



**E.N.A.C.**  
**ENTE NAZIONALE per L'AVIAZIONE CIVILE**

**AEROPORTO "SANDRO PERTINI"**  
**DI**  
**TORINO - CASELLE**

**REVISIONE**  
**PIANO DI SVILUPPO**  
**AEROPORTUALE (MASTER PLAN)**  
(2008-2015)

**- ANALISI ECONOMICO FINANZIARIA -**



**SAGAT**  
TURIN AIRPORT

**SAGAT S.P.A.**



**TRANSTECH S.R.L.**

Via B. Marliano, 14 – 00162 - ROMA

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			Commissa:	TT2006-15
				Emissione	FEBBR. 2009
Cod. Doc	TT06015REL 002.doc	Rev:	1	Pagina:	1 / 28

## Indice

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE: FINALITÀ E OGGETTO DELL'ANALISI.....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>RICHIAMO AI PRINCIPALI RISULTATI DELL'ANALISI DELLA DOMANDA (TRAFFICO AEROPORTUALE).....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>IL TRAFFICO ATTUALE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>LA PREVISIONE DEL TRAFFICO AEREO NEL MEDIO E LUNGO PERIODO ....</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>RIEPILOGO DEI COSTI DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>10</b>
<b>3.1</b>	<b>I COSTI DI INVESTIMENTO.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2</b>	<b>CALCOLO DELL'AMMORTAMENTO TECNICO E DELL'AMMORTAMENTO FINANZIARIO .....</b>	<b>12</b>
<b>4.</b>	<b>L'ANALISI DI REDDITIVITÀ FINANZIARIA .....</b>	<b>18</b>
<b>4.1</b>	<b>PREMESSA: L'APPROCCIO PER LA VALUTAZIONE FINANZIARIA.....</b>	<b>18</b>
<b>4.2</b>	<b>I COSTI DI GESTIONE .....</b>	<b>19</b>
<b>4.2.1.</b>	<b><i>LA SITUAZIONE ATTUALE</i>.....</b>	<b>19</b>
<b>4.2.2</b>	<b><i>LA SITUAZIONE PREVISTA</i>.....</b>	<b>20</b>
<b>4.3</b>	<b>ANALISI DEI RICAVI DELLA STRUTTURA AEROPORTUALE .....</b>	<b>23</b>
<b>4.4</b>	<b>PROIEZIONE DEI CONTI PREVISIONALI.....</b>	<b>27</b>

Committente	S.A.G.A.T. S.p.A.
Titolo Commessa	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>	2 / 28

## 1. INTRODUZIONE: FINALITÀ E OGGETTO DELL'ANALISI

Il presente Rapporto contiene l'analisi economica e finanziaria del "Piano Generale di Sviluppo" (Master Plan) dell'Aeroporto Sandro Pertini di Torino, relativo al periodo 2009-2015.

Il "Piano Generale di Sviluppo", a sua volta, si propone i seguenti obiettivi:

- fornire per l'insieme dei sistemi funzionali dell'aeroporto un quadro di riferimento che funga da elemento di coerenza delle diverse ipotesi assunte in merito allo sviluppo dell'aeroporto stesso;
- definire un perimetro massimo del sedime ed una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri, merci ed autoveicoli;
- indicare le principali fasi di costruzione delle infrastrutture necessarie, materialmente e finanziariamente possibili, nonché i tempi di attuazione entro i quali esse dovranno essere realizzate.

Il Piano costituisce in effetti un'aggiornamento del precedente "Piano Generale di Sviluppo" (Master Plan). Obiettivo essenziale di tale aggiornamento (che assume ed aggiorna, come si dirà in dettaglio nel cap. 2, le ipotesi di traffico già formulate nel precedente documento di piano) è il soddisfacimento della domanda di traffico agli orizzonti 2010 e 2015 mediante interventi di riqualifica infrastrutturale del sistema aeroportuale.

A seguito del completamento dei lavori Olimpici il piano investimenti è stato rimodulato, in accordo con ENAC, prevedendo sostanzialmente la traslazione al 2015 di alcuni interventi infrastrutturali originariamente previsti all'orizzonte temporale 2010.

Si è quindi provveduto sostanzialmente ad una revisione del piano di Sviluppo Aeroportuale (edizione 2002) sulla base delle nuove previsioni di traffico rivisitate rispetto agli scenari di evoluzione nel medio e lungo termine.

La strategia su cui è stata fondata la rimodulazione del programma di attuazione del presente Piano di Sviluppo nasce dall'esigenza di ammodernare, potenziare e sviluppare l'attuale sistema aeroportuale con l'obiettivo primario di minimizzare i costi d'investimento e d'impatto sul quadro territoriale di riferimento in rapida espansione ed evoluzione.

Gli obiettivi del Piano, necessari per garantire un adeguato livello di servizio agli orizzonti temporali 2010 e 2015, possono così riassumersi:

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

- riqualifica del sistema Airside (piazzola di sosta de-icing);
- riconfigurazione del sistema parcheggi a raso in Area Terminale;
- definizione della nuova Area Terminale con particolare riferimento all'ampliamento dell'edificio B.H.S. ed alla sopraelevazione del parcheggio multipiano;
- Ampliamento della Palazzina uffici per Enti di Stato;
- realizzazione del nuovo sistema Hangar a servizio aeroportuale in Area Ovest (Hangar e piazzale di sosta);
- ampliamento del sistema delle Centrali tecnologiche
- ampliamento del sistema delle Reti impiantistiche;
- riqualifica degli edifici attualmente di proprietà dell'Aeronautica Militare;
- impianti di trattamento acque di prima pioggia;
- interventi di riqualifica e regimazione dei canali irrigui delle reti fognarie acque bianche e nere;

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi consentirà di adeguare la capacità dello scalo torinese in termini di aeromobili, di passeggeri e di merci ai mutati volumi di traffico previsti, provvedendo essenzialmente alla traslazione al 2015 ed alla modifica non sostanziale di alcune interventi infrastrutturali previsti al 2010 nella originaria elaborazione del Master Plan (edizione 2002).

Rispetto al quadro degli obiettivi e dei conseguenti interventi previsti nel Master Plan, il presente Rapporto intende fornire il supporto dell'analisi finanziaria, ossia di una valutazione circostanziata e quantificata concernente la congruenza dell'investimento con i mezzi a disposizione da parte della Società di gestione dell'aeroporto. Ciò nel presupposto che il profilo della validità dell'intervento dal punto di vista del benessere della collettività (ossia, ciò che è oggetto della cosiddetta analisi economica) non abbia subito mutamenti rispetto a quanto già esaminato in sede di Master Plan.

Il presente Rapporto ha la seguente articolazione:

- innanzitutto (cap. 2), viene richiamata l'analisi della domanda (traffico aeroportuale) effettuata in sede di Master Plan. Tale analisi costituisce la base sia del dimensionamento dei costi, sia della stima dei rientri e dei benefici imputabili all'intervento;

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

- viene inoltre fornito (cap. 3) il riepilogo dei costi dell'intervento, stimati con opportuno dettaglio per le singole opere nel Master Plan e relativi sia alle spese di investimento che ai costi di gestione: tali importi vengono qui ricondotti ad omogeneità ed opportunamente sintetizzati ai fini dell'analisi finanziaria;
- si procede a questo punto all'analisi di redditività finanziaria del Piano, ossia alla formulazione di adeguate ipotesi di equilibrio finanziario tra entrate e uscite, tenuto conto della prevista realizzazione degli interventi di piano (cap. 4).

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>	5 / 28

## 2. RICHIAMO AI PRINCIPALI RISULTATI DELL'ANALISI DELLA DOMANDA (TRAFFICO AEROPORTUALE)

### 2.1 IL TRAFFICO ATTUALE

La crescita del traffico aereo verificatasi in Italia nel corso degli anni '80 e '90 ha investito notevolmente l'aeroporto di Torino, pur dovendosi subito rilevare che lo scalo torinese soddisfa solo in parte il flusso di mobilità aerea che interessa l'area piemontese<sup>1</sup>.

Questo intenso dinamismo spiega il continuo assorbimento di domanda e l'intensa crescita del traffico passeggeri avvenuta negli ultimi vent'anni presso lo scalo torinese. Nel periodo 1987-1998, infatti, il traffico che interessa l'aeroporto di Torino si è più che raddoppiato, passando da circa un milione di unità del 1987 a quasi 2,5 milioni di unità per l'anno 1998, con un tasso di incremento medio annuo pari a poco meno dell'8%.

Il ritmo di crescita del movimento passeggeri non risulta ovviamente della stessa intensità in tutto l'arco del periodo considerato: la forte crescita registrata tra il 1987 ed il 1990 (circa 11% in media all'anno) è seguita infatti da un anno (il 1991) di stasi, poi da una forte impennata nel 1992 (+17%) e successivamente (tra il 1992 ed il 1997) da un aumento piuttosto regolare al tasso medio annuo di circa l'8%, per poi concludersi con una "frenata" nel 1998 (+3% rispetto all'anno precedente), mentre nel decennio successivo si è registrato un andamento pressoché regolare fino al 2008 (circa 3,5% in media all'anno).

L'intensità dell'aumento del traffico passeggeri non è peraltro commisurabile con l'analoga intensità dell'incremento dei voli: questi ultimi fanno registrare una crescita nel periodo considerato di circa il 3,5% in media all'anno; ed anche in questo caso il ritmo appare molto differenziato nel tempo: molto elevato tra il 1987 ed il 1992 (circa il 5,7% medio annuo), nettamente più ridotto nel periodo successivo (poco più dell'1% l'anno).

Lo studio del Traffico per il periodo 2009 - 2011 è stato realizzato avendo come riferimento iniziale il budget 2008, costruito in maniera analitica sulla base, da un lato, del consolidamento dell'operatività dei principali vettori operanti sullo scalo, e, dall'altro, delle

<sup>1</sup> La domanda di trasporto aereo che interessa la regione piemontese è soddisfatta per circa il 50% dall'aeroporto di Torino, mentre una quota rilevante dei traffici (43%) utilizza gli scali milanesi (Linate e Malpensa); frazioni di minor rilevanza utilizzano Genova ed altri scali italiani.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

difficoltà del settore aeronautico conseguenti alla situazione della compagnia di bandiera e, nello specifico dell'aeroporto di Torino Caselle, dei vettori low cost. Particolare attenzione è stata inoltre rivolta all'evoluzione dello scenario legato allo scalo di Malpensa a seguito della privatizzazione di Alitalia ed alle conseguenti possibili variazioni dei flussi di traffico anche sullo scalo torinese.

A fronte di un 2008 che sconta il negativo impatto, sia in termini di traffico che di redditività economica, il positivo trend di crescita che ha interessato lo scalo nell'ultimo decennio (1998-2007) durante il 2008 ha subito una notevole perdita che è stata il segnale per rivalutare le previsioni di traffico future. Si osserva infatti che mentre nell'anno 2007 il settore aeroportuale italiano ha registrato una crescita media dei passeggeri pari al 10,1% rispetto ad una media europea del 5,6%, confermandosi quale quinto mercato continentale per volumi, solo a distanza di qualche mese tale fotografia risulta ben più compromessa e sbiadita con un volume di traffico passeggeri che, sullo scalo Torinese, ha segnato un decremento del 2,5%; la dinamica per gli anni seguenti è stata comunque ipotizzata in crescita in un'ottica di mantenimento della tipologia di offerta per l'orizzonte temporale considerato e valutando le opportunità di sviluppo nei vari segmenti di traffico.

È evidente come tale situazione sia stata la conseguenza del tracollo finanziario che hanno subito i mercati mondiali e quindi anche italiani, in seguito alla forte caduta dei corsi di borsa e che ovviamente si proietta in una sistema di trasporto aereo italiano che sta già subendo forti cambiamenti dovuti al nuovo vettore CAI rispetto alle singole realtà Alitalia e AirOne che precedentemente si erano sviluppate.

In considerazione degli elementi sopra citati, il Piano costruito prevede una crescita media dei passeggeri pari al 1% annuo dal 2008 al 2015, a fronte di una crescita media registrata nel periodo 2001 - 2008 pari al 3,7%.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

Tab. 1 - **Movimento passeggeri e movimento aeromobili nell'aeroporto di Torino (traffico totale, 1987-2008)**

Anno	Passeggeri	Movimenti Aerei
1987	1.071.205	37.033
1988	1.161.288	39.488
1989	1.288.002	45.012
1990	1.467.843	47.587
1991	1.401.250	47.444
1992	1.633.699	49.001
1993	1.631.181	43.317
1994	1.758.936	44.093
1995	1.836.407	43.275
1996	2.009.532	46.053
1997	2.391.902	52.285
1998	2.464.173	52.408
1999	2.498.775	53.858
2000	2.814.850	61.971
2001	2.764.155	48.641
2002	2.749.653	45.077
2003	2.779.644	43.466
2004	3.130.574	46.809
2005	3.124.238	45.783
2006	3.215.593	47.724
2007	3.509.253	62.136
2008	3.420.833	58.148

Ovviamente, il diverso andamento riscontrato per il movimento voli, da una parte, e per quello passeggeri, dall'altra, va in gran parte attribuito all'evoluzione della tecnologia (in senso lato) impiegata nel traffico aereo, come sarà meglio precisato tra breve.

Il complesso dei movimenti aerei è da attribuire alle attività dell'aviazione commerciale (voli regolari di linea e voli charter) per una quota che nell'ultimo triennio oscilla tra il 81% e l'85% e per la restante parte alle attività di aviazione generale (lavoro aereo, turismo e vari<sup>2</sup>).

## 2.2 LA PREVISIONE DEL TRAFFICO AEREO NEL MEDIO E LUNGO PERIODO

Nella definizione di ipotesi di evoluzione del flusso di traffico per l'aeroporto di Torino si è partiti dall'assunto che la relazione tra domanda di traffico e strutture aeroportuali sia di

<sup>2</sup> Voli militari, addestramento, collaudi, scali tecnici, ecc.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

natura bidirezionale: la domanda di traffico determinerà l'organizzazione, la quantità di interventi e le dimensioni della struttura aeroportuale; l'offerta (ossia le caratteristiche strutturali dell'Aeroporto) determinerà il numero massimo di atterraggi nell'ora di punta della giornata di punta e dunque il livello massimo di traffico sostenibile.

Il percorso logico che ha condotto alla previsione di traffico assunta a base dell'analisi economica e finanziaria può sintetizzarsi nei termini seguenti:

- il Piano di Sviluppo Aeroportuale edizione 2002 considerava come livello di traffico per gli scenari futuri i dati elaborati in uno specifico studio della IATA del 1999 che basava le previsioni di traffico aereo sull'evoluzione di alcuni fattori chiave in grado di influenzare lo sviluppo della domanda di trasporto futura per l'aeroporto di Torino
- pertanto, prendendo a riferimento il suddetto studio della IATA e confrontando il traffico effettivamente "volato" presso l'Aeroporto di Torino Caselle, con i dati previsti dal Master Plan 2002-2010 si è evidenziato il fatto che le previsioni di traffico sono risultate eccessivamente ottimistiche sia in termini di numero di passeggeri, con differenze in negativo tra il 19% ed il 50%, sia per numero di movimenti con differenze in negativo dell'ordine del 30% e del 34%;
- inoltre si è tenuto presente della decrescita del traffico aeroportuale segnalato nell'anno 2008 nell'aeroporto di Torino, come anche nel resto degli aeroporti italiani, dovuti, come già detto, alla crisi finanziaria ed ai cambiamenti di alcuni rilevanti vettori quali la nuova CAI;
- tenuto conto delle considerazioni sopra riportate, si è assunta la più realistica ipotesi di una sostanziale attenuazione dei ritmi di crescita della domanda di trasporto a seguito di un minore ritmo di incremento delle variabili socio-economiche che influiscono sulla variazione della domanda stessa. Più specificamente, si è assunto che la crescita del sistema socio economico risulterà nel prossimo futuro meno sostenuta per effetto del previsto rallentamento della crescita, nonché per la prosecuzione delle politiche di finanza pubblica restrittiva adottate in Italia e nei Paesi europei per corrispondere ai parametri di stabilità individuati quali condizioni per l'appartenenza all'Unione monetaria; e che, al tempo stesso, i problemi connessi con la saturazione delle strutture ricettive della regione determineranno una minore capacità di attrazione delle aree a vocazione turistica

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

della regione, con particolare riferimento all'area torinese. Si è infine ritenuto che la concorrenza del "modo di trasporto" ferrovia ad alta velocità attragga quote crescenti di traffico, anche a scapito di quello aereo;

- in definitiva, per la definizione dello scenario di crescita della domanda relativa allo scalo torinese si è formulata una ipotesi di consistente riduzione dei tassi medi di incremento del traffico, tale da ricondurre l'andamento della previsione stessa dall'andamento esponenziale manifestato nella prima metà degli anni '90 ad un modello di tipo lineare, dunque sensibilmente attenuato nei ritmi di crescita da qui al 2015.

Le analisi per il traffico passeggeri così elaborate conducono al seguente scenario di evoluzione dei traffici dell'aeroporto di Torino:

**Tab. 2- Distribuzione del traffico passeggeri ed aeromobili**

<i>Anno</i>	<i>Passeggeri</i>
2000	2.815.000
2005	3.125.000
2010	3.177.000
2015	3.755.000

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			Commessa:	TT2006-15
				Emissione	FEBBR. 2009
	Cod. Doc	TT06015REL 002.doc	Rev:	1	Pagina:

### 3. RIEPILOGO DEI COSTI DELL'INTERVENTO

#### 3.1 I COSTI DI INVESTIMENTO

Al fine di adeguare la dimensione ed il livello di servizio dell'aerostazione ai flussi previsti per la domanda futura si prevede di dar luogo ad alcuni investimenti volti al potenziamento delle infrastrutture e delle strutture di servizio, come illustrato con il dovuto dettaglio tecnico nel Master Plan. Tali interventi tenderanno all'eliminazione dei principali fattori infrastrutturali limitanti l'operatività dei voli ed in particolare riguarderanno, la riqualifica del sistema Airside, la riconfigurazione del sistema dei parcheggi a raso, l'ampliamento dell'edificio BHS, la sopraelevazione del Parcheggio Multipiano, la realizzazione del nuovo sistema Hangars in area ovest, adeguamento del sistema impianti e reti e la realizzazione dell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia.

Con riferimento all'orizzonte temporale dell'anno 2015 è stato stimato un ammontare necessario di investimenti per circa 47,4 milioni di euro, di cui 5,7 milioni nel periodo 2009-2010, e 41,7 milioni nel periodo 2011-2015. Gli investimenti complessivi assommano a circa 47,4 milioni di euro e sono articolati per tipologia di opere secondo quanto indicato in Tab.4.

Tab.4 - Costi di investimento per l'adeguamento e potenziamento dell'aeroporto di Torino (*milioni di euro*)

Tipologia interventi	2009-10	2011-2015	Totale
- Edifici	1.700.000	29.000.000	30.700.000
- Infrastrutture di volo	0	4.000.000	4.000.000
- Parcheggi	-	2.700.000	2.700.000
- Impianti	-	2.000.000	2.000.000
- Opere idrauliche	4.000.000	3.500.000	7.500.000
- Opere di urbanizzazione	0	500.000	500.000
Totale	5.700.000	41.700.000	47.400.000

I predetti costi di investimento sono desunti dalle valutazioni corrispondenti all'attuale livello tecnico progettuale (cfr. il dettaglio riportato nel Master Plan) e vanno intesi onnicomprensivi, ma al netto di IVA, il cui onere non viene qui considerato in ragione del fatto che l'attuazione degli interventi graverà sul soggetto gestore aeroportuale per il quale

Committente	S.A.G.A.T. S.p.A.
Titolo Commessa	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			Commissa:	TT2006-15
				Emissione	FEBBR. 2009
	Cod. Doc	TT06015REL 002.doc	Rev:	1	Pagina:

l'IVA non rappresenta un costo effettivo essendo per detto soggetto il relativo onere fiscalmente detraibile.

Nella Tabella 5 è riportata in dettaglio la distribuzione dei costi stimata per ciascuno degli anni del periodo di investimento considerato (2009-15).

Tab.5 - Distribuzione degli investimenti per anno e tipologia di lavori

LAVORI	IMPORTO M.EURO	1° FASE			2° FASE				
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A SISTEMA TERMINALE	11.200		1.200	500			3.500	3.000	3.000
B INFRASTRUTTURE DI VOLO E PIAZZALI	4.000						3.000	1.000	
C VIABILITA' LANDSIDE	2.700					1.000	1.700		
D DRENAGGI E TRATTAMENTO ACQUE	7.500		500	3.500	500	2.000	1.000		
E RETI ED IMPIANTI TECNOLOGICI	2.000						800	600	600
F SISTEMAZIONI A VERDE	500				250				250
G POLO DI SVILUPPO TECNOLOGICO	13.000						3.500	3.500	6.000
H ATTIVITA' DI SUPPORTO	6.500							2.000	4.500
<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>47.400</b>								
<b>INVESTIMENTO ANNUALE</b>			<b>1.700</b>	<b>4.000</b>	<b>750</b>	<b>3.000</b>	<b>13.500</b>	<b>10.100</b>	<b>14.350</b>
<b>INVESTIMENTO PROGRESSIVO</b>			<b>1.700</b>	<b>5.700</b>	<b>6.450</b>	<b>9.450</b>	<b>22.950</b>	<b>33.050</b>	<b>47.400</b>

Committente	S.A.G.A.T. S.p.A.
Titolo Commessa	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>	12 / 28

### 3.2 CALCOLO DELL'AMMORTAMENTO TECNICO E DELL'AMMORTAMENTO FINANZIARIO

Nell'impostare l'analisi di redditività finanziaria ed il piano di finanziamento dell'intervento si è ritenuto opportuno uniformarsi alle indicazioni ormai consolidate fornite al riguardo dalla Cassa Depositi e Prestiti<sup>3</sup>.

Secondo tali indicazioni, per le analisi suddette (redditività finanziaria e cash flow) sono necessari due distinti approcci al calcolo dell'ammortamento:

- per valutare la redditività finanziaria dell'intervento è necessario inserire tra le voci di costo le quote annue del cosiddetto ammortamento tecnico, ossia dell'ammontare di risorse finanziarie che è necessario accantonare per consentire la ricostituzione del capitale iniziale dopo il periodo di "consumo" del capitale stesso;
- per valutare la capacità dell'intervento di ripagarsi dal punto di vista finanziario, ossia di esser autonomo e autosufficiente in tutti gli anni di funzionamento dell'investimento, è invece necessario procedere al calcolo del cosiddetto ammortamento finanziario, ossia degli oneri che graveranno sulla gestione dell'intervento a seguito dell'accensione di un mutuo (o a seguito di ipotesi analoga) per il reperimento della provvista finanziaria necessaria al finanziamento degli investimenti.

#### 1. *Calcolo dell'ammortamento tecnico*

Per la valutazione della quota di ammortamento tecnico da considerare come elemento di costo nell'analisi di redditività finanziaria si è fatto riferimento ai coefficienti previsti dalla relativa normativa<sup>4</sup>.

Tali coefficienti, espressi in percentuale annua dei costi di investimento sostenuti, sono i seguenti per categoria di opere:

<sup>3</sup> Si veda, in particolare, la procedura di richiesta di finanziamenti riportata nella Circolare della Cassa Depositi e Prestiti n. 1227/1998, confermata dalla successiva circolare 1232/1999.

<sup>4</sup> Decreto Legislativo "Ordinamento finanziario e contabile degli Enti locali", n. 77 del 25.2.1995. In particolare sono stati considerati i coefficienti previsti all'art. 71 alla lettera a) edifici ed alla lettera b) strade, ponti ed altri beni demaniali.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			Commissa:	TT2006-15
				Emissione	FEBBR. 2009
	Cod. Doc	TT06015REL 002.doc	Rev:	1	Pagina:

- edifici 4%
- altre opere civili 4%

Pertanto, applicando tali quote ai costi di investimento al netto di IVA si valutano le quote annue di ammortamento tecnico da considerare nell'analisi finanziaria, che all'anno 2015 risultano pari a complessivi 1,9 milioni di euro (cfr. Tab. 6).

**Tab. 6 Prospetto di calcolo dell'ammortamento tecnico  
(valori in migliaia di euro)**

	Aree	Infrastrutture	Fabbricati	Altre voci	Totale
lavori		16.700	30.700		47.400
imprevisti					0
iva					0
spese tec.					0
allacciam.ti					0
servitù					0
area	0				0
altre voci					0
<b>totale</b>	<b>0</b>	<b>16.700</b>	<b>30.700</b>	<b>0</b>	<b>47.400</b>

### Calcolo Ammortamenti

coefficients	0%	4%	4%		Totale
durata (anni)	100	50	50		
costi/anno	0	668	1.228		1.896

Naturalmente, per il calcolo dell'ammontare complessivo dell'ammortamento si è tenuto conto sia degli investimenti di cui al presente Master Plan, sia dello stock di capitale preesistente, anch'esso ovviamente soggetto ad ammortamento. Di conseguenza, per l'anno di riferimento l'importo complessivo da destinare ad ammortamenti risulta pari a poco più di 12,6 milioni di euro.

Committente	S.A.G.A.T. S.p.A.
Titolo Commessa	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>	14 / 28

## 2. *Calcolo dell'ammortamento finanziario*

Le indicazioni di sviluppo che discendono dagli orientamenti e dagli scenari assunti come quadro di riferimento del Master Plan, acquistano legittimazione, e quindi concretezza, se le scelte vengono operate sulla base di una attenta analisi della sostenibilità finanziaria quale criterio essenziale per assicurare l'effettiva fattibilità.

Si tratta quindi di operare prendendo innanzitutto in considerazione i vari elementi che concorrono a determinare lo scenario orientativo di riferimento, e che tengono conto di tutte quelle variabili che possono influenzarne non solo la dimensione quantitativa, ma anche il profilo qualitativo.

L'attuale situazione di carenza di risorse finanziarie, indotta dai vincoli di finanza pubblica che caratterizza il nostro Paese e tutte le amministrazioni territoriali, rappresenta quindi il primo dato imprescindibile di questa valutazione; è questo un vincolo che, data l'ampiezza dei problemi esistenti su questo fronte e le esigenze poste dalla piena ed effettiva adesione al disegno di unificazione monetaria europea, ha ormai assunto una connotazione strutturale, proiettando la sua ombra al di là degli stessi orizzonti temporali inizialmente fissati per l'ingresso nel sistema della moneta unica, come del resto è confermato dal cosiddetto piano di stabilità, che prevede per tutti i paese dell'area Euro modalità di gestione della finanza pubblica compatibili con il mantenimento degli obiettivi fissati per la costituzione dell'area stessa.

Se questo è un dato comune a tutto il paese, e ne influenza la capacità di spesa a tutti i livelli di governo, va detto che la situazione si presenta particolarmente critica soprattutto per gli Enti locali, dove gli effetti della finanza pubblica restrittiva rischiano, in prospettiva, di cumularsi alle conseguenze, in questo caso particolarmente delicate, dell'introduzione di forme più o meno accentuate di federalismo fiscale.

Tutto questo concorre a delineare un quadro nel quale la scarsità dei finanziamenti disponibili tende ad esaltare l'importanza di modalità efficienti di gestione e quindi delle capacità di utilizzo di tali risorse, ma prima ancora, a porre al centro dell'attenzione la necessità di una diversificazione dei canali di finanziamento attivabili, attraverso il ricorso ad una pluralità di fonti finanziarie diverse.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>	15 / 28

Emerge quindi l'esigenza di verificare la possibilità di ricorrere a modalità di finanziamento basate sulla capacità di gestire in termini economici gli interventi da realizzare, ossia sulla loro attitudine a generare, negli anni, un andamento di esercizio in grado di ripagare l'investimento iniziale e di coprire gli oneri di gestione.

Tali modalità di finanziamento si basano in pratica su risorse provenienti da prestiti rimborsabili attraverso i surplus di cassa derivanti dalla gestione, ovvero su risorse provenienti dal coinvolgimento del capitale interessato alla realizzazione e gestione delle opere, in quanto attività dalle quali ricavare rientri adeguati, sul piano finanziario ed economico, a coprire i costi di investimento e di esercizio dell'opera realizzata.

La fattibilità finanziaria degli interventi previsti è stata dunque valutata con riferimento all'ipotesi di copertura finanziaria secondo la quale la società di gestione si assume totalmente gli oneri finanziari dell'investimento che risulterebbe coperto dalla contrazione di appositi prestiti a lungo termine (ad esempio mediante accollo di mutui da parte della Cassa Depositi e Prestiti).

Nell'ipotesi sopra indicata i prestiti a lungo termine sono stati assunti rimborsabili in venti anni ad un tasso del 4,8% annuo, con rate semestrali<sup>5</sup>.

Nelle Tabb. 7 e 8 sono riportati i piani di ammortamento finanziario dei prestiti che dovrebbero essere contratti per la copertura dei costi di investimento, rispettivamente per le due fasi in cui si articolano gli investimenti, fino all'anno 2010, negli anni 2011-2015.

---

<sup>5</sup> Si consideri che il tasso attualmente praticato della Cassa Depositi e Prestiti si colloca intorno al 4,5-5%.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

**Tab.7**  
**Piano di ammortamento mutuo a lungo termine**  
**Copertura investimenti anni 2009-2010**

(valori in migliaia di euro)

Importo	5.700	Durata anni	20
Numero rate semestrali	40	Tasso	4,80%

Anni	Ammontare Rate	Quota Capitale	Quota Interessi	Debito Residuo
1	450	176	274	5.524
2	450	185	265	5.339
3	450	193	256	5.146
4	450	203	247	4.943
5	450	212	237	4.731
6	450	223	227	4.508
7	450	233	216	4.275
8	450	244	205	4.031
9	450	256	193	3.775
10	450	268	181	3.506
11	450	281	168	3.225
12	450	295	155	2.930
13	450	309	141	2.621
14	450	324	126	2.297
15	450	339	110	1.958
16	450	356	94	1.602
17	450	373	77	1.229
18	450	391	59	838
19	450	409	40	429
20	450	429	21	0

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

**Tab.8**  
**Piano di ammortamento mutuo a lungo termine**  
**Copertura investimenti anni 2011-2015**

(valori in migliaia di euro)

Importo	21.700	Durata anni	20
Numero rate semestrali	40	Tasso	4,80%

Anni	Ammontare Rate	Quota Capitale	Quota Interessi	Debito Residuo
1	1.712	670	1.042	21.030
2	1.712	702	1.009	20.327
3	1.712	736	976	19.591
4	1.712	771	940	18.820
5	1.712	809	903	18.011
6	1.712	847	865	17.164
7	1.712	888	824	16.276
8	1.712	931	781	15.345
9	1.712	975	737	14.370
10	1.712	1.022	690	13.348
11	1.712	1.071	641	12.277
12	1.712	1.123	589	11.154
13	1.712	1.176	535	9.978
14	1.712	1.233	479	8.745
15	1.712	1.292	420	7.453
16	1.712	1.354	358	6.098
17	1.712	1.419	293	4.679
18	1.712	1.487	225	3.192
19	1.712	1.559	153	1.633
20	1.712	1.633	78	0

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

## 4. L'ANALISI DI REDDITIVITÀ FINANZIARIA

### 4.1 PREMESSA: L'APPROCCIO PER LA VALUTAZIONE FINANZIARIA

La valutazione della convenienza economica (in senso lato) del progetto tende ad accertare la validità dell'investimento sotto il profilo della migliore allocazione delle risorse, ossia dell'impiego delle stesse che risulti in grado di garantire il più elevato rendimento in termini economici.

In realtà, una simile valutazione non è univoca, nel senso che la stima della “migliore” allocazione delle risorse può condurre a risultati diversi a seconda dei punti di vista da assumere nell'analisi, ossia a seconda che si voglia privilegiare il criterio privatistico della redditività finanziaria rispetto a quello che fa perno sull'interesse pubblico della collettività che partecipa direttamente e/o indirettamente alla realizzazione dell'intervento. Di conseguenza, anche i criteri sulla base dei quali misurare gli effetti — più o meno positivi — del progetto sono diversi, conformemente al tipo di analisi prescelto. È opportuno pertanto definire con precisione criteri e parametri utilizzati nell'analisi, in modo da ricondurre ciascun risultato all'ambito metodologico e concettuale che gli è proprio.

Per quanto riguarda il punto di vista di tipo “privatistico”, oggetto delle valutazioni condotte nel presente capitolo 4, è evidente che il criterio principale, se non esclusivo, di valutazione della convenienza del progetto consiste nella dimensione del “ritorno” finanziario. In questo caso occorre giudicare tanto più conveniente l'intervento, quanto più l'immobilizzazione delle risorse che questo comporta è compensata, in prospettiva, da un rendimento finanziario elevato. In altri termini, secondo questo punto di vista il principale criterio di orientamento è costituito dalle aspettative di “profittabilità” dell'investimento, e la più significativa misura del “successo” dell'iniziativa si identifica con il grado di realizzazione di quelle aspettative.

Più in dettaglio, l'analisi finanziaria tende a valutare la “fattibilità” finanziaria del progetto e la possibilità di coinvolgere eventuali capitali privati nella realizzazione e gestione delle opere realizzate, identificando i livelli di partecipazione pubblica connessi con eventuali sostegni tariffari da adottare (o con contributi volti ad abbattere il costo dell'investimento).

Per effettuare questo tipo di analisi, è necessario procedere all'identificazione dei rientri e dei costi finanziari originati dalla realizzazione e gestione degli interventi, al fine di

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

costruire il conto economico previsionale per l'accertamento dei saldi monetari netti che si determinano attivando l'investimento.

In effetti, poiché scopo dell'analisi qui condotta è di verificare la capienza e la fattibilità finanziaria dell'intervento proposto nell'ambito delle entrate e delle spese prevedibili per il periodo di analisi (2009-15), sulla base dei dati attuali di bilancio, si è provveduto a ricostruire per tale periodo lo sviluppo complessivo delle poste in entrata e in uscita, ivi compresi, quindi, gli importi già attualmente in bilancio a fronte della movimentazione di traffico al momento riscontrabile. Il periodo di analisi, come accennato, è stato definito in 20 anni, che è stato ritenuto un lasso di tempo congruo per il rimborso finanziario del capitale occorrente all'investimento e al tempo stesso significativo per consentire il riequilibrio delle somme impegnate nell'investimento attraverso gli introiti conseguenti all'intervento stesso.

La redditività di quest'ultimo è stata misurata, come di consueto, mediante il calcolo dell'indicatore sintetico rappresentato dal Valore Attuale Netto (VAN), che è pari alla sommatoria, per tutti gli anni del periodo considerato, dei saldi netti (rientri meno costi) attualizzati, generati dal progetto<sup>6</sup>. L'analisi dei flussi di cassa consente altresì di verificare la fattibilità finanziaria del progetto verificandone la sostenibilità rispetto all'equilibrio economico dei conti di gestione.

## 4.2 I COSTI DI GESTIONE

### 4.2.1. La situazione attuale

La gestione dell'aeroporto Sandro Pertini di Torino presenta nell'ultimo bilancio societario (2008) con un utile netto di esercizio pari a 4.399 migliaia di euro (Tab. 11), in riduzione rispetto al precedente esercizio di 621 migliaia di euro.

Tale riduzione è conseguenza di vari fattori che hanno significativamente influenzato le diverse componenti del Conto Economico. L'andamento dei ricavi risente da un lato della crisi esplosa nel corso dell'esercizio sui mercati finanziari e della conseguente negativa

<sup>6</sup> Il tasso di attualizzazione utilizzato per il calcolo del VAN è stato posto pari 5,0% che si è assunto essere il costo di provvista del capitale necessario gli investimenti.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

influenza sull'economia reale e dall'altro delle note vicende di Alitalia e delle difficoltà del comparto aereo in generale.

L'esercizio relativo all'anno 2008 riporta un utile netto pari a 4.399 migliaia di euro (cfr. Tab. 11). I costi sono ammontati a circa 49.662 migliaia di euro con una rilevante incidenza degli oneri per il personale, che rappresentano circa il 23% dei costi sostenuti per l'esercizio aeroportuale.

La crescita dei costi operativi ha risentito, inoltre, della presenza di nuovi oneri quali il canone concessorio dovuto a ENAC per 150 migliaia di euro (Finanziaria 2007) nonché della nuova attività in capo al gestore a partire da luglio 2008 per l'assistenza delle persone a ridotta mobilità con un impatto sui soli servizi incrementali di oltre 200 migliaia di euro.

**Tab. 11 - Conto economico di gestione dell'aeroporto di Torino - esercizio 2008**

<i>Costi</i>		<i>Ricavi</i>	
Personale	11.517	Servizi aeroportuali	15.684
Materiali	3.346	Tasse d'imbarco/approdo	13.332
Servizi	17.916	Sub concessioni	22.060
Concessioni	1.203	Altri rientri	4.573
Ammortamenti	10.751		
Altri oneri	4.929		
<b>Totale</b>	<b>49.662</b>	<b>Totale</b>	<b>55.649</b>
Saldo Attività finanziarie e straordinarie			1.027
A. Utile lordo			7.014
B. Utile netto			4.399

#### **4.2.2 La situazione prevista**

Dall'analisi dell'attuale gestione sono stati derivati i parametri per la stima dei conti economici di gestione che si dovranno sostenere nel periodo di esercizio degli investimenti effettuati a seguito della realizzazione del Master Plan.

Per la previsione, i costi di gestione a carico del soggetto gestore sono stati articolati nelle seguenti voci:

- a) personale

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

- b) materie prime
- c) manutenzioni ordinarie
- d) prodotti energetici
- e) altri servizi
- f) canoni di concessione
- g) altri accantonamenti ed oneri

Per ciascuna voce i costi sono stati stimati sulla base dei seguenti parametri e considerazioni:

**a) Personale**

Il numero di addetti destinato alle operazioni aeroportuali ed all'ordinaria gestione dello scalo può essere ritenuto direttamente correlato con il movimento passeggeri. Tenuto anche conto della situazione riscontrabile in base all'attuale gestione dello scalo torinese, si è stimato un parametro di fabbisogno di personale per unità di traffico passeggeri pari a circa un addetto ogni 15.000 passeggeri, determinando così un numero di addetti – nell'anno di riferimento - pari a 250 unità.

Anni	2010	2015
Unità di personale	212	250

Per la valutazione dei costi da attribuire al personale addetto alla gestione si è assunto un parametro medio di costo annuo del lavoro pari a 54.900 euro per addetto.

**b) Materie prime**

Questa voce di costo ricomprende i materiali di consumo adoperati nella gestione dello scalo. L'incidenza di tale voce di costo, ricavata dall'analisi dei rendiconti economici della attuale gestione aeroportuale, è stata parametrata a 65 euro per movimento aereo.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

**c) *Manutenzioni ordinarie***

Tale voce di costo attiene alle operazioni di riparazione e manutenzione ordinaria delle strutture presenti. Per tale voce è stato previsto un onere dell'ordine del 6% rispetto al capitale investito, il che porta ad una stima di spesa nell'anno di riferimento di 2,5 milioni di euro.

**d) *Carburante e prodotti energetici***

Tale voce include i costi per l'illuminazione delle strutture e gli altri costi energetici per l'esercizio degli impianti. Tali spese sono state parametrare sulla base di un valore pari a circa 145,8 euro per mq di superficie relativa alle strutture di aerostazione. Nell'anno a regime si avrebbe pertanto un esborso per questa voce pari a 4,1 milioni di euro.

**e) *Altri servizi***

Tale voce ricomprende tutti gli oneri relativi alla gestione amministrativa ed ai servizi generali (spese postali, telefoniche, pulizia, assistenza magazzinaggio, consulenze, etc.) necessari all'esercizio della struttura aeroportuale, nonché le spese assicurative.

Tali oneri sono stati parametrati con riferimento al personale addetto allo scalo, ritenuta la grandezza più significativa per definire l'incidenza gestionale di tale voce di costo. Il parametro qui assunto (tratto dall'esame della contabilità dell'attuale gestione) risulta pari a 65.000 euro per addetto l'anno.

**f) *Canoni di concessione***

Sulla base della normativa di cui alla Legge n. 622/96 è stato previsto il versamento di un canone di concessione fissato pari al 15% dei diritti aeroportuali e di imbarco incassati dalla struttura di gestione dell'infrastruttura, per un importo pari a 1,6 milioni di euro nell'anno di riferimento.

**g) *Altri accantonamenti ed oneri***

Questa voce di costo include tutte le spese di diversa natura non classificabili nelle precedenti voci analizzate (accantonamenti ed altri oneri diversi di gestione).

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

L'incidenza di tale voce di spesa è stata stimata secondo un parametro pari a 1,44 euro/passeggero per anno.

In definitiva, per l'anno di riferimento – in cui, come già detto, non compaiono più oneri finanziari di rimborso degli eventuali mutui a fronte degli investimenti sostenuti - i costi stimati risultano quelli riepilogati nella Tab. 17.

**Tab. 17 Riepilogo dei costi di gestione previsti a regime per lo scalo torinese**

<b>Voci di costo</b>	<b>Migliaia di euro</b>
- Personale	13.725
- Materie prime	3.613
- Energia	4.126
- Manutenzioni ordinarie	2.502
- Altri Accantonamenti ed oneri	5.407
- Canoni	1.636
- Altri Servizi	16.250
Totale costi di gestione (al netto ammortamenti)	47.260
- Ammortamenti	12.647
Totale costi di gestione (al lordo ammortamenti)	59.907

#### 4.3 ANALISI DEI RICAVI DELLA STRUTTURA AEROPORTUALE

La gestione dell'infrastruttura aeroportuale genererà una serie di rientri, in parte derivanti dalle tariffe applicate a fronte dei servizi aeroportuali (in senso stretto) offerti ed in parte attribuibili all'utilizzo degli spazi disponibili per attività commerciali (in senso lato).

Le categorie di proventi esaminati sono le seguenti:

- a) Diritti aeroportuali
- b) Altri ricavi aeronautici
- c) Utilizzo spazi commerciali
- d) Parcheggi

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

La valutazione dei rientri deriva dalle assunzioni e dai parametri tariffari di seguiti esplicitati.

**a) Diritti aeroportuali**

In base alla normativa vigente l'affidamento alla società di gestione della concessione dei servizi aeroportuali comporta l'attribuzione dei diritti aeroportuali.

Tali diritti si distinguono in:

- diritti di approdo e partenza degli aeromobili;
- diritti di imbarco per passeggeri;
- tasse per servizi di sicurezza.

I diritti di approdo e partenza sono valutabili in relazione ai movimenti di aeromobili ai quali si applica una tariffa differenziale in base al tonnellaggio dei mezzi aerei. Le stime qui condotte sono state valutate con riferimento ad un peso medio degli aeromobili in transito tra le prime 25 t e all'applicazione dei seguenti oneri per diritti aeroportuali per movimento degli aeromobili dell'aviazione commerciale:

- 1,45 euro per il traffico nazionale
- 1,99 euro per il traffico internazionale.

Nel caso dell'aviazione generale si è utilizzato un parametro medio dei diritti aeroportuali pari a 1,62 euro/movimento.

I diritti di imbarco sono invece valutati in relazione al transito di passeggeri imbarcati ai quali si applica una tariffa differenziata tra voli nazionali e voli internazionali. Le stime effettuate utilizzano i seguenti valori di tariffa:

- Voli nazionali            5,30            euro/passeggero
- Voli internazionali    7,73            euro/passeggero

Le tasse per i servizi di sicurezza sono valutati in relazione al traffico passeggeri ai quali si applica una tariffa per il servizio di Security per il controllo radiogeno passeggeri e bagagli a mano ed una tariffa per il servizio di Security per il controllo rx 100% del bagaglio a stiva. Le stime effettuate utilizzano i seguenti valori di tariffa:

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			Commessa:	TT2006-15
				Emissione	FEBBR. 2009
	Cod. Doc	TT06015REL 002.doc	Rev:	1	Pagina:

- Servizio di Security controllo pax e bag.            1,81        euro/passeggero
- Servizio di Security controllo bagagli.            1,75        euro/passeggero

**b)     Altri ricavi aeronautici**

Per questa voce dei ricavi si considerano i rientri relativi alle altre attività aeronautiche come l'handling, l'infrastruttura centralizzata ed i beni di uso comune. Per tali servizi, dall'analisi dei dati di gestione dello scalo torinese deriva da una struttura tariffaria media applicabile ai passeggeri fissata pari a 3,81 euro/passeggero.

**c)     Utilizzo spazi commerciali**

L'ampliamento delle strutture aeroportuali consentirà di disporre di una serie di spazi, già oggi parzialmente utilizzati, per l'esercizio di attività commerciali quali negozi, servizi (autonoleggio, agenzie, ecc.), ristorazione.

In genere, in ambito aeroportuale i ricavi derivanti dalla messa a disposizione di spazi per attività commerciali sono suscettibili di una molteplicità modalità di valutazione:

- rientri come corrispettivi dell'attività di locazione;
- rientri calcolati come "contributi" sul fatturato prodotto da sub-concessioni;
- rientri derivanti dall'utilizzo di spazi pubblicitari.

Quanto ai rientri per locazione, questi possono essere stimati applicando alla dimensione degli spazi commerciali utilizzati un canone medio comprensivo dei rimborsi degli oneri relativi alle utenze. La dimensione degli spazi resi disponibili a tal fine dagli interventi previsti è stata assunta non inferiore ai 5.000 mq; tenuto conto degli spazi commerciali già disponibili, si avrebbe nell'anno di riferimento una superficie complessiva di oltre 9.200 mq. A dette dimensioni viene applicato un canone medio commisurato ad un parametro di 1.482 euro/mq per anno, per complessivi 13,6 milioni di euro circa nell'anno di riferimento.

I rientri relativi agli spazi commerciali sono in ambito aeroportuale integrati, per alcune attività particolari (quali centri di ristoro e centri commerciali) assegnate a sub-

Committente	S.A.G.A.T. S.p.A.
Titolo Commessa	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

concessionari, da contributi fissati in una misura percentuale applicata al fatturato generato dall'esercizio delle attività svolte nell'aerostazione. Per valutare tale categoria di rientri è possibile riferirsi al traffico passeggeri, il quale risulta direttamente generatore dei consumi che, a loro volta, determinano il fatturato delle attività commerciali interessate. La stima di tale posta è stata effettuata sulla base di un aggio sulle attività commerciali parametrato ad un livello di 0,92 euro per passeggero, che equivale ad un ricavo complessivo di circa 3,5 Meuro.

Infine, i rientri derivanti dai canoni di utilizzo degli spazi pubblicitari sono stati parametrati - con riferimento alla superficie commerciale disponibile – ad un livello di 472 euro/mq, il che conduce ad un introito pubblicitario complessivo di circa 4,3 Meuro nell'anno di riferimento.

In complesso, gli introiti per concessioni dovuti all'utilizzo di spazi commerciali dovrebbero ammontare a circa 21,4 milioni di euro nell'anno di riferimento, di cui circa 13,6 per locazione spazi commerciali in senso stretto, circa 3,5 per canoni di sub-concessione e 4,3 per utilizzo degli spazi pubblicitari.

#### **d) Parcheggi**

In relazione agli interventi previsti, si ipotizza la gestione di un sistema di parcheggi per 4.230 posti auto. Per la stima dei rientri da attribuire a tale componente infrastrutturale sono state assunte le seguenti ipotesi:

- utilizzo del parcheggio per 300 giorni nell'arco dell'anno;
- applicabilità di un coefficiente di riempimento medio dei parcheggi pari al 50% dei posti disponibili;
- utilizzo del posto auto per circa 12 ore in media al giorno;
- attribuzione di una tariffa media oraria di sosta pari a 1 euro/ora.

L'ipotesi formulata corrisponde ad un introito pari a 7,6 milioni di euro nell'anno di riferimento.

In definitiva, i rientri per l'anno di riferimento sono sintetizzati nella Tab. 18.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONOMICO - FINANZIARIA			Commessa:	TT2006-15
				Emissione	FEBBR. 2009
	Cod. Doc	TT06015REL 002.doc	Rev:	1	Pagina:

Tab. 18 Riepilogo dei rientri previsti a regime per lo scalo torinese

Voci di ricavo	Migliaia di euro
- Diritti aeroportuali	28.522
- Altri ricavi aeronautici	14.307
- Spazi commerciali	21.431
- Parcheggi	7.614
- Altri ricavi	5.205
<b>Totale</b>	<b>77.079</b>

#### 4.4 PROIEZIONE DEI CONTI PREVISIONALI

Le valutazioni sviluppate per le varie parti che compongono il Business Plan per gli anni futuri — dopo che saranno stati realizzati gli interventi di potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto ritenuti necessari per ampliare la capacità di offerta dello scalo e “catturare” quindi la domanda potenziale prevista — evidenziano un sostanziale equilibrio tra costi e ricavi dopo pochi anni dall'avvio dei lavori di potenziamento dell'aeroporto. Il bilancio, calcolato per l'anno di riferimento, identificato come primo anno (anno 2015) dopo il completamento del piano di interventi previsti, mostra quindi un risultato positivo evidente, come emerge dalla Tab. 15.

Tab. 15 - Business Plan previsionale per la gestione dello scalo aeroportuale di Torino

ENTRATE		USCITE	
- Diritti aeroportuali	28.522	- Personale	13.725
- Altri ricavi aeronautici	14.307	- Materie prime	3.613
- Spazi commerciali(locazioni)	21.431	- Manutenzioni	2.502
- Parcheggi	7.614	- Altri accantonamenti ed oneri	5.407
- Altri ricavi	5.205	- Canoni di concessione	1.636
		- Altri servizi	16.250
		- Energia	4.126
		- Ammortamenti tecnici	12.647
<b>Totale Entrate</b>	<b>77.079</b>	<b>Totale Uscite</b>	<b>59.907</b>
<b>Saldo positivo</b>			<b>17.172</b>
<b>Totale a pareggio</b>	<b>77.079</b>	<b>Totale a pareggio</b>	<b>77.079</b>

Committente	S.A.G.A.T. S.p.A.
Titolo Commessa	MASTERPLAN DI TORINO

	ANALISI ECONICO - FINANZIARIA			<b>Commessa:</b>	TT2006-15
				<b>Emissione</b>	FEBBR. 2009
	<b>Cod. Doc</b>	TT06015REL 002.doc	<b>Rev:</b>	1	<b>Pagina:</b>

Le entrate appaiono quindi in grado, in presenza della domanda stimata, di coprire gli oneri di gestione; ovvero, il previsto sviluppo del traffico consente di superare in prospettiva la soglia di efficienza gestionale.

Vale la pena di sottolineare, infine, che tali risultati sono da considerare prudenziali, in quanto ottenuti con riferimento ai parametri “storici” dei costi e dei ricavi, quali emergono dalle risultanze contabili presentate in sede di bilancio societario. In effetti, è presumibile che alcuni di tali parametri – in particolare, quelli relativi agli introiti per l’utilizzo degli spazi commerciali – possano subire in futuro significative variazioni in aumento: ciò proprio a seguito degli investimenti realizzati nell’aerostazione e della più elevata qualità del servizio offerto ai passeggeri. L’adeguamento delle entrate alle mutate condizioni dell’offerta, del resto, è un fenomeno già registrato in altri aeroporti italiani in concomitanza con le operazioni di rinnovo e ristrutturazione delle relative aerostazioni. I calcoli qui formulati, dunque, vanno assunti come ipotesi minima di convenienza finanziaria per gli investitori, ipotesi suscettibile di (probabile) miglioramento al variare delle condizioni praticate a fronte dei servizi offerti.

<b>Committente</b>	S.A.G.A.T. S.p.A.
<b>Titolo Commessa</b>	MASTERPLAN DI TORINO