteriore degrado delle tendenze attuali comporterebbe una reale minaccia per la qualità della vita dei cittadini, per il futuro del settore e per l'impatto ambientale globale, soprattutto in termini di emissione di CO₂ e di rumore.

La dinamica dello sviluppo del trasporto aereo

L'aviazione generale in Italia

La valutazione delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto di Fano, come è stato in precedenza rilevato, non può non tenere conto dello stato attuale e prospettico dell'aviazione generale in Italia poiché gli aeroporti minori, tra i quali rientra quello fanese, vivono delle attività legate ad esso.



Va premesso che per aeroporto minore si intende uno scalo non funzionale al grande trasporto di linea, ma utilizzato per le attività degli Aeroclub e delle società di lavoro aereo, dagli aerotaxi, come base per l'aviazione d'affari e per il traffico degli aeromobili privati, ed impiegato anche ai fini della protezione civile.

In aggiunta, occorre rilevare che, sotto il profilo normativo non esistono aeroporti "minori". Il gestore di una infrastruttura aeroportuale può chiedere all'ENAC la certificazione delle dotazioni infrastrutturali e, quindi, servire aeromobili con esse compatibili. Nell'ambito dell'analisi non sono stati rilevati degli aspetti normativi che consentano di riservare alla regione un potere concessorio o autorizzativi per l'apertura o lo sviluppo di tali infrastrutture.

Le competenze che possono essere utilizzate in maniera indiretta, ma ugualmente efficace, sono quelle relative alla programmazione del territorio ed alla tutela ambientale.

Dato questo presupposto, **si ritiene fondamentale che per poter davvero promuovere lo sviluppo dello scalo aeroportuale fanese la *conditio sine qua non* è rappresentata dall'ottenimento della certificazione necessaria da parte dell'ENAC.** Per raggiungere un tale obiettivo è necessario che ci sia la piena disponibilità ad intervenire con gli strumenti più consoni ed a investire nel potenziamento dello scalo fanese sia del potere politico sia degli attuali azionisti di riferimento della società di gestione Fanum Fortuna.

Sotto il profilo funzionale, il traffico aereo chiede di favorire la concentrazione della domanda e dell'offerta: una diffusione di piccole strutture non aumenta il livello di servizio ma, disperdendo la domanda, scoraggia l'offerta e, in definitiva, lo riduce. Questo è valido a livello generale e con riferimento specifico all'aviazione commerciale.

Aeroporti di dimensioni medio piccole e campi di volo svolgono però una funzione importante di supporto alle attività turistiche, sportive, formative (scuole di volo), di servizio aerotaxi e di lavoro aereo. In questa ottica e fuori del contesto strettamente trasportistico, tali iniziative devono essere sostenute e, qualora necessario, anche potenziate. L'aeroporto di Fano può essere sicuramente considerato un esempio di tale tipo.

In Italia esistono 58 aeroporti "minori" che nel 2002 sono stati utilizzati esclusivamente dall'aviazione generale.

Al fine di ricordare quali sono i confini su cui opera l'aviazione generale si ribadisce che i soggetti che utilizzano maggiormente questo tipo di scalo sono:

- Gli Aeroclub che possono svolgere attività sportiva (volo da diporto sportivo –VDS, volo acrobatico, rally aereo e paracadutismo), attività di scuola di volo (brevetti di pilota privato e pilota commerciale, corso per paracadutisti e aeromodellismo), volo a vela, volo a motore (ala fissa), aeromodellismo attività aeroturistica, ecc.;



- Le società di lavoro aereo che coprono una gamma di attività che spazia dalla fotogrammetria, alla fotografia. Alla pubblicità, allo spargimento di sostanze, al trasporto di carichi esterni al mezzo ecc. Una branca del lavoro aereo è costituita dall'elicotteristica che, ad esempio, viene impiegata per assistenza alle piattaforme petrolifere presenti nell'Adriatico.
- Il servizio aerotaxi che consiste nel trasportare un numero di passeggeri inferiore a 12 e svolgono attività di collegamento tra due località a richiesta del committente, dietro pagamento di una tariffa oraria.
- L'aviazione d'affari che è costituita da persone e da società che utilizzano l'aeroplano come bene strumentale per svolgere i propri affari ed anche il trasporto di clienti presso le aziende. Nel Regno Unito, alcune imprese hanno chiesto alle autorità locali di sviluppare un aeroporto nelle immediate vicinanze delle loro sedi per favorire la loro crescita, e in realtà molte di esse hanno localizzato le loro attività più importanti nelle vicinanze di un piccolo aeroporto al fine di beneficiare di un facile e rapido accesso all'Europa (volo *point-to-point*).
- Le attività di protezione civile che riguardano essenzialmente il soccorso antincendio ed il servizio di eliambulanza.

Concentrando l'attenzione sulla realtà italiana, si può facilmente rilevare che l'aviazione generale è molto meno sviluppata che nel resto dell'Europa. Basti pensare che gli aeroporti minori sono pari a 450 in Francia e 680 in Germania. Occorre rilevare, comunque, che le prospettive di crescita dell'aviazione generale in Italia sono stimate dall'ICAO nell'ordine del 6,1% annuo per i prossimi anni.

Tuttavia, perché si possano verificare tali trend è necessario che si verifichino un serie di concause, tra le quali si possono segnalare:

- la sensibilità che le autorità politiche e governative svilupperanno verso questa attività;
- L'oculata e razionale gestione degli scali aeroportuali minori da parte delle rispettive società di gestione;
- La disponibilità dei soggetti privati ad intervenire attraverso investimenti mirati sia a sviluppare le società di trasporto aereo privato sia ad entrare nel capitale delle società di gestione degli scali aeroportuali.

Concentrando l'attenzione sulla realtà italiana, si può facilmente rilevare che l'aviazione generale è molto meno sviluppata che nel resto dell'Europa. Basti pensare che gli aeroporti minori sono pari a 450 in Francia e 680 in Germania: il dato forse più rilevante che sottolinea l'accentuato gap fra l'Italia ed il resto dell'Europa è costituito dal numero di velivoli attualmente registrati: ad una flotta di circa 1000 aeromobili in Italia si contrappongono i 2.800 in Francia e 18.708 in Germania (Fonte: IAOPA 21st World Assembly 2002).



La proprietà degli aeroplani di aviazione generale negli ultimi dieci anni a livello europeo è decisamente aumentata, facendo crescere il ruolo dell'aviazione d'affari, mentre in Italia è avvenuto l'esatto contrario laddove la tendenza a dismettere le flotte privati e ad esportare gli aerei ha preso il sopravvento sulla voglia di investire in tale settore.

Le cause di questo mancato decollo possono essere ricondotte essenzialmente a:

- una politica fiscale decisamente più penalizzante rispetto ad altri regimi fiscali europei per i proprietari degli autovelivoli, anche laddove questi vengano impiegati nell'attività d'affari;
- la scarsa accessibilità allo spazio aereo ed agli aeroporti per i velivoli dell'aviazione generale.

Proprio per questo ultimo e fondamentale motivo si può pensare che lo sviluppo degli aeroporti minori costituisca una delle vie privilegiate per il rafforzamento di un settore che può, senza ombra di dubbio, fungere da volano per lo sviluppo delle economie locali. Non si può, infatti, trascurare il ruolo importante che l'aviazione generale, come parte integrante del Sistema di trasporto Globale, ricopre nel collegare in maniera rapida ed efficiente zone remote con i centri d'affari.

Si pensi, ad esempio, all'utilizzo di aerei privati per viaggi d'affari: le aziende che decidono di ricorrere a tale mezzo di trasporto possono controllare tutte le loro necessità di trasporto, visto che l'aviazione generale serve un numero superiore di destinazioni rispetto agli aeroplani di linea.

Occorre poi analizzare l'efficienza, la flessibilità, l'affidabilità e l'economicità che tale modalità di trasporto è in grado di generare comparandola eventualmente con le forme alternative di mobilità.

Nelle Marche, ad esempio, la dimensione dell'aviazione d'affari è ancora modesta se comparata con le altre zone altamente industrializzate del Paese e con altre regioni europee. Per tale tipologia di attività si sta sempre più affermando la tendenza ad utilizzare aerei di dimensioni ridotte ma dalle prestazioni in termini di velocità e confort elevate (Jet), in quanto il tempo e lo status sociale assumono una importanza determinante nel mondo degli affari.

È necessario, tuttavia, rilevare che per sviluppare a pieno tali potenzialità, gli aeroplani dell'aviazione generale e del lavoro aereo hanno bisogno di aeroporti, non necessariamente dotati di infrastrutture simili a quelle degli aeroporti maggiori. Al contrario, sarebbe sufficiente e necessario dotare gli aeroporti minori delle dotazioni di base quali, ad esempio, la cementificazione o asfaltatura della pista che se mantenuti con la dovuta attenzione presentano dei costi di gestione decisamente ridotti e, ovviamente, il libero accesso agli aeroporti maggiori che consentano l'interscambio con il trasporto aereo regolare.

Sulla base delle evidenze riscontrate finora, si può giungere alla ragionevole conclusione che, visto il suo attuale sottodimensionamento, l'aviazione generale in Italia può avere delle possibilità di sviluppo molto favorevoli, anche se le recenti statistiche sembrerebbero dimostrare il contrario. La valutazione

deve essere, tuttavia, condotta sul trend storico e prospettico di lungo periodo che evidenzia un ritmo di crescita dinamico e sostenuto. Al contrario, le statistiche recenti sono fortemente influenzate in maniera negativa dal contesto economico tutt'altro che favorevole nel triennio 2000-2002. Questa è, tuttavia, una fase negativa limitata nel tempo che si inserisce in uno scenario di crescita di medio-lungo periodo. A supporto di quanto appena affermato è sufficiente rilevare che le prospettive di crescita dell'aviazione generale in Italia sono stimate dall'ICAO nell'ordine del 6,1% annuo per i prossimi dieci anni.

IPOTESI D'INTERVENTO

Le ipotesi di sviluppo aeroportuale

Inserimento tra le strutture per la Protezione Civile

Il Piano Provinciale di Emergenza, al fine di individuare una strategia di protezione civile, analizza, alla luce del quadro normativo di riferimento, il territorio dal punto di vista statistico considerando la densità di popolazione residente, la percentuale di anziani e disabili. Studia, quindi, il suo profilo fisiografico, gli aspetti idrogeologici e geomorfologici e le caratteristiche climatiche per definire, negli aspetti significativi ai fini del piano, l'assetto attuale del territorio ed ottenere una mappatura del rischio cui è sottoposta la popolazione provinciale. Sulla base degli scenari di rischio derivato da alluvione, frane, sisma e terremoti, nonché dal rischio industriale e da incendi boschivi, valuta le procedure di intervento e i modelli operativi.

Le procedure di intervento, dirette ad assicurare una forma di prima assistenza alle popolazioni colpite da eventi naturali o connesse alle attività dell'uomo, coinvolgono diverse funzioni:

- la pianificazione tecnico-scientifica;
- l'assistenza sociale e veterinaria;
- i mass media e l'informazione;
- il volontariato;
- i materiali ed i mezzi,
- il trasporto, la circolazione e la viabilità;
- le telecomunicazioni;
- i servizi essenziali;
- il censimento danni a persone e cose;
- le strutture operative;
- gli enti locali;
- i materiali pericolosi;
- l'assistenza alla popolazione;
- il coordinamento dei centri operativi.



Per l'esercizio delle rispettive funzioni, il Centro Provinciale Coordinamento Soccorsi e il Centro Operativo Provinciale Permanente si avvalgono della Sala Operativa Integrata (SOI) opportunamente attrezzata al fine di tradurre le decisioni strategiche assunte in interventi operativi concreti.

I Settori di Operatività del Centro Provinciale di interesse del presente studio sono il trasporto, la circolazione e la viabilità. La procedura d'intervento scatta nell'ipotesi di intransitabilità di tratti stradali di collegamento e prevede una mobilità alternativa che, tramite l'uso di elicotteri, permetterà il collegamento di tutte le strutture ospedaliere o di soccorso della provincia di Pesaro e Urbino.

I casi di maggiore frequenza prevedono la necessità di allestire servizi di trasporto di ammalati gravi verso luoghi di cura o servizi di approvvigionamento di zone isolate.

Il Piano fornisce le indicazioni inerenti gli enti da attivare in caso di calamità ma non precisa esattamente il ruolo e l'utilizzo dell'aeroporto di Fano. Tuttavia, il *“Programma per assicurare pronti interventi sul territorio provinciale nelle emergenze”*, prevede la realizzazione di elisuperfici dotate di elicotteri e collegate con una base operativa che dovrebbe garantire la mobilità sul territorio nei casi di emergenza.

L'aeroporto di Fano, già provvisto di elisuperficie, è stato scelto come base operativa per il collegamento con tutte le altre elisuperfici previste dal Piano della Mobilità nelle Emergenze della Provincia di Pesaro e Urbino.

Alle previsioni del Piano si può prevedere di sommare ulteriori funzioni di supporto nelle emergenze ambientali, in particolare incendi e altre situazioni pericolose, della struttura aeroportuale di Fano. In questo caso l'aeroporto verrebbe utilizzato per l'atterraggio e il decollo dei velivoli idonei in caso di emergenze ambientali ovvero per il trasporto di mezzi e carichi necessari al sostegno di zone e popolazioni bisognose.

La protezione civile, branca dell'aviazione generale, opera sul contesto locale opera prevalentemente con elicotteri, e l'attuale realtà fanese pone l'infrastruttura esistente in una posizione strategica e di rilevante importanza per tali attività, anche alla luce del Piano provinciale di Protezione Civile e della mobilità aerea di emergenza.

L'elicottero attualmente utilizzato per voli di emergenza, la cui base di partenza è ubicata nei pressi dell'ospedale regionale di Torrette, è un Agusta A109 a carrello retrattile, motorizzato con due turbine Pratt & Whitney che erogano 750 Hp cadauna alla trasmissione, e conferiscono a questo elicottero la sicurezza totale di un classe A. L'Agusta A109 può ospitare sette passeggeri oltre il pilota in configurazione High Density o quattro passeggeri oltre due piloti in configurazione VIP. Viaggia a una velocità di crociera di 287 Km/h con un'autonomia di tre ore e trenta minuti ed è certificato classe A poiché può decollare e atterrare anche con un solo motore. L'Agusta A109 può volare sia di giorno che di notte ed è certificato anche per il volo in mare. E' indicato per il trasporto del personale addetto

alle piattaforme di trivellazione in mare o per l'elisoccorso, anche in considerazione dello spazio disponibile in cabina e della sicurezza attiva e passiva che può offrire come bimotore.

Non si hanno dati puntuali del traffico relativo all'eliporto di Fano, tuttavia nel corso del 2002 il volume di traffico per emergenze e trasferimenti tramite elicotteri ed effettuato dal servizio di elisoccorso del 118 sul territorio della Provincia di Pesaro e Urbino, è stato il seguente:

| Anno | Emergenze | Trasferimenti |
|--------|-----------|---------------|
| 2002 | 223 | 46 |
| Totale | 269 | |

Fonte: 118 – Torrette (AN).

Nella figura successiva sono illustrati e confrontati i differenti tempi d'intervento di un'eliambulanza che interviene sul territorio della provincia di Pesaro e Urbino partendo da Ancona e da Fano.

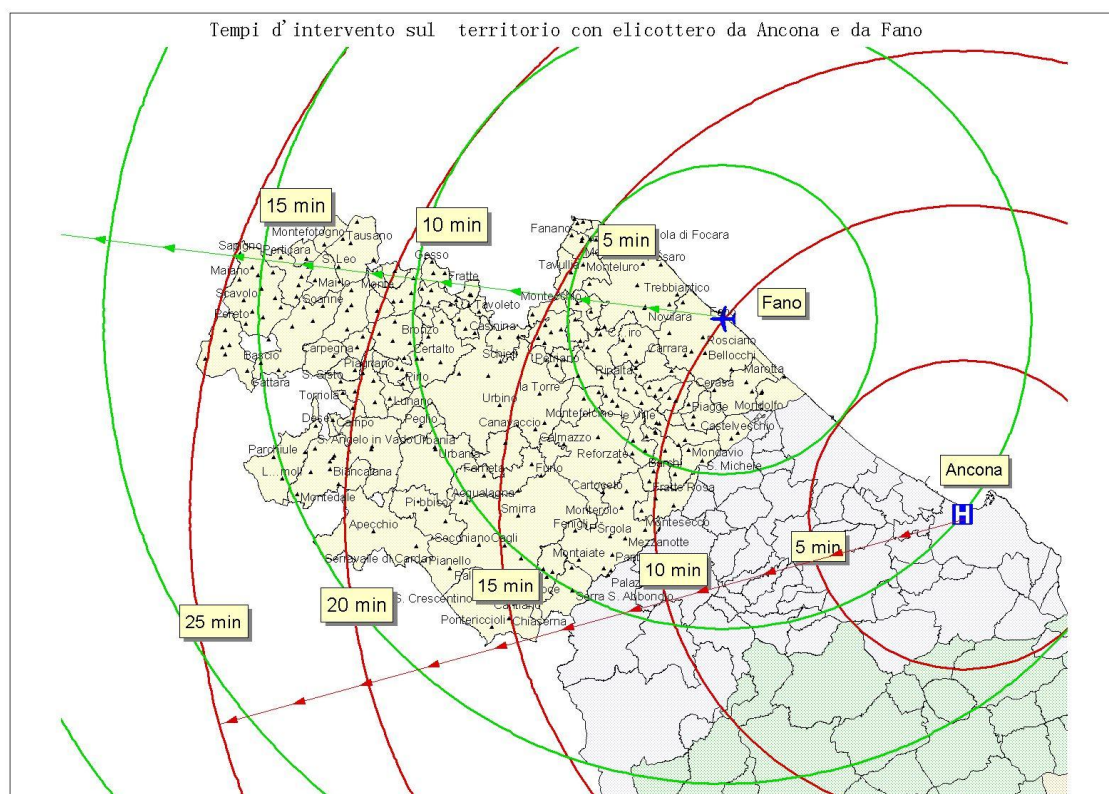


Figura 1 Tempi d'intervento dell'elisoccorso da Ancona (rosso) e da Fano (verde) sul territorio della Provincia di Pesaro e Urbino.

L'utilizzo, sullo scalo danese, di aeromobili come Canadair, che attualmente si servono dello scalo di Falconara, o di velivoli militari per il trasporto di materiali e mezzi, appare remoto, ma non impossibile. Solamente eventi calamitosi ed emergenze su scala internazionale che richiedano ponti aerei

importanti, ad esempio con i Balcani, richiederebbero il supporto della pista di Fano a supporto di quella di Falconara.

L'impiego di aeromobili come Canadair, che attualmente si servono dello scalo di Falconara appositamente attrezzato, o di velivoli militari per il trasporto di materiali e mezzi come i G 222, appare remoto, ma non impossibile, sullo scalo fanese. Prendendo in considerazione gli eventi calamitosi, emerge che, solamente emergenze su scala internazionale che richiedano ponti aerei importanti, ad esempio con i Balcani, richiederebbero il supporto della pista di Fano a supporto di quella di Falconara.

Dal punto di vista teorico tali apparecchi utilizzabili per le emergenze e per la protezione civile potrebbero atterrare sull'attuale pista, tuttavia con alcuni rischi e difficoltà, e il parere espresso dagli esperti su tale questione è che la bitumazione del sedime, per la pratica di tali attività, sarebbe preferibile.

L'attuale struttura funzionale potrebbe subire una trasformazione in seguito alla pavimentazione della pista, consentendo in tal modo l'utilizzo da parte di aeromobili più potenti, del tipo in dotazione al Servizio di Protezione Civile e all'Esercito. In questo settore si utilizzano in genere velivoli Canadair CL-415 anfibi, firebomber con due motori Pratt & Whitney Canada PW123AF da 1775 kW.

Per consentire le operazioni di volo a questo tipo di aeromobili è necessario che la pista abbia delle particolari caratteristiche tecniche, meccaniche e dimensionali, che permettano di classificare l'aeroporto come *2C (Codice di riferimento dell'aerodromo, ICAO)*, dove 2 indica la lunghezza di campo caratteristica dell'aeromobile critico, (il Canadair in questo caso) e C l'apertura alare dell'aeromobile stesso.

In generale, le pendenze trasversali devono essere tali da garantire un rapido deflusso delle acque piovane e non devono eccedere valori di 1,5% per aerodromi del tipo C, che è il tipo preso in considerazione per gli interventi sull'aeroporto di Fano. La pendenza longitudinale deve essere invece non superiore al 2%, valore ottenuto dividendo la differenza tra la massima e la minima elevazione, per la lunghezza della pista.

In ogni caso rimane **indiscussa la rilevanza strategica dell'intera area come base per operazioni di protezione civile.**

La protezione civile, per quanto riguarda le attività di volo, rientra nel settore dell'aviazione generale, pertanto si è ritenuto necessario considerare, nelle prospettive di sviluppo, anche altri utilizzi rientranti in tale settore.

Le ipotesi di specializzazione in aviazione generale

Prendendo in considerazione altri ipotetici utilizzi dell'infrastruttura si rileva che nel raggio di circa quaranta chilometri attorno a Fano, gli aeroporti di Rimini Miramare e Ancona Falconara sono aperti



al traffico civile per attività di 1° e 2° livello. La loro presenza a così breve distanza, e il rapido collegamento tra i suddetti aeroporti e la città di Fano, garantito dall'autostrada A14 e dalla linea ferroviaria adriatica, esclude qualsiasi ipotesi di specializzazione in aviazione civile per le attività di 1° e 2° livello per lo scalo fanese.

Le ipotesi di sviluppo in generale riguardano il campo *dell'aviazione generale di 3° livello*.

Nella prospettiva di un aumento del traffico commerciale, infatti, l'aviazione generale avrebbe sempre meno spazio negli aeroporti maggiori.

Nello studio ISTAO 1999 "Piano Strategico di Sviluppo", l'ipotesi di uno sviluppo delle attività di aviazione generale nello scalo fanese viene confermata e sostenuta; si illustrano anche le necessarie azioni da attuare per accompagnarne e promuoverne la crescita:

- Accordi con l'aeroporto d'Ancona per favorire l'afflusso del traffico di aviazione generale su Fano (compresa l'attività di scuola di volo);
- Organizzazione di corsi con il ricorso a finanziamenti provinciali o regionali;
- Creazione di un sito internet per pubblicizzare lo scalo e mettere in luce i punti di forza (che s'individuano nella possibilità di rifornimento carburante e nell'offerta turistica della zona);
- Sviluppo delle attività ricreative;
- Accordi con strutture ricettive (alberghi e campeggi) per favorire il pernottamento dei soci degli aeroclub e delle associazioni sportive;
- Pubblicità dell'attività di scuola volo presso le strutture scolastiche provinciali;
- Accordi con responsabili dei sistemi di trasporto locali, provinciali e regionali per rendere più facile l'accesso allo scalo;
- Manifestazioni aeronautiche.

Sempre nello studio ISTAO si segnalano ancora le seguenti opportunità di impiego della struttura:

- Passeggiate aeree sulla zona e attività d'Aerotaxi stagionali mirate al turismo incoming;
- Aerotaxi stagionali per le destinazioni più richieste mirate al turismo outgoing;
- Aviazione d'affari quindi noleggio aereo per lavoro mirato alle imprese.

Lo studio non prende in considerazione la questione della realizzazione di un terzo hangar, già peraltro autorizzato, le cui implicazioni non rientrano negli approfondimenti richiesti. La necessità di dotare l'aeroporto di un terzo hangar nasce dal fatto che i due già esistenti non soddisfano la domanda di ricovero dei velivoli; pertanto il nuovo hangar è una necessità legata più all'utilizzo attuale piuttosto che ad un futuro potenziamento dello scalo.

Le ipotesi d'intervento per l'adeguamento e il potenziamento della struttura aeroportuale di Fano comprendono azioni limitate al minimo indispensabile atte al miglioramento della pista di atterraggio e decollo, in particolare prevedono: bitumazione di un tratto dell'attuale pista in erba pari a 1.200 m di lunghezza per 30 m di larghezza, per un investimento stimato di circa 1,5 meuro (al 2003).

Questo piccolo intervento amplificherebbe l'efficienza degli investimenti fino ad ora fatti, ampliando le potenzialità di utilizzo, ma soprattutto offrendo un servizio ad una fetta più ampia della collettività, allo stato attuale marginalmente coinvolta in attività di carattere prevalentemente sportivo e amatoriale.

Con la realizzazione di questo intervento, si verrebbero a creare le condizioni necessarie a consentire le operazioni di volo ad aeromobili di peso maggiore e con sistemi di propulsione diversi (jet), rispetto agli aerei attualmente utilizzati nello scalo.

Qualora la pavimentazione della pista rimanesse in erba, l'esercizio della struttura sarebbe aperto alla sola tipologia di velivoli attualmente presenti nello scalo; riducendo le occasioni di ricavi aggiuntivi a quelle derivanti dal solo incremento del traffico aereo, cioè dalla vendita di carburante e dalla riscossione dei diritti aeroportuali.

La sezione tipo della pista di atterraggio proposta nell'ambito dello studio effettuato da Ital Airport nel Marzo del 1982 prevede la realizzazione di una pista in asfalto larga 30 m con banchine in misto granulare larghe 5 m per ciascun lato ed una pendenza trasversale dell'1,5%. Per la pavimentazione si prevede uno strato di manto bituminoso con uno spessore totale di 15 cm di cui 3 cm di manto di usura, 4 cm di binder e 8 cm di base bituminosa. Il manto bituminoso poggia su uno strato spesso 25 cm di misto granulare. La sezione trasversale della bretella che collega la pista di atterraggio con il piazzale degli aeromobili, presenta una pavimentazione in asfalto larga 15 m e pendenza 1,5% ed una banchina in misto granulare larga 5 m.

GLI EFFETTI POTENZIALI SUL SISTEMA AMBIENTALE

Il sistema ambientale interessato

Il sedime aeroportuale è ubicato sulla sponda sinistra del fiume Metauro, sulla fascia costiera della pianura alluvionale del fiume a sud della città di Fano. La distanza dal centro urbano è di circa 2 Km verso SE. Nonostante la predominanza di una morfologia di tipo collinare nell'area vasta di riferimento, il comprensorio aeroportuale è collocato nell'ambito di questa ristretta pianura, della quale occupa la porzione più aperta e pianeggiante. I rilievi presenti sono modesti e periferici, sono concentrati nei settori WSW e SSW e raggiungono al massimo un'altitudine di 555 metri (M. S. Bartolo). L'aeroporto gode di una posizione ottimale, sia nei riguardi delle caratteristiche morfologiche del sito, sia nei riguardi della felice ubicazione rispetto alla vicinanza ad importanti vie di comunicazione.

Il nodo principale di raccordo infrastrutturale è posto a sud dell'area di studio ed è formato dalla confluenza della SS 3 Flaminia con la SS 16 Adriatica, nonché dalle infrastrutture della superstrada E 78 che si collegano con l'autostrada A 14 Bologna-Bari.

Il territorio circostante l'area aeroportuale è di uso prevalentemente agricolo.

A sud il sedime confina con zone agricole interposte prima del Metauro e delle sue ampie zone golenali; lungo il fiume e ad ovest dell'aeroporto sono attrezzate alcune piste ciclabili che, nel progetto di PRG, dovranno essere estese e circondare per intero il sedime aeroportuale.

Il Piano Regolatore Generale della città, approvato nel maggio 2002, sancisce la prevalenza dei caratteri naturali per l'area in esame; a nord, infatti, confinante con un'area produttiva, è presente un'area agricola di ristrutturazione ambientale che si estende fino alla recinzione dell'aeroporto, costeggiata da una strada sterrata. Tale area confina con un'area agricola di rispetto più prossima alla fascia costiera. Anche ad est e a sud sono presenti aree agricole di rispetto che confinano con la fascia di rispetto fluviale.

La zonizzazione urbanistica indica l'area come appartenente alle zone F5, *zone destinate alla conservazione e alla creazione di attrezzature e servizi pubblici, di uso pubblico e interesse generale per attrezzature di scala urbana e territoriale*, individuandola come area aeroportuale turistica ed eliporto.

Sono escluse da questa zona le destinazioni produttive e residenziali.

All'esterno della fascia di aree agricole che circonda l'aeroporto sono poste, in particolare a nord e ad ovest, le zone urbane che rappresentano l'espansione più recente della città. Tali zone sono composte prevalentemente di tessuti residenziali e zone destinate a servizi collettivi, religiosi, sportivi

e per il tempo libero. Il PRG propone di attrezzare a parco urbano gli ambiti che si frappongono tra tali zone residenziali e il sedime dell'aeroporto, nel settore nord-nord-ovest.

Ad est, tra il sedime aeroportuale e la fascia costiera, si ritrovano gli ambiti della periferia urbana organizzata lungo la SS 16 e, nell'area d'interesse, si segnala la presenza di una zona produttiva artigianale posta tra il corso del fiume e l'aeroporto.

Nel complesso il sistema ambientale interessato dagli interventi di adeguamento e potenziamento dell'aeroporto di Fano presenta caratteri di rilevante interesse ambientale e paesaggistico rappresentati, prevalentemente, dal fiume Metauro e dalle sue ampie zone golenali che alla foce presentano anche diverse zone umide prossime all'alveo.

Le valenze ambientali dell'area sono, d'altra parte, tutelate dai numerosi vincoli istituiti nell'area d'interesse, e riassunti nel PRG e nel PTCP della Provincia di Pesaro. In particolare, è utile sottolineare la presenza della area bioitaly, di interesse nazionale e regionale, che si estende dalla foce per tutto il corso comunale del fiume Metauro e, con andamento simile, il vincolo istituito ai sensi della L.1497/39.

I ricettori sensibili

Ai fini dello studio si considerano *ricettori sensibili* alle trasformazioni indotte dal progetto d'intervento, gli elementi, aree o fattori del sistema ambientale che subiscono o possono subire influenze e modificazioni, dirette o indirette, dell'attuale stato di qualità e/o equilibrio ambientale.

Nella tabella seguente si illustrano le considerazioni operate a questo riguardo suddividendo i ricettori sensibili individuati nell'area di studio in funzione dell'appartenenza alle specifiche componenti ambientali.

| COMPONENTI AMBIENTALI | Ricettori sensibili individuati | Qualità ambientale iniziale | Tipologia di impatto potenziale |
|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------|------------------------------------------|
| Ambiente Idrico | Fiume Metauro | Molto elevata | Sversamenti accidentali |
| | Canale artificiale Albani | Bassa | |
| | Falda idrica profonda | Elevata | Alterazione deflusso |
| | Pozzi | Molto elevata | Inquinamento acque |
| Suolo e Sottosuolo | Incolti | Bassa | Modifica degli usi |
| Atmosfera | Zone residenziali | Elevata | Alterazione composizione gas atmosferici |
| | Zone destinate a parco urbano | Elevata | |



| | | | |
|----------------------------------|-----------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Rumore | Zone residenziali | Elevata | Aumento pressione sonora e vibrazioni |
| | Zone destinate a parco urbano | Elevata | |
| Vegetazione Flora e Fauna | Incolti | Bassa | Sottrazione di vegetazione |
| | Fauna stanziale | Bassa | Sottrazione habitat |
| Ecosistemi | Ecosistema fluviale del Metauro | Molto elevata | Alterazione chimico-fisica habitat |
| Paesaggio | Paesaggio naturale del sistema fluviale | Molto elevata | Alterazione condizioni visuali |
| Salute Pubblica | Zone residenziali | Elevata | Alterazione biologica provocata da sversamenti accidentali o inquinamento acque |
| | | Elevata | Aumento pressione sonora e vibrazioni |
| | | Elevata | Alterazione composizione gas atmosferici |

Come si evince dalla tabella precedente i ricettori che presentano i più elevati livelli di sensibilità nell'area di studio sono individuati principalmente nelle aree residenziali e di servizi collettivi ubicate a margine del sedime aeroportuale (quartiere Vallato/S. Lazzaro e quartiere S. Orso) e nelle risorse naturalistiche protette che strutturano gli ambiti fluviali del Metauro e le ampie zone golenali della sua fascia di pertinenza in corrispondenza del sedime aeroportuale.

Di rilievo ai fini dell'analisi ambientale risulta, anche, la presenza di pozzi destinati all'emungimento di acque potabili.

Infine, si deve sottolineare il buon livello di qualità dell'aria stimata nelle condizioni attuali nella zona diretta d'intervento (sedime e aeree contermini).

Gli effetti di impatto negativo di maggiore rilievo appartengono prevalentemente alla fase di esercizio dell'opera e al prevedibile aumento dei traffici aerei appartenenti sia all'Aviazione Generale che alla Protezione Civile.

Il peggioramento del clima acustico e della qualità dell'aria sono gli effetti potenziali di maggiore rilievo, che andranno approfonditi nelle successive fasi di progettazione degli interventi. Anche in questa fase, e limitatamente alle finalità dello studio di fattibilità, si è ritenuto, tuttavia, di approfondire la valutazione degli effetti ambientali potenziali sul clima acustico, applicando un modello di

simulazione in grado di rappresentare le curve isofoniche e restituire l'andamento del disturbo acustico derivato dall'esercizio aeroportuale attuale e ipotizzato.

In fase di costruzione, gli effetti potenziali non sembrano rilevanti poichè i ricettori sensibili individuati non sono sottoposti ad azioni di progetto significative, ad esclusione dei pozzi rilevati all'interno del sedime aeroportuale per i quali è necessario approfondire il rischio di inquinamento delle acque e/o di alterazione del deflusso.

Interventi di mitigazione o compensazione degli impatti

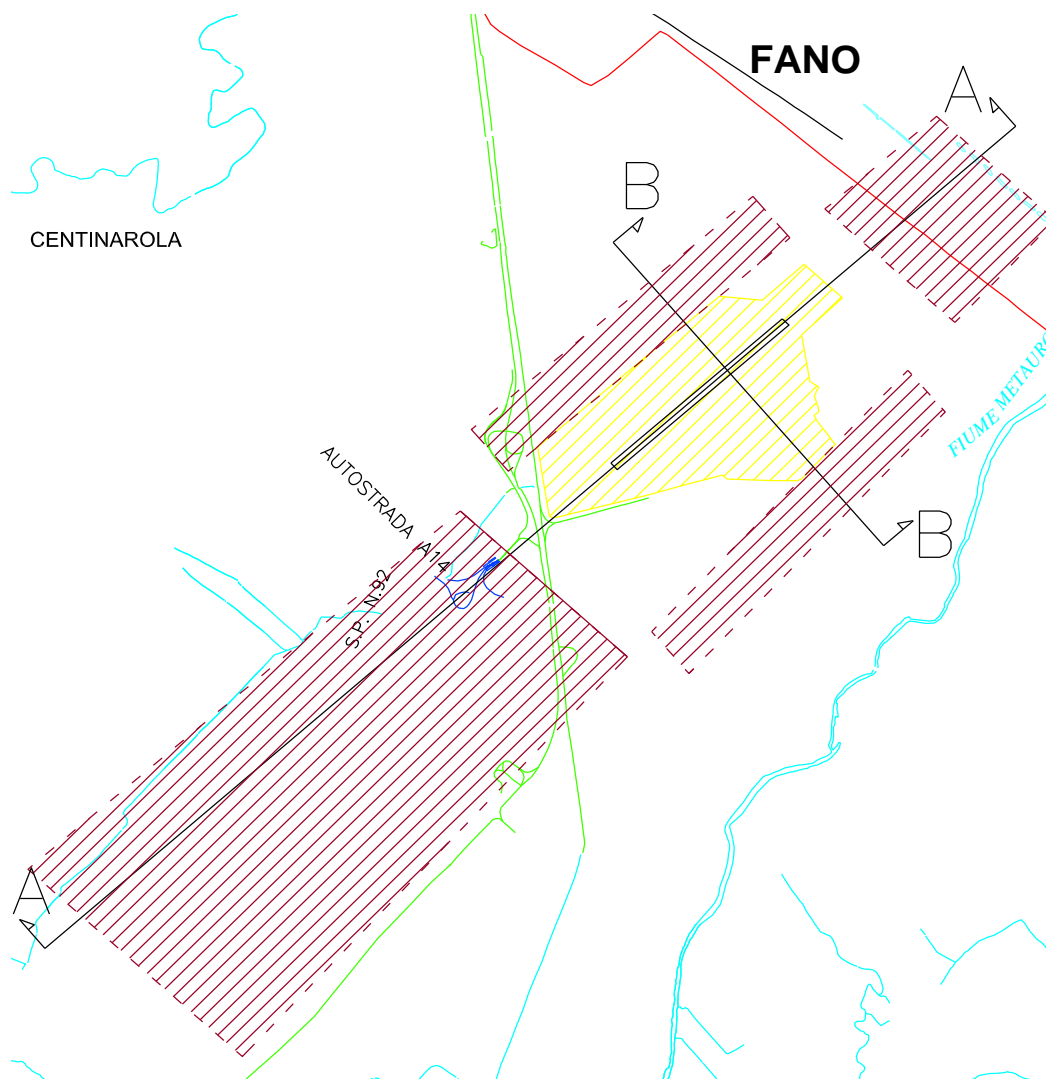
Gli effetti derivanti dai vincoli dettati dalla normativa sulla costruzione di aeroporti

In vicinanza degli aeroporti statali e di quelli privati aperti al traffico aereo civile esistono specifiche limitazioni alla presenza di impianti in elevazione e, in generale, di qualsiasi opera che possa costituire ostacolo alla navigazione aerea, sia nelle direzioni di atterraggio che nelle altre direzioni.

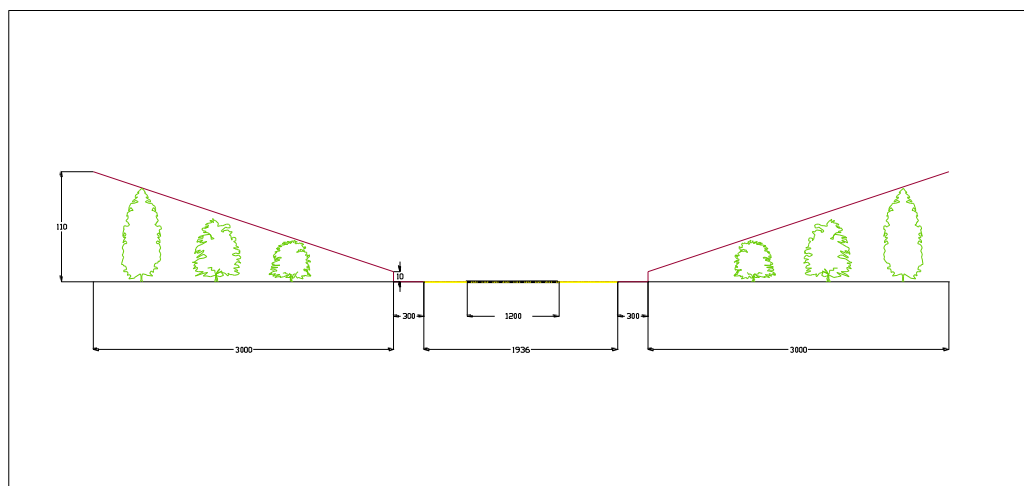
Prevalentemente, le limitazioni si riferiscono alle piantagioni arboree a fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, le funivie e le teleferiche, le antenne radio, ecc.

Nella direzione di atterraggio non possono essere realizzati ostacoli a distanza inferiore ai 300 m dal perimetro dell'aeroporto. Nella stessa direzione non possono essere costituiti ostacoli che, rispetto al livello medio del tratto di perimetro corrispondente alla direzione di atterraggio, superino l'altezza di dieci metri, se l'aeroporto ha una lunghezza di atterraggio pari o superiore ai 1080 m ma inferiore a 1500. Più distante, fino a tre chilometri dal perimetro dell'aeroporto, l'altezza può essere superata di un metro per ogni trenta. Tali altezze non possono superare in ogni caso i 45 m sul livello medio dell'aeroporto. Nelle altre direzioni e fino a 300 m dal perimetro dell'aeroporto non possono essere costituiti ostacoli che rispetto al livello del corrispondente tratto del perimetro dell'aeroporto superino l'altezza di un metro per ogni 7 m di distanza dal perimetro stesso. Dopo il terzo Km, in tutte le direzioni, il limite di altezza di 45 m sul livello dell'aeroporto può essere superato di un metro per ogni 20 m di distanza e cessa ogni limitazione dopo il quarto Km (L. 4 febbraio 1963, n° 58).

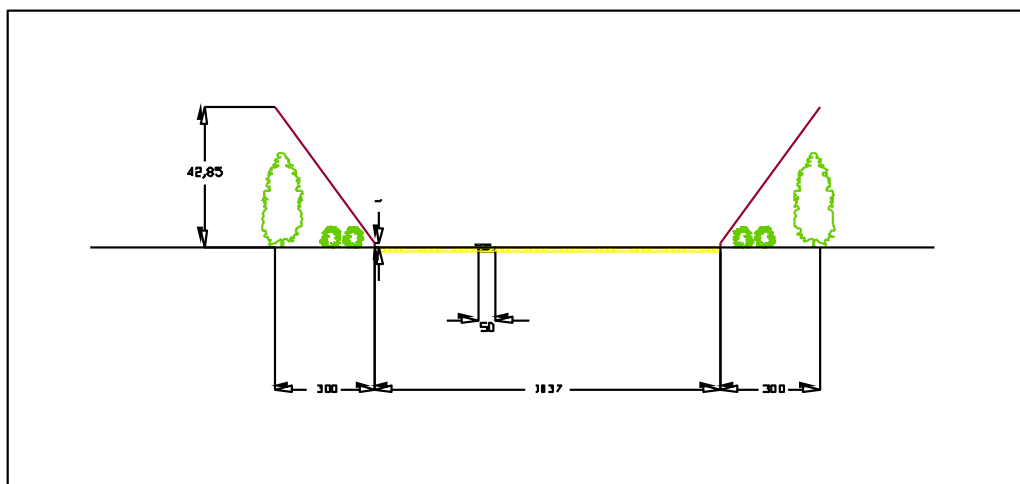
Nelle figure seguenti si presentano gli schemi illustrativi delle limitazioni indotte dalle norme descritte in precedenza applicate al caso in esame.



Lay-out dell'aeroporto di Fano



Sezione A-A'



Sezione B-B'

La mitigazione degli effetti sulle componenti Rumore e Atmosfera

Non è facile ridurre eventuali effetti di alterazione del clima acustico dovuto alle attività aeroportuali nel caso essi risultino non compatibili con i limiti stabiliti dalla legge.

Si può agire con dispositivi di mitigazione attiva o passiva.

Gli interventi di mitigazione attiva attengono alle procedure, accorgimenti e azioni destinati a mantenere efficienti gli aeromobili, sono, dunque, dispositivi che vengono previsti direttamente sugli aeromobili.

Diversamente, gli interventi di mitigazione passiva sono accorgimenti che interessano direttamente il ricettore sensibile, sia migliorandone il grado di isolamento da rumore e/o l'assorbimento delle vibrazioni, sia interponendo tra la fonte e il ricettore, nei casi possibili, barriere fonoassorbenti, artificiali o naturali.

Nel caso in esame, le simulazioni del clima acustico effettuate non hanno posto in rilievo ambiti con criticità potenziale; le condizioni di massima alterazione del clima acustico si mantengono sempre all'interno degli ambiti aeroportuali.

Tenendo conto delle limitazioni normative, possono essere previste specie arbustive di altezza inferiore ad 1 m, nelle immediate vicinanze del perimetro aeroportuale. Man mano che ci si allontana si può prevedere la presenza di specie arboree a fusto legnoso più alte, e, scegliendo le specie più idonee allo scopo, adatte a ridurre l'impatto acustico. In particolare, le barriere naturali dovranno essere posizionate in prossimità delle zone residenziali, aree maggiormente a rischio. Le essenze che comporranno le barriere naturali devono essere selezionate in base al patrimonio botanico della zona e devono, in particolare, possedere i seguenti requisiti: sempreverdi, alta densità fogliare, totale assenza di agenti patogeni, sviluppo avanzato e rapida crescita. La idonea disposizione delle barriere

può influire sull'attenuazione del rumore in maniera anche incisiva, arrivando fino ad un abbattimento di 5/10 dB.

La compensazione degli effetti complessivi sul sistema ambientale

Confrontando i risultati riportati nella Matrice TAE, si comprende come gli effetti che le azioni di progetto inducono sul sistema ambientale dell'area d'intervento potranno interessare fattori o elementi di alcune componenti ambientali ("Ambiente idrico", "Suolo e Sottosuolo", "Vegetazione Flora e Fauna"), sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, che non sembrano incidere direttamente sulla qualità complessiva del sistema ambientale dell'area vasta di riferimento, in particolare se si adottano misure e accorgimenti di eliminazione o mitigazione degli effetti potenziali negativi fin dalle fasi di analisi e progetto delle opere. D'altra parte, la qualità complessiva del sistema ambientale risulta molto elevata anche perché comprende ambiti di interesse naturalistico e paesaggistico tra i più rilevanti in ambito provinciale ("Ecosistema fluviale"). Sarà quindi opportuno, in ogni caso, considerare i due livelli di approfondimento sulla composizione e qualità degli effetti ambientali indotti dalle azioni di progetto: il livello di interazione diretta *opera-componente*; il livello di interazione indiretta *opera-sistema ambientale* d'area vasta. In termini metodologici, gli strumenti da adottare potranno fare riferimento alla procedura di VIA per l'analisi delle interazioni "dirette"; alla valutazione d'incidenza per l'analisi di quelle "indirette".

La valenza ambientale e paesaggistica dell'area vasta di riferimento dell'aeroporto di Fano, coincidente con il basso corso del Metauro in ambito comunale, è riconosciuta, anche se non sottolineata, nel disegno di piano urbanistico della città, recentemente approvato.

L'ambito aeroportuale e l'area vasta di riferimento compresa tra il corso dell'autostrada A14, la superstrada E78, la SS 16 e il fiume Metauro, rappresenta, infatti, un prezioso "vuoto urbano" dove si mantiene ancora la compresenza o successione di ecosistemi naturali, di agroecosistemi, di sistemi di raccordo tra gli uni e gli altri, che deve senz'altro essere riconosciuto e tutelato.

Le destinazioni di PRG a "Parco urbano e verde attrezzato", a "Zona agricola di ristrutturazione ambientale", a "Zona agricola di rispetto" consentono, infatti, di impedire ulteriori processi di urbanizzazione intensiva e condizionare lo sviluppo dell'area alla conservazione dell'attuale assetto ecosistemico. Tuttavia, è necessario sottolineare l'esigenza di procedere oltre l'adozione di semplici misure di salvaguardia delle attuali relazioni tra gli elementi del sistema ambientale e considerare, per l'area in esame, l'adozione di un *piano d'area* complessivo che assegni ruoli e funzioni e disegni il nuovo progetto d'uso.

E' utile sottolineare, a questo riguardo, che la presenza dell'aeroporto, nelle attuali condizioni d'esercizio e in quelle future, previste nel presente studio, non comporterà alcuna limitazione alla concreta realizzazione delle funzioni programmate.



Il rafforzamento e la riqualificazione degli impianti a parco urbano

Il rafforzamento e la riqualificazione degli impianti a parco urbano, nell'area dell'aeroporto, può costituire un primo passo per sostenere il progetto più ampio di sistemazione urbanistica e di realizzazione del Piano d'area (parco fluviale del Metauro).

In questa direzione, l'U.O. Gestione del Verde Pubblico del Comune di Fano ha avviato, fin dal 2001, alcune attività, predisponendo il progetto preliminare del *Parco del Campo di Aviazione*. Secondo il progetto abbozzato, il parco potrebbe essere suddiviso in tre ambiti, fruibili con tempi e modalità diverse, e strutturato con varie tipologie d'impianto: naturaliforme (forestazione urbana), agraria tradizionale (alberata e siepi), aiuole fiorite.

La tipologia naturaliforme (zona A) è costituita da nuclei boscati immersi in un matrice prativa; la tipologia agraria tradizionale (zona B) ripropone, sia come specie che come geometria, l'alberata tipica delle sistemazioni agrarie ed è prevista all'interno del reticolo costituito dalle piazzole pavimentate in cemento; nei punti da sottolineare per la funzione che esprimono (accesso, riposo, sosta, vista) si può optare per un verde di caratterizzazione da raccordare con le tipologie d'impianto precedenti. I campi e prati aperti (zona C) costituiscono la tipologia più a diretto contatto con zone a grande frequentazione.

Il progetto preliminare di iniziativa comunale prevede, nel futuro, la possibilità di acquisire ulteriori ambiti e manufatti esistenti per organizzare meglio l'offerta e supportare anche la fruizione turistica del parco.

Il progetto, come si evince dalla breve sintesi precedente, si limita ad affermare l'opportunità e la possibilità di intervenire per la costituzione del Parco del Campo d'Aviazione graduando gli investimenti pubblici necessari nel tempo; purtroppo non si procede a ipotizzarne il disegno progettuale, la definizione delle problematiche, la risoluzione tecnica e gestionale delle stesse, soprattutto, non si affronta, in una visione sistemica, il rapporto del parco ipotizzato con gli altri ambienti naturali dell'area rappresentati dalle zone umide e dal corso del Metauro.

Nell'ottica, al contrario, di approfondire le relazioni (e le potenzialità di valorizzazione turistica degli interventi) tra l'ambito aeroportuale e il sistema ambientale complessivo in cui è inserito, si dovrà, in linea generale, affrontare il tema della progettazione della rete ecologica locale come insieme articolato di azioni territoriali atte a mitigare gli effetti della frammentazione ambientale di origine antropica ai diversi livelli di organizzazione ecologica presenti nell'area in esame.

In particolare, obiettivo del piano d'intervento sarà, quello di trovare soluzioni alla frammentazione dell'area naturale del basso corso e della foce del Metauro determinata dai programmi d'uso del territorio circostante (residenza, aree attrezzate per lo svago e lo sport, verde pubblico e privato) e dal potenziamento delle infrastrutture di trasporto (viabilità primaria e secondaria, potenziamento dell'aeroporto di Fano).



Conclusioni

Riassumendo i risultati a cui ogni singola parte dello studio è arrivata, si può ragionare nei seguenti termini.

- L'attuale struttura aeroportuale è ben organizzata e, tralasciando per ora la questione della pista di atterraggio, completamente realizzata ed efficiente per l'utilizzo attuale dell'infrastruttura. Gli investimenti fino ad ora realizzati ed i servizi offerti sono in grado di offrire ottime prestazioni anche per un incremento dell'attività dello scalo.

La società di gestione aeroportuale Fanum Fortunae presenta dei risultati nel complesso positivi, in quanto evidenzia un miglioramento nel corso del tempo sia degli indici operativi sia di quelli finanziari, sta crescendo la quota di flusso di cassa operativo che può essere destinata ad altre esigenze monetarie senza compromettere il mantenimento della struttura operativa, anche se va rilevata, tuttavia, la ridotta redditività.

L'elemento di maggiore favore agli occhi di un analista finanziario della società Fanum Fortunae è rappresentato dall'assenza di debito consolidato di tipo finanziario a fine 2002. Questo rappresenta decisamente un punto di forza nella definizione di eventuali strategie di sviluppo e potenziamento della struttura aeroportuale anche, attraverso le forme di finanza evoluta e con il coinvolgimento dei soggetti privati.

- In Italia esistono 58 aeroporti "minori" che nel 2002 sono stati utilizzati esclusivamente dall'aviazione generale.

Al fine di ricordare quali sono i confini su cui opera l'aviazione generale di ribadisce che i soggetti che utilizzano maggiormente questo tipo di scalo sono:

- gli Aeroclub che possono svolgere attività sportiva, attività di scuola di volo per brevetti privati e commerciali, volo a vela, volo a motore (ala fissa), aeromodellismo attività aeroturistica, ecc.;
- le società di lavoro aereo che coprono una gamma di attività che spazia dalla fotogrammetria, alla fotografia, alla pubblicità, allo spargimento di sostanze, al trasporto di carichi esterni al mezzo ecc. Una branca del lavoro aereo è costituita dall'elicotteristica che, ad esempio, viene impiegata per assistenza alle piattaforme petrolifere presenti nell'Adriatico;
- il servizio aerotaxi che consiste nel trasportare un numero di passeggeri inferiore a 12 e svolgono attività di collegamento tra due località a richiesta del committente;
- l'aviazione d'affari che è costituita da persone e da società che utilizzano l'aeroplano come bene strumentale per svolgere i propri affari ed anche il trasporto di clienti presso le aziende;
- le attività di protezione civile che riguardano essenzialmente il soccorso antincendio ed il servizio di eliambulanza.

Concentrando l'attenzione sulla realtà italiana, si può facilmente rilevare che l'aviazione generale è molto meno sviluppata che nel resto dell'Europa. Basti pensare che gli aeroporti minori sono pari a 450 in Francia e 680 in Germania. Occorre rilevare, comunque, che le prospettive di crescita dell'aviazione generale in Italia sono stimate dall'ICAO nell'ordine del 6,1% annuo per i prossimi dieci anni.

Tuttavia, perché si possano verificare tali trend è necessario che si verifichino una serie di concause, tra le quali si possono segnalare:

- la sensibilità che le autorità politiche e governative svilupperanno verso questa attività;
- l'oculata e razionale gestione degli scali aeroportuali minori da parte delle rispettive società di gestione;
- la disponibilità dei soggetti privati ad intervenire attraverso investimenti mirati, sia per sviluppare le società di trasporto aereo privato, sia per entrare nel capitale delle società di gestione degli scali aeroportuali.

La protezione civile, branca dell'aviazione generale, opera sul contesto locale prevalentemente con elicotteri, e l'attuale realtà fanese pone l'infrastruttura esistente in una posizione strategica e di rilevante importanza per tali attività, anche alla luce del Piano provinciale di Protezione Civile e della mobilità aerea di emergenza.

L'utilizzo, sullo scalo fanese, di aeromobili come Canadair, che attualmente si servono eventualmente di Falconara, o di velivoli militari per il trasporto di materiali e mezzi, appare remoto, ma non impossibile. Solamente eventi calamitosi ed emergenze su scala internazionale che richiedano ponti aerei importanti, ad esempio con i Balcani, richiederebbero il supporto della pista di Fano a quella di Falconara.

Dal punto di vista teorico tali apparecchi utilizzabili per le emergenze e per la protezione civile potrebbero atterrare sull'attuale pista, tuttavia con alcuni rischi e difficoltà, ed il parere espresso dagli esperti su tale questione è che la bitumazione del sedime, per la pratica di tali attività, sarebbe preferibile.

Prendendo in considerazione altri ipotetici utilizzi dell'infrastruttura si rileva che nel raggio di circa quaranta chilometri attorno a Fano, gli aeroporti di Rimini Miramare e Ancona Falconara sono aperti al traffico civile per attività di 1° e 2° livello. La loro presenza a così breve distanza, e il rapido collegamento tra i suddetti aeroporti e la città di Fano, esclude qualsiasi ipotesi di specializzazione in aviazione civile per le attività di 1° e 2° livello per lo scalo fanese. Le ipotesi di sviluppo in generale riguardano il campo dell'aviazione generale di 3° livello. Nella prospettiva di un aumento del traffico commerciale, infatti, l'aviazione generale avrebbe sempre meno spazio nei suddetti aeroporti maggiori.



Alla luce di quanto emerso finora, l'ipotesi di adeguamento dello scalo fanese che prende maggiormente peso, è quella di interventi limitati al minimo indispensabile atti al miglioramento della pista di atterraggio e decollo attraverso la bitumazione di un tratto pari a 1.200 m di lunghezza per 30 di larghezza. Questo piccolo intervento amplificherebbe l'efficienza degli investimenti fino ad ora fatti, ampliando le potenzialità di utilizzo, ma soprattutto offrendo un servizio ad una fetta più ampia della collettività, allo stato attuale marginalmente coinvolta in attività di carattere prevalentemente sportivo ed amatoriale.

In funzione di questa ipotesi si è verificata la fattibilità finanziaria dell'investimento e la sua compatibilità con il contesto territoriale ed ambientale le cui deduzioni si possono riassumere come segue.

I risultati ottenuti dimostrano che la realizzazione del potenziamento "leggero" dello scalo aeroportuale di Fano, attraverso la tecnica del project financing, rappresenta una soluzione validamente applicabile. Sulla base delle ipotesi formulate, la redditività prospettica dell'investimento è positiva e pari a € 115.000 su un orizzonte temporale di venti anni.

Tale risultato favorevole è ulteriormente supportato dall'analisi di sensibilità delle variabili, con la quale si è cercato di capire l'impatto sul risultato finale, misurato dal valore attuale netto dell'investimento, derivante dalla variazione inattesa dell'andamento di una determinata variabile.

L'analisi delle matrici ambientali prese in esame fanno emergere che:

- gli impatti potenziali per la componente aria indotti dalle azioni di progetto in fase di costruzione risultano del tutto trascurabili ed in linea generale, si può concludere che, per la componente in esame, gli effetti potenziali dell'adeguamento e potenziamento delle strutture aeroportuali, nelle ipotesi di esercizio adottate, comporterà effetti di livello trascurabile;

- per quanto riguarda la componente rumore, dall'analisi delle curve isofoniche derivate dalle elaborazioni numeriche non si ravvisano particolari situazioni di potenziale inquinamento acustico e tutte le ipotesi valutate sono ampiamente contenute nei limiti di norma;

- per l'ambiente idrico la bitumazione della pista non rappresenta, sia per le caratteristiche dell'acquifero, sia per l'ampiezza delle superfici che andranno impermeabilizzate rispetto a quelle totali dell'area, una limitazione alla naturale capacità di alimentazione delle falde per mezzo delle acque meteoriche. Anche la fase di esercizio, salvo opportuni interventi di salvaguardia, non rappresenta un particolare rischio per le acque sotterranee.

In conclusione le analisi sullo stato di fatto complessivo, anche in riferimento alle esigenze espresse dal territorio e dalla collettività, le prospettive di sviluppo di un particolare settore dell'aeronautica, gli approfondimenti condotti sull'ipotesi d'intervento, portano lo studio a non negare di per se la possibilità di realizzare un limitato intervento di bitumazione dell'attuale pista di decollo ed atterraggio.

Occorre sottolineare tuttavia che, nel corso dei lavori, sono emerse anche altre istanze ed esigenze altrettanto importanti per la collettività e cioè la realizzazione di un parco urbano nei pressi dell'attuale area aeroportuale. A tal proposito lo studio ha preso in considerazione anche questa problematica ed ha concluso che la sua realizzazione non è affatto incompatibile con l'adeguamento aeroportuale così come prospettato, ma anzi fornirebbe, nel caso ce ne fosse ancora bisogno, un elemento ulteriore di isolamento dell'area residenziale dal resto delle attività aeronautiche.

In definitiva, in riferimento alle due esigenze espresse dalla collettività per l'utilizzo dell'area oggetto dello studio, non emergono delle priorità preferenziali, ma anzi i due interventi dovrebbero essere inquadrati unitariamente in un unico piano d'area di riqualificazione e sviluppo della zona in cui, l'adeguamento della pista debba inserirsi armoniosamente in un contesto ambientale che faccia parte esso stesso del progetto infrastrutturale, naturalmente delimitato nella sua fisicità e nella sua funzionalità, presente e futura, dal parco.

L'intero intervento è pertanto riconducibile a due lotti di un unico progetto in cui si potrebbe prevedere in prima battuta la realizzazione del parco e poi l'adeguamento della pista; ciò è mosso dal fatto che, come già espresso nel lavoro, al potenziamento dell'aeroporto è propedeutica un'attività volta all'ottenimento da parte dell'ENAC delle certificazioni necessarie per la gestione delle attività di volo, condizione necessaria allo sviluppo delle ipotesi progettuali suggerite nello studio.

PARTE 3

AVIOSUPERFICI ed ELISUPERFICI



SOMMARIO

| | | |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | LA NORMATIVA NAZIONALE | 1 |
| 2 | ENAC: GESTIONE, AUTORIZZAZIONE, SORVEGLIANZA | 2 |
| 3 | LE AVIO-ELISUPERFICI PRESENTI SUL TERRITORIO DELLA REGIONE MARCHE.. | 7 |
| 3.1 | SCHEDA DELLE AVIOSUPERFICI | 8 |
| 3.1.1 | AVIOSUPERFICIE DEL FERNANO | 8 |
| 3.1.2 | BORE IN CHIANTI | 9 |
| 3.1.3 | GUIDO PACI..... | 10 |
| 3.1.4 | SAN CASSIANO..... | 11 |
| 3.1.5 | MADONNA DI LORETO | 12 |
| 3.1.6 | SANT'ANNA | 13 |
| 3.1.7 | TRONTO..... | 14 |
| 3.1.8 | VALCESANO..... | 15 |
| 3.2 | SCHEDA DELLE ELISUPERFICI | 16 |
| 3.2.1 | ALBERICO GENTILI | 16 |
| 3.2.2 | BRANCADORO | 17 |
| 3.2.3 | C.R.I. FOSSOMBRONE | 18 |
| 3.2.4 | IL CASONE..... | 19 |
| 3.2.5 | MERLONI - FABRIANO..... | 20 |
| 3.2.6 | MERLONI - MELANO | 21 |
| 3.2.7 | MONTEROSATO | 22 |
| 3.2.8 | OSPEDALE DI FERMO..... | 23 |
| 3.2.9 | OSPEDALE LE TORRETTE | 24 |
| 3.2.10 | S.E.I. | 25 |
| 3.2.11 | TOD'S | 26 |
| 4 | S.A.T. SOCIETÀ AEROPORTO DEL TRONTO S.P.A. | 27 |
| 5 | IL PIANO DI SVILUPPO DELL'AVIOSUPERFICIE DI MONTEGIORGIO "GUIDO PACI". | 29 |

1 La normativa nazionale

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1 febbraio 2006, costituisce la più recente norma di attuazione della legge n. 518 del 2 aprile 1968, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio. Tali norme, orientate alla liberalizzazione del trasporto aereo sul territorio nazionale, introducono i concetti di:

- “aviosuperficie”, quale area idonea alla partenza e all'atterraggio di aeromobili, ma che non appartengano al demanio aeronautico; di cui all'art. 692 del codice di navigazione¹ (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e su cui insista un aeroporto privato di cui all'art. 704.
- “elisuperficie”, quale aviosuperficie destinata all'uso esclusivo degli elicotteri, ma che non sia un eliporto;
- “idrosuperficie”, quale aviosuperficie destinata all'uso esclusivo di idrovolanti o elicotteri muniti di galleggianti.

Il decreto, pur conservando le precedenti disposizioni di semplificazione degli adempimenti burocratici per la realizzazione e l'uso di infrastrutture aeroportuali prevede sempre l'uso di “trasporto pubblico” (art. 22), ma introduce significative limitazioni che si riferiscono alla natura dei voli.

L'uso di aviosuperfici per attività di trasporto pubblico con velivoli è consentito esclusivamente per i voli:

- non di linea;
- con massa massima al decollo non superiore a 5700 Kg e numero dei posti passeggeri non superiore a 9.

Il decreto, inoltre, attribuisce all'Enac una funzione e un ruolo di controllo, infatti i gestori delle aviosuperfici trasmettono all'Enac, almeno quaranta giorni prima della data di inizio della gestione, copia del nulla osta rilasciato dal questore della provincia di residenza o della sede legale della persona giuridica, previa valutazione anche della inesistenza di controindicazioni agli effetti dell'ordine e della sicurezza pubblica e dello Stato, gli estremi per la sua identificazione e per quella del proprietario dell'area destinata all'aviosuperficie, i dati caratteristici dell'aviosuperficie e ogni altra documentazione richiesta.

Le informazioni e i dati relativi alle aviosuperfici ed elisuperfici, per le quali è stata iniziata l'attività, sono trasmesse dall'Enac al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti; al Ministero dell'Interno, al

¹ Il Codice della navigazione detta:

Art. 694 (Aerodromi privati). - Ferme restando le attribuzioni degli enti locali e fatti salvi gli effetti derivanti dall'applicazione delle leggi speciali vigenti, la realizzazione e l'ampliamento da parte dei privati, sul suolo di proprietà privata, di aerodromi e di altri impianti aeronautici, sono autorizzati dall'ENAC.

Art. 695 (Mutamenti relativi ai diritti su aerodromi e su altri impianti privati). - L'alienazione, la locazione, la costituzione di usufrutto e qualunque altro atto dispositivo di aerodromi o di altri impianti aeronautici privati sono preventivamente comunicati all'ENAC, anche ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza.

Ministero della difesa; al Ministero dell'Economia e delle Finanze, all'Agenzia delle Dogane alla società Enav e alla Regione e al Comune competenti, nel cui territorio sono realizzate le opere. Inoltre, informazioni e dati relativi alle aviosuperfici ed elisuperfici sono diffusi dall'Enac per via informatica, mediante pubblicazione nel sito ufficiale dell'Ente.

2 ENAC: gestione, autorizzazione, sorveglianza

L'esperienza acquisita e la volontà di perseguire l'iniziativa di decentramento delle attività connesse con l'istituzione delle avio/elisuperfici verso le Strutture periferiche di ENAC, hanno portato alla determinazione:

- A)** di predisporre e pubblicare sul sito dell'Ente in alternativa all'attuale elenco delle avio/elisuperfici gestite in attività, una scheda per ogni singola infrastruttura operativa.

La nuova pubblicazione risponde alla necessità di dover dare attuazione all'art. 4.6 del decreto 1° febbraio 2006, normativa di riferimento per l'istituzione e l'uso di avio/elisuperfici, e contestualmente recepisce la volontà di fornire agli Operatori del settore ed all'utenza in genere, informazioni puntuali e di interesse.

Le schede pubblicate suddivise per regioni e in ordine alfabetico, riportano, tra l'altro, per singola infrastruttura:

- la località di ubicazione ed il recapito anche telefonico;
- le Strutture di ENAC e di Pubblica sicurezza territorialmente competenti;
- i dati gestionali;
- le caratteristiche fisiche della pista o della piazzola;
- le attività di destinazione dell'infrastruttura;
- l'autorizzazione all'uso, ove richiesta dalla normativa, con indicazione della data di rilascio e di relativa scadenza.

Le singole schede saranno completate con una o più foto significative di ciascuna realtà.

Su quest'ultimo aspetto sarà anche richiesta la collaborazione dei Gestori che si auspica, nel reciproco interesse, fattiva e sostanziale.

- B)** di richiamare l'attenzione di tutti gli Operatori del settore sulle sotto elencate necessità, derivanti dall'applicazione del decreto 1° febbraio 2006:

1) Necessità di dover attivare le procedure di gestione:

- per tutte le aviosuperfici indipendentemente dal numero dei movimenti.

L'attività di lavoro aereo e la pratica del volo in montagna in attività diversa dal trasporto pubblico sono comunque possibili anche su aviosuperfici occasionali (art. 8.2 e art. 24.3)

- per tutte le elisuperfici con attività superiore a 100 movimenti (50 atterraggi + 50 decolli) per anno in condizioni VFR diurno (art. 7.3a), fatta eccezione per l'attività di lavoro aereo in condizioni VFR diurno sempre possibile su elisuperfici occasionali indipendentemente dal numero dei movimenti (art. 19.3).

2) Necessità per il Gestore di dover attivare le procedure di gestione, nonché di dover richiedere una preliminare autorizzazione di ENAC all'uso dell'infrastruttura:

- per le elisuperfici basi operative HEMS (art. 3.a delle norme operative HEMS edizione 2 del 1° marzo 2004);
- per le elisuperfici a servizio di destinazioni Sanitarie (art. 4.c delle norme operative HEMS edizione 2 del 1° marzo 2004);
- per le elisuperfici in elevazione (art. 13.8);
- per le elisuperfici con attività notturna (art. 15.2);
- per le elisuperfici adibite a base operativa per attività di trasporto pubblico (art. 17.2);
- per le elisuperfici adibite a base per le operazioni per attività aeroscolastica (art. 18.4);
- per le aviosuperfici adibite a trasporto pubblico con velivoli (art. 22.4);
- per le aviosuperfici adibite a base per le operazioni di attività aeroscolastica con velivoli (artt. 23.2 e 23.3).

3) Necessità per il Gestore di dover richiedere il rinnovo triennale dell'autorizzazione all'uso delle infrastrutture di cui al punto precedente (appendice 1 al decreto 1° febbraio 2006).

4) Necessità per il Gestore di dover dare tempestiva comunicazione all'Ente, al Comune ed all'Autorità di Pubblica sicurezza, dell'inizio della gestione operativa dell'avio/elisuperficie e di ogni elemento innovativo successivamente intervenuto in ordine alla gestione stessa, all'uso ed alle caratteristiche fisiche ed impiantistiche dell'infrastruttura (art. 4.4 del decreto 1° febbraio 2006).

5) Necessità per il Gestore di istituire un sistema di raccolta e conservazione per almeno cinque anni, in attuazione dell'art. 5.2 del decreto 1° febbraio 2006, dei dati di cui al comma 1 dello stesso articolo.

E' da escludere la possibilità di raccolta dei dati su fogli singoli, non preliminarmente rilegati e numerati progressivamente. Resta ovviamente salva in proposito ogni diversa indicazione fornita dalle Autorità di Pubblica sicurezza.

6) Necessità di dotazione di assistenza antincendio:

- per le elisuperfici in elevazione (art. 14 . 1.1). E' intesa in elevazione (art. 1.6) una elisuperficie posta su una struttura avente elevazione di tre metri o più rispetto al livello del terreno;
- per le elisuperfici che costituiscono la base per le operazioni di trasporto pubblico e HEMS (art. 14 . 1.2);
- per le elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere e quelle utilizzate per attività di trasporto pubblico, ove si svolgono con continuità operazioni di trasporto con una media giornaliera di movimenti uguale o superiore a due per ogni semestre di riferimento (art. 14 . 1.3);
- per le elisuperfici che costituiscono la base per le operazioni di attività aeroscolastica (art. 14 .1.4);
- per le aviosuperfici adibite a trasporto pubblico con velivoli (art. 22);

- per le aviosuperfici che costituiscono la base per le operazioni per attività aeroscolastica (art. 23).

- C)** di elencare le Strutture periferiche dell'Ente, con indicazione del recapito e relative competenze territoriali.
- D)** di specificare la documentazione e le informazioni essenziali, da presentarsi a cura del Gestore per l'istituzione operativa di una avio/eli/idrosuperficie:

1) istanza riportante:

- i dati identificativi, compreso il domicilio, del gestore e del proprietario dell'area di ubicazione dell'infrastruttura;
- il nominativo, la località di insediamento e l'indirizzo dell'infrastruttura. Il recapito telefonico, necessario per determinate attività, e di Fax disponibili sulla stessa;
- il recapito telefonico e di fax del Gestore;
- le caratteristiche fisiche della pista o della piazzola (lunghezza, larghezza, tipo di pavimentazione) con indicazione della pendenza per le piste di volo e per le elisuperfici in elevazione e con descrizione della segnaletica, degli impianti e degli equipaggiamenti di dotazione;
- le coordinate geografiche, l'altitudine rispetto al livello del mare, l'orientamento per le piste di volo, l'elencazione, con descrizione, degli eventuali ostacoli ricadenti lungo le direttrici di approdo decollo;
- le attività di destinazione;
- l'eventuale operatività notturna, per le sole elisuperfici;
- l'eventuale destinazione dell'infrastruttura a sede di base dell'Operatore;
- i sistemi di protezione o di procedure adottati per mantenere sgombera da persone, animali e cose, l'area destinata alle operazioni;
- la data di inizio della gestione e la durata della stessa.

2) copia di un documento di identità in corso di validità, del gestore firmatario dell'istanza;

3) copia del nulla osta per la gestione dell'infrastruttura, rilasciato dal Questore della provincia di residenza dello stesso gestore o della sede legale della persona giuridica (art. 4.1);

4) documentazione attestante la disponibilità dell'area per l'attività di destinazione, sottoforma anche di dichiarazione da parte del proprietario dell'area stessa. In quest' ultimo caso la dichiarazione deve essere accompagnata da una copia di un documento di identità in corso di validità, del o dei dichiaranti.

Concessione d'uso per area dello Stato o di Enti pubblici;

5) documentazione probante o dichiarazione del gestore sul possesso delle autorizzazioni urbanistiche per le elisuperfici in elevazione, con indicazione delle soluzioni tecniche adottate per evitare il propagarsi di incendi e per la evacuazione e/o raccolta del combustibile eventualmente fuoriuscito dall'elicottero, nonché della portanza determinata per ciascun punto della superficie e delle strutture di sostegno della piazzola;



- 6)** dichiarazione del gestore di ottemperanza alla normativa nazionale e locale vigente, in materia di uso del territorio e di tutela dell'ambiente;
- 7)** dichiarazione del gestore sulla necessità o meno dell'assistenza antincendio per le elisuperfici, in attuazioni della previsione dell'art. 14 del decreto 1° febbraio 2006. Nel caso di necessità ne dovrà essere dichiarata la conformità alla normativa vigente emanata dal Ministero dell'Interno, con riguardo alla classificazione antincendio della piazzola, alla disponibilità degli agenti estinguenti e dotazioni, alla presenza, nel corso delle operazioni, del necessario personale abilitato per l'assistenza antincendio e l'impiego delle relative dotazioni. La dichiarazione consente l'attivazione operativa dell'elisuperficie ma non esclude la necessità per il Gestore di dover sempre attivare le procedure con il predetto Ministero dell'Interno, per l'ottenimento del decreto istitutivo del servizio;
- 8)** elaborato grafico dell'infrastruttura, a firma di un tecnico o dello stesso gestore, riportante le caratteristiche fisiche della pista/piazzola (lunghezza), la segnaletica di dotazione, il profilo altimetrico in asse per le sole piste di volo, gli eventuali ostacoli circostanti con particolare riguardo alle direzioni di approdo/decollo;
- 9)** studio aeronautico per le elisuperfici soggette ad autorizzazione all'uso da parte dell'Ente, con localizzazione dei sentieri di decollo e di atterraggio fondamentali prescelti e gli eventuali ostacoli ivi ricadenti;
- 10)** valutazioni sull'impatto acustico da parte del Comune nel cui territorio ricade l'infrastruttura. In alternativa il Gestore deve dichiararne la non necessità in attuazione dell'art. 8, punti 1 e 2, della Legge 447/1995 e successive integrazioni, o l'impossibilità in assenza degli adempimenti di competenza della Regione di cui all'art. 1.2 del decreto Ambiente del 31 ottobre 1997. Le valutazioni del Comune non sono comunque necessarie per le elisuperfici adibite ad attività di emergenza e di soccorso.

Per le aviosuperfici destinate ad attività di trasporto pubblico o aeroscolastica il Gestore deve anche indicare sull'elaborato grafico di cui al punto **8)** le caratteristiche fisiche delle strip (appendice 3 al Decreto 1° febbraio 2006), nonché produrre il rilievo degli ostacoli nelle direzioni di approdo e di decollo, in applicazione e con le modalità di cui agli artt. 22.6 e 23.2c del sopra citato Decreto, e dichiarare la disponibilità di dotazioni e personale qualificato per assicurare i primi interventi di soccorso e antincendio.

Per le aviosuperfici destinate ad attività di trasporto pubblico lo stesso gestore deve inoltre determinare (art. 22.6), per la relativa approvazione da parte di ENAC:

la corsa disponibile per il decollo; la distanza disponibile per il decollo; la distanza disponibile per l'accelerazione-arresto; la distanza disponibile per l'atterraggio.

Da rilevare, nel contesto di quanto sopra esposto, che l'Ente ha in atto le procedure per l'emanazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli eliporti.

La relativa entrata in vigore comporterà ovviamente la necessità di dover individuare le infrastrutture cui lo stesso regolamento troverà applicazione, in funzione prevalentemente della localizzazione delle piazzole ma anche delle attività di relativa destinazione.

Saranno altresì individuate soluzioni transitorie, che tengano conto delle situazioni vigenti.



3 Le Avio-Elisuperfici presenti sul territorio della Regione Marche

| TIPO | N° | NOTIFICA ENAC | NOMINATIVO | LOCALITÀ | PROVINCIA | ALTITUDINE s.l.m. (mt.) | DIMENSIONI CARATTERISTICHE HE (mt.) | ATTIVITÀ | OPERATIVITÀ | SCADENZA AUTORIZZAZIONE |
|---------------|----|---------------|----------------------------|-------------------------------------------|-----------|-------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------|----------------------------|
| AVIOSUPERFICI | 1 | ✓ | AVIOSUPERFICIE DEL FERMANO | Località San Marco alle Paludi - Fermo | (AP) | 16 | Fondo in erba dim. 550x20 | Turistica, protezione civile, VDS | Diurna | |
| | 2 | | BORE IN CHIANTI | Località Bore di Chienti - Corridonia | (MC) | 80 | Fondo in erba dim. 1200x30 | Turistica | Diurna | |
| | 3 | | GUIDO PACI | Contrada Piane - Montegiorgio | (AP) | 125 | Fondo in erba dim. 800x40 | Turistica, Paracadutismo VDS | Diurna | |
| | 4 | | MADONNA DI LORETO | Recanati | (MC) | 28 | Fondo in erba dim. 680x24 | Turistica | Diurna | |
| | 5 | ✓ | SAN CASSIANO | Località San Cassiano - Fabriano | (AN) | 436 | Fondo in erba dim. 480x50 | Turistica, VDS | Diurna | |
| | 6 | ✓ | SANT'ANNA | Località Sant'Anna - Montecassiano | (MC) | 120 | Fondo in erba dim. 600x20 | Turistica, sportiva, VDS | Diurna | |
| | 7 | | TRONTO | Località Centobuchi - Montepandone | (AP) | 7 | Fondo in erba dim. 600x18 | Turistica, VDS | Diurna | |
| | 8 | ✓ | VALCESANO | Località Castelvecchio - Monteporzio | (PU) | 58 | Fondo in erba dim. 820x40 | Volo a vela, VDS | Diurna | |
| ELISUPERFICI | 9 | ✓ | ALBERICO GENTILI | San Ginesio | (MC) | 468 | Fondo in cls dim. 35x35 | Elisoccorso e Protezione Civile | Diurna e notturna | |
| | 10 | ✓ | BRANCADORO | Fraz. Casette d'Ete - Sant'Elpidio a Mare | (AP) | 15 | Fondo in cls dim. 20x20 | Turistica, TPP, scuola | Diurna e notturna | 18/11/2010 |
| | 11 | | C.R.I. FOSSOMBRONE | Fossombrone | (PU) | 118 | Fondo in cls dim. 21x21 | Elisoccorso | Diurna e notturna | |
| | 12 | | IL CASONE | Tolentino | (MC) | 192 | Fondo in cls dim. Ø 22 | Turistica | Diurna e notturna | |
| | 13 | | MERLONI - FABRIANO | Fabriano | (AN) | 318 | Fondo in cls dim. Ø 30 | Trasporto pubblico, Lavoro aereo, Turistica | Diurna e notturna | 19/07/2009 |
| | 14 | | MERLONI - MELANO | Fabriano | (AN) | 391 | Fondo in cls dim. Ø 30 | Trasporto pubblico, Lavoro aereo, Turistica | Diurna | 19/07/2009 |
| | 15 | | MONTEROSATO | Fermo | (AP) | 101 | Fondo in cls dim. 20x20 | Trasporto pubblico, Lavoro aereo, Turistica | Diurna e notturna | 03/04/2009 |
| | 16 | ✓ | OSPEDALE A. MURRI | Fermo | (AP) | 251 | Fondo in cls dim. 20x20 | Elisoccorso | Diurna | 06/03/2010 |
| | 17 | | OSPEDALE LE TORRETTE | Torrette di Ancona | (AN) | 128 | Fondo in cls dim. 30x30 | Elisoccorso | Diurna | 18/06/2006 |
| | 18 | | S.E.I. | Centobuchi - Montepandone | (AP) | 6 | Fondo in cls dim. 24x60 | Privata | Diurna | |
| | 19 | ✓ | TOD'S | Località Brancadoro Sant'Elpidio a Mare | (AP) | 27 | Fondo in erba (zona contatto cls) dim. 210x70 | Trasporto Pubblico Passeggeri | Diurna | |



3.1 SCHEDE DELLE AVIOSUPERFICI**3.1.1 AVIOSUPERFICIE DEL FERMANO**

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | AVIOSUPERFICIE DEL FERMANO |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Località San Marco alle Paludi |
| Cap | 63023 |
| Città | Fermo |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Roma |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | DE MARCHI Ilario |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ascoli Piceno |
| Rilasciato il | 29-05-2003 |
| Data inizio gestione | |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | Commissariato di P.S. di Fermo (AP) |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°13'25" N - 13°44'30" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 16 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 550 x 20 |
| Pavimentazione | erbosa |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|--|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | SI | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | SI | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |

| | |
|-----------------------------|--|
| Data autorizzazione all'uso | |
| Scadenza autorizzazione | |
| Note | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | BORE IN CHIANTI |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Località Bore in Chianti di Corridonia |
| Cap | 62014 |
| Città | Corridonia (MC) |
| Provincia | MACERATA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | SANTONI Mario |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | MACERATA |
| Rilasciato il | 10-03-2006 |
| Data inizio gestione | 20-04-1990 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°15'41" N - 13°33'57" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 80 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 1200 x 30 |
| Pavimentazione | erbosa |
| Classificazione | AsNP |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--------------------------|-------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|
| Trasporto Pubblico | <input type="checkbox"/> | Elisoccorso | <input type="checkbox"/> | Aeroscolastica | <input type="checkbox"/> | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | <input type="checkbox"/> | Privata | <input type="checkbox"/> | Protezione civile | <input type="checkbox"/> | Corpo Forestale | <input type="checkbox"/> |
| Paracadutismo | <input type="checkbox"/> | Volo a vela | <input type="checkbox"/> | VDS | <input type="checkbox"/> | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------|
| Sede di Base operativa HEMS | <input type="checkbox"/> | A Servizio di Destinazione sanitaria | <input type="checkbox"/> |
| In elevazione | <input type="checkbox"/> | Con operatività notturna | <input type="checkbox"/> |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | <input type="checkbox"/> | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | <input type="checkbox"/> |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | <input type="checkbox"/> | Base operativa per attività aeroscolastica | <input type="checkbox"/> |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | <input type="checkbox"/> | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | <input type="checkbox"/> |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



3.1.3

GUIDO PACI

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | GUIDO PACI |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Contrada Piane 10 |
| Cap | 63025 |
| Città | Montegiorgio (AP) |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | ROSSI Cesare |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | ASCOLI PICENO |
| Rilasciato il | 12-07-1996 |
| Data inizio gestione | 20-07-1996 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°06'18" N - 13°33'03" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 125 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 800 x 40 |
| Pavimentazione | Erbosa |
| Classificazione | AsNP |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|-----------|-------------|--|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | SI | Volo a vela | | VDS | SI | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |

| | |
|-----------------------------|--|
| Data autorizzazione all'uso | |
| Scadenza autorizzazione | |
| Note | |



3.1.4

SAN CASSIANO

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | SAN CASSIANO |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Località san Cassiano |
| Cap | 60044 |
| Città | Fabriano (AN) |
| Provincia | ANCONA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Roma |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | AGOSTINELLI Benito |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ancona |
| Rilasciato il | 14-09-2001 |
| Data inizio gestione | 06-05-2008 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°20'24" N - 12°49'37" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | mt. 436 |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 480 x 50 |
| Pavimentazione | erbosa |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|--|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | SI | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |

| | |
|-----------------------------|--|
| Data autorizzazione all'uso | |
| Scadenza autorizzazione | |
| Note | |



3.1.5

MADONNA DI LORETO

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | MADONNA DI LORETO |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Via Musone 22 - Loc. Squartabue |
| Cap | 62019 |
| Città | Recanati (MC) |
| Provincia | MACERATA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | GRISOLIA Sergio |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | MACERATA |
| Rilasciato il | 11-01-2005 |
| Data inizio gestione | 24-02-2005 |
| Durata gestione | scadenza disponibilità area |
| Scadenza disponibilità area | 28-03-2010 |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | Compagnia CC di Civitanova Marche |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°26'25" N - 13°34'11" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 28 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 680 x 24 |
| Pavimentazione | Erbosa |
| Classificazione | AsNP |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|--|-------------------|--|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



3.1.6

SANT'ANNA

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | SANT' ANNA |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Contrada Sant'Anna |
| Cap | 62040 |
| Città | Montecassiano (MC) |
| Provincia | MACERATA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | MANFREDINI Giuseppe |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | MACERATA |
| Rilasciato il | 21-06-1995 |
| Data inizio gestione | 12-12-1995 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°21'55" N - 13°27'30" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 120 |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 600 x 20 |
| Pavimentazione | Erbosa |
| Classificazione | AsNP |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|--|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | SI | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



3.1.7 TRONTO

| | |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------|
| Denominazione | TRONTO |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Località Centobuchi |
| Cap | 63033 |
| Città | Monteprandone (AP) |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | CATAPANO Gianfranco |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ascoli Piceno |
| Rilasciato il | 07-07-2005 |
| Data inizio gestione | 24-02-2005 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | Commissariato di P.S. di San benedetto del Tronto |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 42°53'19" N - 13°52'19" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 7 mt |
| Orientamento | 25/07 |
| Dimensione pista (metri) | 600 x 18 |
| Pavimentazione | Erbosa |
| Classificazione | AsNP |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|--|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | SI | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | VALCESANO |
| Tipologia | aviosuperficie |
| Indirizzo | Località Piane di Castelvechio |
| Cap | 61040 |
| Città | Monteporzio (PU) |
| Provincia | PESARO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | ROSSETTI Antonio |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Pesaro e Urbino |
| Rilasciato il | 09-12-2006 |
| Data inizio gestione | 12-08-1994 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°42'00" N - 13°04'00" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 150 ft |
| Orientamento | 30/21 |
| Dimensione pista (metri) | 820 x 40 |
| Pavimentazione | Erbosa |
| Classificazione | AsNP |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|-----------|-------------------|-----------|-----------------|--|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | SI | VDS | SI | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |

3.2 SCHEDE DELLE ELISUPERFICI**3.2.1 ALBERICO GENTILI**

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | ALBERICO GENTILI |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | |
| Cap | 63026 |
| Città | San Ginesio |
| Provincia | MACERATA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Roma |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | LOMBI Fabio |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | MACERATA |
| Rilasciato il | 04/09/2009 |
| Data inizio gestione | 24/11/2009 |
| Durata gestione | 30/04/2012 |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna/Notturna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°13'18" N - 13°46'56" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 468 metri |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 35 x 35 |
| Pavimentazione | bitume |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|-----------|-------------------|-----------|-----------------|--|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | SI | Aeroscolastica | | Turistica | |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | SI | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------|-----------|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | SI |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| | | | |
| Data autorizzazione all'uso | 24-11-2009 | | |
| Scadenza autorizzazione | 23/11/2012 | | |
| Note | | | |



3.2.2 BRANCADORO

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | BRANCADORO |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Località Casette d'Ete |
| Cap | 63019 |
| Città | Sant'Elpidio a Mare (AP) |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Roma |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | ALLEGRINI Mauro |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ascoli Piceno |
| Rilasciato il | 12-04-2005 |
| Data inizio gestione | 19-11-2007 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna/Notturna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°15'49" N - 13°40'40" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 15 metri |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 20 x 20 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|-----------|-------------|--|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | SI | Elisoccorso | | Aeroscolastica | SI | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|-----------|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | SI |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | 19-11-2007 | |
| Scadenza autorizzazione | | 18-11-2010 | |
| Note | | | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | C.R.I. FOSSOMBRONE |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Via F.Ili Kennedy 1 |
| Cap | 61034 |
| Città | Fossombrone (PS) |
| Provincia | PESARO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | CONTINI Claudio |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Pesaro e Urbino |
| Rilasciato il | 18-11-1996 |
| Data inizio gestione | 01-05-1994 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna/Notturna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°41'01" N - 12°48'05" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 118 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 21 x 21 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|-----------|-------------------|--|-----------------|--|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | SI | Aeroscolastica | | Turistica | |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|-----------|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | SI |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



3.2.4

IL CASONE

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | IL CASONE |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Località Il Casone |
| Cap | 62029 |
| Città | Tolentino (MC) |
| Provincia | MACERATA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | BRACHETTI PERETTI Aldo |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | MACERATA |
| Rilasciato il | 10-08-1991 |
| Data inizio gestione | 13-11-1991 |
| Durata gestione | indeterminata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna/Notturna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°13'50" N - 13°20'00" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 192 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | Ø 22 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|--|-------------------|--|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|-----------|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | SI |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| | | | |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | MERLONI - FABRIANO |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Via Merloni 47 |
| Cap | 60044 |
| Città | Fabriano (AN) |
| Provincia | ANCONA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | CRIALESÌ Giuseppe |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | ANCONA |
| Rilasciato il | 08-09-2005 |
| Data inizio gestione | 20-06-1995 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna/Notturna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°20'45" N - 12°54'30" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 318 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | Ø 30 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|-----------|-------------|--|-------------------|--|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | SI | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | SI | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------|-----------|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | SI |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | 20-07-2006 | | |
| Scadenza autorizzazione | 19-07-2009 | | |
| Note | | | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | MERLONI - MELANO |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Frazione Melano Marischio |
| Cap | 60044 |
| Città | Fabriano (AN) |
| Provincia | ANCONA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | CRIALESI Giuseppe |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | ANCONA |
| Rilasciato il | 08-09-2005 |
| Data inizio gestione | 26-06-1995 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°20'33" N - 12°51'11" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 391 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 30 x 30 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|-----------|-------------|--|-------------------|--|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | SI | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | SI | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------|--|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | 06 | | |
| Scadenza autorizzazione | 19-07-2009 | | |
| Note | | | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | MONTEROSATO |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Via Monterosato 2 |
| Cap | 63023 |
| Città | Fermo (AP) |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | ALLEGRINI Mauro |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | ASCOLI PICENO |
| Rilasciato il | 12-04-2005 |
| Data inizio gestione | 01-09-1992 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna/Notturna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°07'40" N - 13°41'54" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 101 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 20 x 20 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|-----------|-------------|--|-------------------|--|-----------------|-----------|
| Trasporto Pubblico | SI | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | SI |
| Lavoro Aereo | SI | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------|-----------|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | SI |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | 04-04-2006 | | |
| Scadenza autorizzazione | 03-04-2009 | | |
| Note | | | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | OSPEDALE DI FERMO |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Ospedale A.Murri |
| Cap | 63023 |
| Città | Fermo (AP) |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | ZUGARELLI Luciano |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ascoli Piceno |
| Rilasciato il | 14-03-2006 |
| Data inizio gestione | 07-03-2007 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna/Notturna |
| Ente di pubblica sicurezza | Commissariato di P.S. di Fermo |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | In elevazione |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°09'45" N - 13°42'20" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 251 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 20 x 20 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|-----------|-------------------|--|-----------------|--|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | SI | Aeroscolastica | | Turistica | |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | SI |
| In elevazione | SI | Con operatività notturna | SI |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | 07-03-2007 | | |
| Scadenza autorizzazione | 06-03-2010 | | |
| Note | L'elisuperficie è attualmente operativa, come da comunicazione del relativo gestore, per la sola attività diurna. | | |



| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Denominazione | OSPEDALE LE TORRETTE |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Località Torrette di Ancona |
| Cap | 60020 |
| Città | Torrette di Ancona (AN) |
| Provincia | ANCONA |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | ZIVERI Massimo |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ancona |
| Rilasciato il | 20-04-2005 |
| Data inizio gestione | 19-06-2003 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|---------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43°36'09" N - 13°27'11"E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 128 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 30 x 30 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|-----------|-------------------|--|-----------------|--|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | SI | Aeroscolastica | | Turistica | |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------|-----------|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | SI |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | 19-06-2003 | | |
| Scadenza autorizzazione | 18-06-2006 | | |
| Note | | | |



3.2.10

S.E.I.

| | |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------|
| Denominazione | S.E.I.. |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | Centobuchi |
| Cap | 63033 |
| Città | Monteprandone (AP) |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Venezia |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | CATAPANO Gianfranco |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ascoli Piceno |
| Rilasciato il | 07-07-2005 |
| Data inizio gestione | 22-07-1988 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | Commissariato di P.S. di San Benedetto del Tronto |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 42°53'19" N - 13°52'03" E |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 6 mt |
| Orientamento | |
| Dimensione pista (metri) | 24 x 60 |
| Pavimentazione | cls |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------|-----------|-------------------|--|-----------------|--|
| Trasporto Pubblico | | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | |
| Lavoro Aereo | | Privata | SI | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| ELISUPERFICIE | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



3.2.11 **TOD'S**

| | |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------|
| Denominazione | TOD'S |
| Tipologia | elisuperficie |
| Indirizzo | |
| Cap | |
| Città | Brancadoro - Comune di Sant'Elpidio a Mare (AP) |
| Provincia | ASCOLI PICENO |
| Regione | Marche |
| Direzione Operazioni | Direzione Operazioni Roma |
| Direzione Aeroportuale | Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara |
| Gestore | ALLEGRINI Mauro |
| Secondo Gestore | |
| Nulla Osta Questura di | Ascoli Piceno |
| Rilasciato il | 12-04-2005 |
| Data inizio gestione | 06-10-2008 |
| Durata gestione | illimitata |
| Scadenza disponibilità area | |
| Operatività | Diurna |
| Ente di pubblica sicurezza | |

CARATTERISTICHE TECNICHE

| | |
|------------------------------|-------------------------------------------|
| Localizzazione | Al suolo |
| Coordinate (sessagesimali) | 43° 16' 10" Nord - 13° 39' 30" Est |
| Coordinate (centesimali) | |
| Altitudine s.l.m. (metri/ft) | 27,00 mt (90ft) |
| Orientamento | Est - Ovest |
| Dimensione pista (metri) | 210 x 70 |
| Pavimentazione | erbosa |
| Classificazione | |

ATTIVITA' DICHIARATE

| | | | | | | | |
|--------------------|-----------|-------------|--|-------------------|--|-----------------|--|
| Trasporto Pubblico | SI | Elisoccorso | | Aeroscolastica | | Turistica | |
| Lavoro Aereo | | Privata | | Protezione civile | | Corpo Forestale | |
| Paracadutismo | | Volo a vela | | VDS | | | |

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------|--|
| ELISUPERFICIE | | | |
| Sede di Base operativa HEMS | | A Servizio di Destinazione sanitaria | |
| In elevazione | | Con operatività notturna | |
| Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| AVIOSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Base operativa per attività aeroscolastica | |
| IDROSUPERFICIE | | | |
| Per attività di Trasporto Pubblico | | Sede di Base operativa per attività aeroscolastica | |
| Data autorizzazione all'uso | | 06-10-2008 | |
| Scadenza autorizzazione | | | |
| Note | | | |



4 S.A.T. Società Aeroporto del Tronto S.p.A..

La S.A.T. Società Aeroporto del Tronto spa nasce nel 2005 dalla S.E.I. Servizi Elicotteristici spa, da tempo presente a Montepandone (AP), con il compito di realizzare, nell'aviosuperficie di proprietà, un adeguamento della pista in erba attualmente di 18 x 600 ml.

Attualmente la SAT ha un capitale di 3,5 milioni di euro, per l'86% detenuto dalla MECAER spa (proprietaria anche di S.E.I. spa) e per il 14% dal Comune di Ascoli Piceno.

La S.A.T. ha in progetto di raddoppiare ed asfaltare la pista fino a 1.300-1.500 ml di lunghezza per 30 ml di larghezza per ospitare piccoli jet escludendo esplicitamente i voli commerciali di linea e dichiara di non voler puntare ai voli commerciali di linea. L'investimento previsto per la sola pista sarebbe di 4,5 – 5 milioni di euro, anche se i preventivi sono superiori.

L'idea progettuale, che esclude esplicitamente i voli commerciali di linea, sottoposta al vaglio dei soggetti pubblici territoriali, ha incontrato un notevole interessamento sia per lo sviluppo economico che tale infrastruttura potrebbe fertilizzare (servizio aerotaxi per il collegamento con gli hub nazionali e con i maggiori aeroporti europei), sia per l'indubbia ricaduta occupazionale che lo sviluppo dei servizi di manutenzione e completamento di aeromobili potrebbe avere sulla SEI.

Si aggiunga anche la possibilità di avere nel sud della regione una struttura in grado di garantire tutti i servizi per velivoli adibiti a soccorso, sicurezza e protezione civile.





5 Il piano di sviluppo dell'aviosuperficie di Montegiorgio “Guido Paci”.

Le Ali Picene S.p.A., società che gestisce l'aviosuperficie “Guido Paci” di Montegiorgio, ha affidato ad Aeroconsult International s.r.l. uno studio sulle problematiche di natura, sia aeronautica che aeroportuale, relative all'attuale sito dell'aviosuperficie, al fine di verificare la fattibilità di un Piano di Sviluppo per l'adeguare l'infrastruttura esistente ad una domanda di trasporto aereo con una connotazione orientata verso la business aviation, quindi diversa dall'attuale utilizzo.

Lo studio sviluppato da Aeroconsult ha, in prima istanza, valutato la fattibilità dell'iniziativa sotto il profilo tecnico-operativo, per accertare la congruità del sito da un punto di vista strettamente aeronautico; si è così verificato il rispetto dei parametri ambientali quali definiti dalla vigente normativa in materia, sia nazionale che internazionale, ed in secondo luogo si è proposta una configurazione dell'aviosuperficie per quanto concerne le infrastrutture aeroportuali in grado di soddisfare, sotto il profilo sia della sicurezza delle operazioni sia dell'efficacia della gestione dei servizi aeroportuali, la domanda di trasporto di aviazione commerciale che il territorio di localizzazione dell'infrastruttura potrebbe essere in grado di alimentare.

Lo studio predisposto, e con esso le risposte formulate in merito alla fattibilità tecnico-operativa ed alla configurazione infrastrutturale proposta, rappresentano lo strumento a disposizione delle Ali Picene S.p.A. per consentire l'avvio del complesso processo richiesto per la concreta attuazione di un piano di sviluppo aeroportuale.

La nuova missione prefigurata da Ali Picene S.p.A. per l'aviosuperficie di Montegiorgio è quella di realizzare uno scalo per un'attività di business aviation, comportando un consistente salto di qualità per soddisfare i requisiti dell'aviazione commerciale che sono, ovviamente, molto diversi da quelli dell'aviazione da diporto.

Lo studio è stato sviluppato attraverso le seguenti fasi:

a) acquisizione dei dati: prima fase che ha permesso di raccogliere tutte le informazioni conoscitive sul sedime destinato agli usi aeronautici e, in particolare degli ostacoli circostanti, delle condizioni climatiche e delle interferenze con opere di urbanizzazione preesistenti. Essa si è sviluppata attraverso una serie di contatti con amministrazioni ed enti locali, con interviste dirette a tecnici delle pubbliche amministrazioni e ad operatori del settore privato.

b) validazione del sito: il nuovo ruolo dell'aviosuperficie ha richiesto una verifica sotto il profilo strettamente aeronautico dell'idoneità dell'attuale sito ad essere utilizzato dall'aviazione commerciale con gli stessi standard di sicurezza e continuità delle operazioni con cui opera la business aviation. Sono stati analizzati i seguenti aspetti particolari di natura prettamente aeronautica:

- problema degli ostacoli sia naturali che artificiali, facendo riferimento ai criteri particolarmente restrittivi definiti dalla normativa per gli aeroporti, con conclusioni sostanzialmente positive;
- regime dei venti, lo studio anemometrico ha fornito un responso estremamente rassicurante, avendo dimostrato che è garantito, per l'orientamento assunto per la pista di volo un coefficiente di utilizzazione anemometrico superiore al 95% e calcolato così come previsto dalla normativa.

c) elaborazione del Piano di Sviluppo: lo studio ha analizzato i requisiti delle due principali componenti di una infrastruttura aeroportuale per definire la configurazione nei suoi aspetti operativi; l'air-side (infrastrutture dedicate alle operazioni degli aeromobili e gestionali), e land-side (infrastrutture dedicate agli operatori interessati all'utilizzo dell'aviosuperficie). Lo studio ha sviluppato diverse tematiche attinenti le distinte componenti pervenendo ad una configurazione del Piano di Sviluppo che intende fornire alle Ali Picene S.p.A. una ipotesi di pianificazione strategica ad un orizzonte temporale di *medio termine*, che dovrà confrontarsi con altri aspetti, tra i quali:

- la disponibilità dei finanziamenti;
- l'approvazione degli enti interessati;
- l'evoluzione effettiva della domanda.

Lo studio considerato con una valenza di Piano Regolatore Generale quindi come individuazione degli obiettivi generali.

d) implementazione del Piano: ipotesi di valutazione degli investimenti necessari per la realizzazione delle infrastrutture e consente di acquisire una panoramica delle problematiche connesse alla fase attuativa del Piano. Si sono quindi individuate le opere propedeutiche che implicano l'interessamento di enti esterni

e) ipotesi di sviluppo a lungo termine: lo studio si è concluso, secondo una prassi consolidata nella pianificazione aeroportuale, con una analisi delle prospettive a lungo termine con l'obiettivo di valutare tutte le potenzialità del sito, ponendo particolare attenzione alle più importanti problematiche ambientali, prima fra tutte la presenza del fiume Tenna, e evidenziando le aree suscettibili di interessanti futuri sviluppi.