

## 5. PIANO DI SVILUPPO

Nel 2000 il **Gruppo**, costituito dai quattro soggetti che sono gli attuali soci privati, presentò, come parte integrante dell'offerta, un Piano di Sviluppo (PdS) dell'aeroporto relativo al quinquennio 2001-2005.

A parte un breve richiamo allo scenario del trasporto aereo ed al posizionamento dell'aeroporto di Caselle, le tematiche affrontate nel Piano di Sviluppo riguardano:

- la strategia del Gruppo,
- il traffico passeggeri,
- il traffico merci aereo e via superficie,
- le attività aeroportuali – *business aviation*,
- le attività aeroportuali – *business non aviation*,
- gli investimenti.

### **Strategia del Gruppo**

Il Gruppo, tenuto conto delle specifiche competenze dei propri partner, si impegnava a contribuire alla gestione della SAGAT SpA sia per quanto concerne l'attuazione del piano di sviluppo del traffico sia per ciò che concerne le attività *aviation* e *non aviation*.

Il Gruppo in particolare dichiarava di voler partecipare al processo di privatizzazione dei gestori aeroportuali in corso in Italia, al fine di consolidare il ruolo degli aeroporti regionali e di perseguirne lo sviluppo nell'ambito di un *network aeroportuale nazionale*.

### **Traffico passeggeri**

Il Gruppo si impegnava a promuovere il traffico sia intensificando le rotte esistenti, sia attivando nuovi collegamenti, tra questi immediatamente quello con Londra Heathrow.

Per stimolare il traffico *leisure non charter*, il Gruppo intendeva attrarre compagnie *low fares no-frills*, che hanno la capacità di recuperare passeggeri addizionali *low-yields* grazie al contenimento dei costi.

Le previsioni di crescita del traffico passeggeri si fondavano su: la moderata crescita del traffico su Roma, la forte crescita del traffico verso il Centro/Sud Italia e di quello regionale internazionale intra UE, il rallentamento della crescita del traffico *charter* rispetto a quello di linea.

Si pensava di sfruttare le opportunità offerte dagli accordi *Open Skies* per incrementare il traffico intercontinentale, possibilmente - a partire dal 2005 - verso gli Stati Uniti<sup>1</sup>.

Relativamente ai *charter*, il Piano prevedeva di sviluppare, insieme ai voli *incoming*, già presenti soprattutto per il turismo invernale, anche quelli *outgoing*; per il che si riconosceva necessario il coinvolgimento dei *tour operator*.

Sempre al fine di accrescere il traffico, il Gruppo ipotizzava, nel medio-lungo periodo, di esplorare la possibilità di trasferire/creare una base operativa per una compagnia regionale operante sul mercato nazionale e/o con il Sud Europa.

Un'altra ipotesi contenuta nel Piano era quella di trasformare l'aeroporto torinese, tramite accordi o alleanze con vettori, in un hub regionale. Il raggiungimento di questo obiettivo avrebbe consentito di incrementare significativamente i transiti. In tema di transiti, il Gruppo prevedeva di imprimere da subito un impulso a questo tipo di traffico.

La Tabella 5.1, relativa al traffico passeggeri, riporta sinteticamente obiettivi e azioni previste nel Piano.

---

<sup>1</sup> Quest'ultimo obiettivo difficile da raggiungere per un aeroporto regionale come quello di Torino.

Tabella 5.1 – Piano di sviluppo 2001-05 - Traffico passeggeri

Obiettivo	Azioni	Dettagli
Promozione traffico passeggeri	Intensificazione rotte esistenti	Roma Centro/Sud Italia (BA, CT, NA) Regionali internazionali (Oporto)
	Attivazione nuovi collegamenti	Londra Heathrow Collegamenti intercontinentali Centro/Sud Italia (BO, VE)
	Creaz. base oper. per una comp.	
	Potenziamento charter	
	Sviluppo ruolo Hub regionale	

Sempre relativamente al PdS predisposto dal Gruppo, la Tabella 5.2 riporta le previsioni di traffico relative all'anno iniziale (2001) e finale (2005), ripartite per tipologia. La Tabella 5.3 riporta gli stessi dati, ma depurati di quelli relativi all'Aviazione Generale e al Resto Italia.

Tabella 5.2 – Piano di sviluppo 2001-05 - Traffico passeggeri

	2001		2005		Tma (%)
<b>Hub Europei</b>	801.611	24,60	1.063.601	24,45	7,32
<b>O/D Città europee</b>	239.368	7,35	325.399	7,48	7,98
<b>O/D Sud Italia</b>	857.458	26,32	1.138.204	26,17	7,34
<b>Charter</b>	321.206	9,86	390.225	8,97	4,99
<b>O/D Roma</b>	916.693	28,13	1.126.023	25,89	5,28
<b>Intercontinentale diretto</b>	-	-	79.200	1,82	
<b>O/D Resto Italia</b>	41.758	1,28	132.702	3,06	32,23
<b>Transiti</b>	59.410	1,82	69.367	1,59	3,95
<b>Aviazione Generale</b>	20.860	0,64	24.497	0,57	4,10
<b>TOTALE</b>	<b>3.258.363</b>	<b>100,00</b>	<b>4.349.219</b>	<b>100,00</b>	<b>7,50</b>

Tabella 5.3 – PdS 2001-05 - Traffico pax senza Aviazione Generale e Resto Italia

	2001		2005		Tma (%)
<b>Hub Europei</b>	801.611	25,08	1.063.601	25,37	7,32
<b>O/D Città europee</b>	239.368	7,49	325.399	7,76	7,98
<b>O/D Sud Italia</b>	857.458	26,83	1.138.204	27,15	7,34
<b>Charter</b>	321.206	10,05	390.225	9,31	4,99
<b>O/D Roma</b>	916.693	28,68	1.126.023	26,87	5,28
<b>Intercontinentale diretto</b>	-	-	79.200	1,89	
<b>Transiti</b>	59.410	1,87	69.367	1,65	3,95
<b>TOTALE</b>	<b>3.195.745</b>	<b>100,00</b>	<b>4.192.019</b>	<b>100,00</b>	<b>7,02</b>

Il tasso medio annuo di crescita rispetto al 2000 (2.798.376 pass.) è 8,42%

Come si nota osservando la Tabella 5.3 (l'unica commentata), il tasso medio annuo di crescita (Tma) del traffico passeggeri, stimato dal Gruppo, è pari al 7,02%. Esso è generato da una previsione di crescita significativa del traffico da/verso gli Hub, le città europee, e il Sud Italia. Il traffico charter, invece, e quello da/verso Roma presentano, così come i transiti, un incremento più contenuto.

Peraltro, successivamente all'ingresso del Gruppo nella compagine azionaria della SAGAT e a seguito dei fatti dell'11 settembre 2001, fu fatta una nuova previsione del traffico (Piano Pluriennale), che si riporta sinteticamente in Tabella 5.4 dove le cifre indicano il numero totale di passeggeri.

Tabella 5.4 – Piano Pluriennale (PP) e Piano di Sviluppo (PdS) del Traffico

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PdS	3.195.745	3.327.000	3.687.000	3.828.000	4.192.000	
PP	2.818.366	2.538.246	2.954.518	3.306.106	3.554.064	4.005.430

Il tasso medio annuo di crescita del traffico, nella nuova previsione relativa al periodo 2001-2005, passa da 7,02% a 5,97%.

Per meglio cogliere l'abbattimento dei dati previsionali si riscrive la Tabella 5.4 ponendo a 100 i valori del PdS e rapportando ad essi i valori del PP (Tabella 5.5).

Tabella 5.5 – Piano Pluriennale (PP) e Piano di Sviluppo (PdS) del Traffico

	2001	2002	2003	2004	2005
PdS	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
PP	88,19	76,29	80,13	86,37	84,78

Esaminando la Tabella 5.5 emerge che le rettifiche previsionali non sono dovute ai soli effetti dell'11 settembre (il transitorio si esaurisce sostanzialmente entro il 2003), ma risentono di una più realistica valutazione delle potenzialità di crescita dell'aeroporto torinese.

### Traffico merci

Il PdS prevedeva un significativo recupero per il traffico merci, penalizzato dal riposizionamento di Alitalia su Malpensa.

Le azioni che il Gruppo, di cui fa parte un operatore leader nel settore, intendeva svolgere per perseguire l'obiettivo possono così sintetizzarsi:

- indagine di mercato tesa ad individuare le aziende maggiormente interessate al traffico merci e loro coinvolgimento in un progetto finalizzato a rendere più efficienti stoccaggi e flussi, cui partecipino anche gli operatori locali, le Autorità Doganali e le F.S.;
- realizzazione, a tal fine, di un'organizzazione utilizzando la tecnologia informatica per la messa in rete di tutti gli operatori del sistema.

Nel PdS era segnalato che preconditione per il rilancio era la creazione di un ambiente "favorevole" allo sviluppo del polo integrato e del Cargo Centre.

Le previsioni di traffico merci formulate nel PdS sono riportate, relativamente ai due esercizi estremali 2001 e 2005, nella Tabella 5.6.

Tabella 5.6 – PdS del traffico merci

	2001		2005		Tma (%)
<b>Avio camionate</b>	13.732	69,86	16.835	69,86	5,22
<b>Avio</b>	5.924	30,14	7.263	30,14	5,23
<b>TOTALE (t)</b>	<b>19.656</b>	<b>100</b>	<b>24.099</b>	<b>100</b>	<b>5,23</b>

Come si rileva, il tasso medio annuo di crescita (Tma) previsto è pari a 5,23%, identico per il tonnellaggio avio e il tonnellaggio camionate.

### Attività Aeroportuali - Settore *business aviation*

Il Gruppo prevedeva, nel medio lungo termine, lo sviluppo di un *centro manutenzione* nella zona a Nord dell'aeroporto e la possibilità di creare una base operativa per una compagnia regionale operante sul mercato nazionale e/o del Sud Europa.

Il Piano di Sviluppo ipotizzava inoltre una crescita dei ricavi derivanti dai *Diritti* grazie alla omogeneizzazione dei diritti nazionali e dei diritti intra-UE sulla base di un valore intermedio tra quelli in vigore, mantenendo una soglia più elevata per i diritti relativi ai voli extra-UE.

Riguardo ai servizi di *handling* e tenuto conto della nuova normativa comunitaria che ne prevede la liberalizzazione, il PdS formulato dal Gruppo, che annovera tra i propri membri l'Aeroporto di Bologna e Aviapartner con competenze specifiche nel settore, puntava all'ottimizzazione delle risorse, al miglioramento della qualità del servizio e al riallineamento dei costi a quelli europei. Il tutto per ottenere il riequilibrio economico in un settore labor intensive e generalmente caratterizzato da forti perdite.

Tra le azioni da intraprendere era prevista l'instaurazione con ogni singolo vettore di un rapporto orientato alle necessità del cliente; per raggiungere tale obiettivo il PdS si prefiggeva di istituire un sistema di monitoraggio per la misura della soddisfazione del cliente con una struttura di prezzi flessibile e trasparente.

Tra gli obiettivi di qualità era proposta una strategia differenziata per settori (sicurezza, qualità, affidabilità) con la realizzazione di un sistema di misurazione sistematica della qualità.

Particolare evidenza, nel PdS, era data all'introduzione di un sistema computerizzato di gestione delle risorse umane, che facilitasse la programmazione e la consuntivazione giornaliera del lavoro. Il sistema di *roasting* era previsto non solo per incrementare la produttività, ma anche per migliorare la qualità del servizio ed offrire un migliore supporto al management.

Per le attività di handling aeroportuale le ipotesi sottostanti il piano formulato dal Gruppo erano:

- ingresso di un secondo *handler* a partire dal 2001;
- quota di mercato in capo a SAGAT pari a: 85% nel 2001, 75% nel 2002 e 65% dal 2003;
- recupero di produttività dell'ordine del 15% nel 2001-2003;
- riduzione delle tariffe del 7%, 10% e 15%, rispettivamente negli anni 2001, 2002 e 2003.

Il PdS prevedeva anche la crescita dei ricavi relativi ai servizi di pubblica sicurezza (*airport security*), che devono essere garantiti, con le nuove normative, dal Gestore nell'ambito delle strutture aeroportuali e che possono essere espletati dalla Società di gestione aeroportuale direttamente o indirettamente. In particolare, l'ipotizzato incremento si fondava sul fatto che, a partire dal 2001, sarebbe stato richiesto anche il controllo radiogeno del bagaglio da stiva (controllo al 100%) e che la SAGAT avrebbe svolto direttamente l'attività di *security* al termine del contratto di *service* affidato ad una società esterna.

Infine il Gruppo si riprometteva di intervenire sia sulle subconcessioni *aviation* (canoni da petrolieri e *royalties* per *catering*), sia sugli affitti *aviation* e cargo, correlando i canoni allo sviluppo del traffico.

La Tabella 5.7 riporta sinteticamente obiettivi e principali azioni previste nel Piano relativamente alle attività aeroportuali – settore *business aviation*.

Tabella 5.7 – PdS 2001-05 - Attività aeroportuali, Settore *business aviation*

Obiettivo	Azioni	Dettagli
Diritti	Incremento	
Handling	Miglioramento efficienza e qualità	Inserimento nuovo operatore Misurazione qualità Struttura tariffaria articolata Sist. Comp. Gestione risorse umane
Ricavi servizio sicurezza	Incremento tariffario	
Subconcessioni Aviation	Canoni da petroli./royalties catering	
Affitti Aviation e Cargo		

### Attività Aeroportuali - Settore *business non aviation*

Il PdS, alla luce del fatto che gli aeroporti hanno ormai modificato il loro ruolo, da ancillare alle compagnie di bandiera, a centro economico multiservizi, poneva particolare enfasi sulle attività *retail*, segnalando che il Gruppo avrebbe potuto mettere a disposizione anche l'esperienza internazionale di Host Marriott Services (HMS). L'obiettivo dichiarato era quello di accrescere la spesa media del passeggero di un 5% all'anno, con un picco del 10% nel 2003 per effetto della decadenza delle esclusive merceologiche di FAS e della realizzazione degli interventi programmati sul *lay-out*.

Le azioni previste per ottenere questo incremento erano:

- miglioramento del *lay-out* degli spazi dell'area partenze (2001-02);
- sfruttamento delle potenzialità esistenti nelle aree *land side*, interessanti non solo i passeggeri, ma anche per i visitatori, gli accompagnatori ed i dipendenti;
- razionalizzazione dell'utilizzo delle ex aree *duty-free*.

Il PdS non prevedeva investimenti di ampliamento dell'aerostazione (previsti nel Master Plan di SAGAT).

Oltre all'attività *retail*, era prevista, in funzione della crescita del traffico, la realizzazione di nuovi posti auto (entro il 2003, 800 ottenuti con la sopraelevazione dell'attuale struttura e 1000 con l'approntamento di un parcheggio a raso); dopo il 2005, il PdS ipotizzava la possibilità di costruire un secondo multipiano per 3000 posti ed un albergo. La nuova struttura alberghiera, a diretto servizio dell'aeroporto e con annesso business center, sarebbe stata affidata ad un operatore specializzato e la sua costruzione sarebbe avvenuta non prima del 2005 e comunque in tempo utile per le Olimpiadi del gennaio 2006. Ulteriori interventi a piano riguardavano gli affitti, le concessioni *non aviation* e la pubblicità.

La Tabella 5.8 riporta sinteticamente obiettivi e principali azioni previste nel Piano relativamente alle attività aeroportuali – settore *business non aviation*.

Tabella 5.8 – PdS 2001-05 - Attività aeroportuali, Settore *business non aviation*

Obiettivo	Azioni	Dettagli
Incremento spesa media/pax	Potenziamento centro multiservizi	Coinvolgimento di Host Marriott Sostituzione di FAS Miglioram. lay-out spazi partenze Sfruttamento potenzialità land side Approcci diversi ex aree duty-free
Albergo-accoglienza	Realizzazione Albergo	Sist. Aeroportuale regionale
Parcheggi	Incremento posti	800 posti in multip. e 1000 a raso 3000 posti in nuovo multipiano
Affitti/Concessioni non aviation	Realizzazione spazi per operatori	
Altro-pubblicità		

## Investimenti

Il PdS confermava gli interventi delineati nel Master Plan della SAGAT e prevedeva, nell'arco temporale 2001-2005, circa 11,3 milioni di Euro di investimenti aggiuntivi.

Tali investimenti riguardavano la riqualificazione/ristrutturazione delle superfici del primo piano dell'aerostazione (circa 470 mq), fatta per migliorare la fruibilità degli spazi commerciali.

Poiché non è stato possibile correlare puntualmente quanto previsto nel PdS con ciò che è stato effettivamente fatto, di seguito si riportano, anno per anno, gli investimenti più significativi effettuati dalla SAGAT con l'indicazione del loro costo e, ove disponibile, della quota parte dello stesso coperta da finanziamenti pubblici.

I dati riportati, forniti dalla SAGAT, sono di natura contabile. Pertanto per gli investimenti, se di durata pluriennale, non emerge il loro costo totale ma quello imputato a ciascun esercizio in base al relativo stato di avanzamento. Analogamente, per i contributi in conto capitale non risulta l'importo garantito ma la quota riscontata a ciascun esercizio in relazione alla vita tecnico/economica dell'investimento cui si riferiscono. Ciò a dire che l'importo totale dei contributi può eccedere la somma di quelli risultanti contabilmente nei diversi esercizi.

### Anno 2000

Sono stati effettuati investimenti per opere infrastrutturali e impiantistiche pari a 13.695 ML di cui 583 (pari a 301 k€) contributi in conto capitale.

Opere principali:

- Rifacimento dello strato di usura della pavimentazione pista (515 ML),
- Sostituzione e monitoraggio puntuale luci di asse della via di circolazione (2.189 ML),
- Installazione monitoraggio puntuale AVL (7.405 ML – contributo CIPE),
- Lavori di adeguamento dei fabbricati esistenti in sedime aeroportuale (per un importo a valere sull'esercizio di 2.152 ML su un investimento complessivo di 4.474 ML),
- Adeguamento e potenziamento sistemi informatici (1.712 ML),
- Modifica scale dei pontili d'imbarco (650 ML),
- Installazione condizionatori fissi per i sei bridges e due condizionatori mobili per i parcheggi remoti (645 ML),
- Attrezzaggio e arredamento del percorso pedonale tra aerostazione e stazione ferroviaria (349 ML),
- Riqualifica corridoio arrivi (153 ML),
- Acquisto veicoli vari e gruppo elettrogeno (982 ML),
- Installazione nuova cabina di trasformazione (1.418 ML),
- Acquisto quattro apparecchiature a raggi X per il controllo bagagli e cinque metal detector (501 ML – contributo FIP-Sicurezza).

### Anno 2001

Sono stati effettuati investimenti per opere infrastrutturali e impiantistiche pari a 7.484 ML e sono stati contabilizzati contributi per 646 ML (pari a 334 k€)

Opere principali:

- Completamento installazione del sistema di monitoraggio puntuale AVL (Aiuti visuali luminosi) (529 ML - contributo CIPE),
- Installazione di un sistema telecomando/telecontrollo impianti AVL e di un sistema gestione automatica delle Stop Bar "G-T" (807 ML),
- Nuovi parcheggi a raso (358 ML),
- Investimenti su impianti diversi e dotazioni impiantistiche tra cui un sistema di elettronico di gestione dell'impianto de-icing (1.225 ML),

- Apparecchiature radiogene per bagagli da stiva (224 ML - contributo FIP-Sicurezza)
- Acquisto di automezzi operativi tra cui un carrello spargitore anticongelante per pista (354 ML),
- Acquisto carrelli portabagagli (312 ML),
- Installazione di impianti videocontrollo e videoregistrazione sicurezza (219 ML),
- Installazione di infrastruttura di comunicazione wireless (148 ML).

### Anno 2002

Nel corso del 2002 sono state eseguite opere progettuali infrastrutturali e impiantistiche previste nel Piano Investimenti 2002-2005 per un valore totale pari a 10.233 k€ dei quali 5.571 relativi a investimenti SAGAT (in parte finanziati con contributi per 651 k€) e i rimanenti 4.662 a carico della Stato (pista e piazzali).

Opere principali:

- Riqualficazione pista volo e piazzali di sosta con finanziamento totale dello Stato (4.662 k€ importo lordo a base d'asta),
- Installazione di sei torri faro (322 k€),
- Manutenzione ordinaria e straordinaria di AVL (201 k€),
- Realizzazione di sistemi speciali (controllo movimenti a terra, antincendio, ecc..) (332 k€),
- Interventi in area terminal passeggeri (1.236 k€), comprendenti l'apertura di tre gate d'imbarco, l'avvio della riconfigurazione del livello arrivi, l'installazione di due nuove scale mobili tra i livelli partenze e ristoranti e di un impianto trasporto sci, l'apertura di un nuovo sportello San Paolo,
- Acquisto terreni dalla Provincia di Torino (439 k€),
- Adeguamento e migliorie vari fabbricati (676 k€),
- Progettazione sopraelevazione parcheggio (35 k€),
- Nuovi pacchetti software gestionali (191 k€),
- Interventi per security (814 k€ contributo FIP-Sicurezza).

### Anno 2003

Nel corso del 2003, da parte di SAGAT sono state eseguite opere progettuali, infrastrutturali e impiantistiche previste nel Piano Investimenti 2003-2006, per un valore complessivo pari a 11.065 k€ con contributi per 105 k€. Inoltre nel corso dell'esercizio sono state completate opere finanziate con fondi pubblici per complessive 4.118 k€ (importo lordo a base d'asta).

Opere principali:

- Riqualfica pista e piazzali completamente finanziata dallo Stato (4.118 k€),
- Completamento nuove reti drenanti su pista volo ( 249 k€),
- Acquisto di sistemi speciali (antincendio, ricetrasmittenti, radar, ecc..) e vari interventi di revisione e manutenzione impiantistica (1.048 k€),
- Riconfigurazione operativa e commerciale di tutti i livelli del fabbricato aerostazione passeggeri (1.582 k€),
- Redazione dei progetti definitivi ed esecutivi dei due lotti<sup>2</sup> delle opere connesse alle Olimpiadi Invernali del 2006 (2.639 k€),

---

<sup>2</sup> Il primo lotto comprende:

- a) ampliamento dell'aerostazione passeggeri e ristrutturazioni interne dell'aerostazione a tutti i livelli,
- b) nuovo terminal dell'aviazione generale,
- c) ristrutturazione/riqualificazione del piazzale aviazione generale.

Il secondo lotto comprende:

- d) nuovo edificio BHS (Baggage Handling System) per il trattamento/controllo bagagli da stiva e merci,
- e) nuovo fabbricato check-in remoto tra stazione ferroviaria e parcheggio multipiano,

- Ridefinizione del Master Plan (225 k€),
- Progettazione della sopraelevazione del parcheggio multipiano e dei parcheggi lunga sosta (55 k€),
- Manutenzione e potenziamento del sistema informativo (399 k€),
- Interventi per security (2.967 k€).

#### Anno 2004

Nel corso del 2004, da parte di SAGAT sono state eseguite le opere progettuali, infrastrutturali e impiantistiche previste nel Piano Investimenti 2004/2007 per un valore complessivo pari a 14275 k€

Nel mese di maggio sono iniziati i lavori di costruzione dell'ampliamento dell'aerostazione passeggeri e il nuovo edificio dedicato all'aviazione generale:

- la produzione registrata nell'anno 2004 per le opere afferenti al Lotto 1 ammonta a 2.280 k€ comprensive di una quota pari a 907 k€ relativa a opere finanziate dal Comune di Torino;
- la produzione, registrata nell'anno 2004 per le opere afferenti al Lotto 2, ammonta a 5.992 k€

Gli altri investimenti attengono a:

- Ristrutturazioni area terminal passeggeri (806 k€),
- Implementazione impianti speciali e adeguamenti fabbricati e impianti esistenti (1.027 k€),
- Avanzamento delle opere relative parcheggio lunga sosta (220 k€),
- Implementazione parco carrelli portabagagli e relativo sistema di gestione (491 k€),
- Progettazione nuova viabilità SP2 e SP13 (454 k€),
- Progettazione nuovo nodo di interscambio MOVICentro (182 k€),
- Oneri accessori nuovo impianto BHS (54 k€),
- Oneri accessori Master Plan (12 k€),
- Studi per certificazione aeroportuale, monitoraggio ostacoli e aree movimento aeromobili (85 k€),
- Manutenzione e potenziamento dei sistemi informatici (190 k€),
- Adeguamento delle recinzioni aeroportuali alle prescrizioni ENAC (2.482 k€).

La Tabella 5.9 che segue riporta gli importi degli investimenti principali contabilizzati nel periodo 2000-2004 con i relativi contributi e finanziamenti.

Tab. 5.9 – Investimenti e contributi; periodo 2000-2004

Anno	Investimenti (k€)	Contributi (k€)		Finanziamenti (k€)
		CIPE	FIP-Sicurezza	Stato
2000	9643	3824	259	
2001	2157	273	116	
2002	8908		814	4662
2003	13282			4118
2004	14275			
<b>TOTALE</b>	<b>48265</b>	<b>4097</b>	<b>1189</b>	<b>8780</b>

- 
- f) cunicoli per alloggiamento dei sistemi di trasporto bagagli dal nuovo fabbricato check-in remoto al nuovo fabbricato BHS,
- g) passerelle pedonali tra il parcheggio multipiano e l'aerostazione.

Nel 2003 gli investimenti (13.282 k€) comprendono voci riconducibili alle opere pro Olimpiadi 2006 per un importo pari a 4221 k€ Nel 2004 gli investimenti (14.275 k€) comprendono voci riconducibili alle opere pro Olimpiadi 2006 per un importo pari a 10.105 k€

Negli anni 2002/2003 sono stati realizzati lavori di riqualificazione dei piazzali di sosta aeromobili per l'importo lordo a base d'asta di 8.780 k€ La spesa netta effettivamente consuntivata è stata di 7.318 k€ che è stata finanziata dallo Stato per 6.882 k€ SAGAT nel 2003 ha capitalizzato in bilancio l'ammontare delle opere sulla pista non finanziate per un importo pari a 436 k€ (Tab. 5.10).

Tab. 5.10 – Importi capitalizzati

<b>ENAC – Riqualificazione piazzali sosta aeromobili Importo a base d'asta 8780 k€</b>	
Spesa sostenuta	7318
Finanziamento ricevuto	6882
Importo capitalizzato da Sagat nel 2003	436

In data 2 marzo 2004 è stato firmato da ENAC, Regione Piemonte, Città di Torino, Provincia di Torino, Comune di Caselle, SAGAT e GEAC l'Accordo di Programma Quadro per il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali in vista dei Giochi Olimpici Invernali Torino 2006. Gli interventi relativi all'ampliamento della aerostazione passeggeri, Aviazione Generale ed edificio logistico bagagli ammontano a 52.467 k€ oltre ad attrezzature per 5.977 k€ finanziate a cura di SAGAT.

In data 12 luglio 2004 è stata firmata la convenzione attuativa dell'Accordo di Programma Quadro con la Regione Piemonte e la Città di Torino. La firma di tale convenzione ha reso disponibili i contributi e i finanziamenti già garantiti dal citato Accordo per un ammontare complessivo pari a 32.950 k€ (Tab. 5.11).

Tab. 5.11 – Lavori Olimpici

<b>Lavori Olimpici</b>	<b>Costo</b>	<b>Contrib./Finanz.</b>
Ampliamento aerost.; edificio BHS; nuova aerost. e piazzali Av. Gen.	52467	
Arredi e attrezzature interne aerostazione	5977	
Contributo della Regione Piemonte per c/Stato		15450
Contributo della Regione Piemonte		7500
Finanziamento della Città di Torino		10000
<b>TOTALE</b>	<b>58444</b>	<b>32950</b>

Per completare l'informativa sugli investimenti in corso, di seguito si riporta il quadro sugli ulteriori interventi in atto in relazione alle Olimpiadi Invernali di Torino 2006, segnalando che il finanziamento fruito da parte ENAC (20622 k€) deve essere ancora formalizzato (Tab. 5.12).

Tab. 5.12 – Ulteriori interventi in atto

DESCRIZIONE	COSTO	CONTRIB./ FINANZIAM.
Macchine radiogene 100% bagagli da stiva (1° fase)	3363	3363
Impianto BHS – Lotto 1 (fase manuale)	12310	9589
Impianto BHS – Lotto 1 (fase manuale) – Perizia di variante	738	
Impianto BHS – Lotto 2 (fase automatica)	6254	4872
Macchine controllo bagagli (radiogene)	1573	1366
Macchine controllo bagagli (TAC)	1650	1432
<b>Totale impianto BHS e macchinario radiogeno (k€)</b>	<b>25888</b>	<b>20622</b>
Park bus	1693	-
Nuovi parcheggi a raso	500	-
<b>Totale parcheggi (k€)</b>	<b>2193</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE GENERALE (k€)</b>	<b>28081</b>	<b>20622</b>

In definitiva, contro un costo preventivato per le opere pro Olimpiadi 2006 di 86.525 k€ i contributi/finanziamenti pubblici assommano a 53.572 k€ e costituiscono il 62% del costo totale. Se poi si tiene conto che, ai 32953 k€ a carico della SAGAT, il socio pubblico ha concorso con più del 50%, la quota sopportata dal settore pubblico sale oltre l'80%.