

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 26 giugno 2009.

Aeroporto Galileo Galilei di Pisa - Contratto di programma Enac-Sat 2009-2012. (Legge n. 248/2005). (Deliberazione n. 44/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, che istituisce una tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea e per via marittima;

Vista la legge 5 maggio 1976, n. 324, recante nuove norme in materi di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile, e successive modificazioni e integrazioni;

Visto l'art. 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, recante norme per l'affidamento in concessione dei servizi di sicurezza per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle forze di polizia;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e l'art. 1 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito dalla legge 3 agosto 1995, n. 351 – come modificati dall'art. 2, commi 188 e 189, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (legge finanziaria 1997) – che hanno disposto in materia di gestione degli aeroporti e di realizzazione delle relative infrastrutture;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, attuativo della direttiva n. 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il regolamento (CE) 2320/2002 che, in data 16 dicembre 2002, ha introdotto – a decorrere dal 1° gennaio 2003 – l'obbligo dell'espletamento dei controlli di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, riguardante la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265;

Visto il decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, che ha parzialmente modificato il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva;

Vista la comunicazione della Commissione UE 2005/C-213-01 in data 9 dicembre 2005, recante «Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali»;

Visto il decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che reca ulteriori modifiche ed integrazioni alla parte aeronautica del Codice della navigazione e che, in particolare, sostituisce l'art. 704 di detto codice, prevedendo che l'ENAC ed il gestore stipulino un contratto di programma che recepisca la disciplina regolatoria emanata da questo Comitato per il settore aeroportuale in materia di investimenti, corrispettivi e qualità e quella recata dall'art. 11-*nonies* del citato decreto-legge n. 203/2005, convertito dalla legge n. 248/2005;

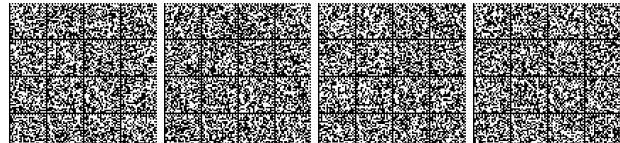
Visto il regolamento (CE) 1107/2006 in data 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007), e visti in particolare:

l'art. 1, comma 258, concernente l'aumento del canone annuo per l'uso dei beni del demanio dovuto dalle società di gestione totale e parziale aeroportuale;

l'art. 1, comma 1328, che istituisce un apposito fondo al fine di ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendi negli aeroporti;

Visto il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, recante misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche e la nascita di nuove imprese, che, all'art. 3, reca specifiche disposizioni in materia di trasparenza delle tariffe aeree al fine di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio;



Visto il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 29 gennaio 2009, n. 2, che – all'art. 3 – dispone, sino al 31 dicembre 2009, la sospensione dell'efficacia «delle norme statali che obbligano e autorizzano organi dello Stato ad emanare atti aventi ad oggetto l'adeguamento di diritti, contributi o tariffe a carico di persone fisiche o persone giuridiche in relazione al tasso d'inflazione ovvero ad altri meccanismi automatici, fatta eccezione per i provvedimenti volti al recupero dei soli maggiori oneri effettivamente sostenuti»;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994, recante principi sull'erogazione dei servizi di pubblica utilità, e visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998, concernente lo «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carte dei servizi pubblici del settore dei trasporti»;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione emanato, di concerto con il Ministro del tesoro, il 12 novembre 1997, n. 521, concernente il regolamento in materia di concessioni di gestioni aeroportuali;

Visto lo Statuto dell'E.N.A.C., approvato con decreto interministeriale 3 giugno 1999, n. 71/T;

Vista la propria delibera del 24 aprile 1996 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità;

Viste le proprie delibere in data 8 maggio 1996 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), e 9 luglio 1998, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/1998) che hanno istituito e regolamentato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (N.A.R.S.);

Vista la delibera 4 agosto 2000, n. 86 (*Gazzetta Ufficiale* n. 225/2000), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine allo schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 38 (*Gazzetta Ufficiale* n. 221/2007), con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico denominato «Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva» e che sostituisce il citato schema di riordino alla luce delle modifiche normative nel frattempo intervenute;

Vista la propria delibera 27 marzo 2008, n. 51 (*Gazzetta Ufficiale* n. 128/2008), con la quale, in relazione ai contenuti della sentenza n. 51/2008 della Corte costituzionale e preso atto del parere reso della Conferenza unificata in data 26 marzo 2008, questo Comitato ha riapprovato con limitate modifiche il documento tecnico allegato alla citata delibera n. 38 del 2007;

Viste le «linee guida» applicative della citata direttiva in materia di regolazione dei servizi aeroportuali, elaborate dall'ENAC ed approvate, previo parere del NARS, dal Ministero delle infrastrutture e trasporti con decreto

10 dicembre 2008, emanato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS e che all'art. 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione — nei contratti di programma sottoposti a questo Comitato — dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

Vista la nota 3 aprile 2009, n. 1825, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema del contratto di programma tra ENAC e la società di gestione dell'aeroporto di Pisa per il periodo 2009/2012, corredata da documentazione di supporto;

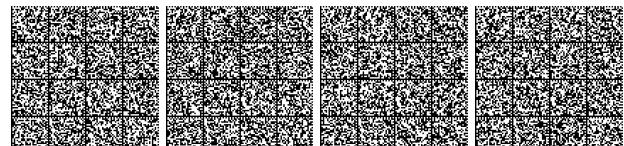
Vista la nota 29 maggio 2009, n. 35325, con la quale ENAC – a riscontro di una richiesta formulata dal Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 26 maggio 2009 – ha fornito chiarimenti in merito al predetto schema;

Visto il parere n. 3/2009 reso dal NARS nella seduta del 4 giugno 2009;

Rilevato che l'analisi dei contratti di programma con i gestori aeroportuali dovrebbe essere svolta in presenza di un Piano nazionale degli aeroporti integrato con il Piano nazionale della logistica in modo tale da poter valutare sia la coerenza interna che quella esterna dei singoli contratti di programma con la pianificazione di respiro nazionale e rilevato che uno studio propedeutico a tali fini è stato commissionato, ad aprile 2009, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da ENAC;

Rilevato che, come sottolineato dal NARS nel richiamato parere, tra gli elementi caratterizzanti il sistema aeroportuale assumono particolare rilievo: una significativa differenziazione degli scali aeroportuali; lo sviluppo di una concorrenza tra gli scali, anche per effetto dell'avvento delle compagnie low cost, basata sull'offerta di servizi di tipo point to point piuttosto che di tipo hub and spoke e tariffe competitive rispetto ai vettori tradizionali; un rilevante gap infrastrutturale rispetto ai grandi aeroporti europei; un rilevante ritardo nello sviluppo del traffico merci rispetto ai principali competitor europei, dovuto anche alla frammentazione del traffico cargo tra diversi aeroporti localizzati intorno allo scalo principale; un trend decrescente dei livelli di redditività delle società di gestione aeroportuali, soprattutto per i gestori degli aeroporti minori, legato alla crisi economica e finanziaria ed alla vicenda Alitalia;

Rilevato che, come del pari segnalato NARS nel citato parere, benefici per la competitività degli scali italiani rispetto ai principali aeroporti europei sono associati ai processi di privatizzazione delle società di gestione aeroportuali, alla durata quarantennale delle concessioni di gestione totale dei medesimi scali ed ai meccanismi tariffari incentivanti di tipo price cap;



Rilevato che allo stato non esiste su base nazionale un campione significativo di gestori tra loro confrontabili in relazione, tra l'altro, al rilevato sussistere di differenti regimi concessori e di differenti assetti dei servizi prestati;

Considerato che l'ENAC ha dichiarato di aver verificato la completezza e la rispondenza della documentazione ricevuta dal gestore rispetto alle prescrizioni contenute nelle linee guida;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta e in particolare:

che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, il cui bacino di traffico immediato è costituito dalle comunità residenti entro un'ora di viaggio in auto e che ha movimentato 3.725.770 passeggeri nel corso del 2007, registrando una sensibile crescita nel periodo 2000-2007 anche in controtendenza con la crisi del trasporto aereo verificatasi dopo «l'11 settembre» e collocandosi in sesta posizione, nel ranking degli aeroporti italiani;

che in data 20 ottobre 2006, la Società aeroporto toscano Galileo Galilei S.p.A. (SAT), costituita il 13 maggio 1978 su iniziativa della Regione Toscana, ha sottoscritto con l'ENAC una convenzione – poi approvata con decreto dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della difesa, n. 102 in data 7 dicembre 2006 – per l'affidamento quarantennale (con scadenza al 6 dicembre 2046) della gestione totale del suddetto aeroporto sulla base dell'istanza presentata nel gennaio 1999, e quindi in data antecedente all'entrata in vigore della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione;

che il progetto strategico di SAT per l'immediato futuro è quello di consolidare la posizione dell'aeroporto, in termini sia di traffico sia di infrastrutture, nell'ambito dei principali aeroporti regionali italiani e quale principale aeroporto della Regione;

che, come esposto in premessa, il contratto di programma in oggetto è riferito al periodo regolatorio 2009/2012 e stabilisce per ciascun servizio regolamentato:

il livello iniziale di riferimento dei corrispettivi e le attività che tali corrispettivi remunerano;

i piani di investimento per i servizi soggetti a regolazione, con importi previsti e relativi cronoprogrammi, oggetto di consultazione con i soggetti di cui all'art. 9 della legge 7 agosto 1990, n. 241, nelle forme stabilite dalla normativa vigente;

gli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale, ivi incluse le modalità di misurazione dei risultati conseguiti e conseguenti valori dei parametri $q(t)$ e $\alpha(t)$ associati;

i parametri che definiscono il profilo temporale della dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo regolatorio, il quale coincide con il periodo di validità del contratto di programma;

l'ammontare dei contributi pubblici ammissibili ai fini tariffari in relazione alle indicazioni della direttiva approvata con delibera n. 38/2008 e delle «linee guida»;

che lo schema, a fronte di una crescita media del 5 per cento annuo stimato per il traffico intraeuropeo in base alle previsioni IATA e Boeing, presuppone un incremento del numero passeggeri di oltre il 38 per cento nel periodo 2008/2012 (l'ultimo anno con dati di traffico a consuntivo disponibili alla data di predisposizione del contratto era il 2007) in considerazione dell'elevata incidenza del traffico low cost sullo scalo di Pisa (segmento non rilevato separatamente nelle citate previsioni) e tenendo conto sia dei dati storici sia delle stime effettuate in relazione alle informazioni fornite dalle compagnie aeree sui loro programmi futuri sullo scalo di Pisa;

che il fatturato del gestore nel 2007, individuato quale anno-base ai fini della costruzione della dinamica di costi e tariffe, è stato pari a 51.266 milioni di euro e che, in particolare, il totale dei ricavi da contabilità regolatoria è stato pari a 50.532 milioni di euro, come dichiarato dalla società di certificazione che ha attestato sia la correttezza del prospetto di riconciliazione della contabilità regolatoria stessa con i dati di bilancio, non avendo riscontrato «elementi che facciano ritenerre che la Società non abbia allocato i costi ed i ricavi in modo aderente ai criteri fissati dalla direttiva e dalle linee guida Enac», sia l'assenza di rendite di monopolio o di localizzazione;

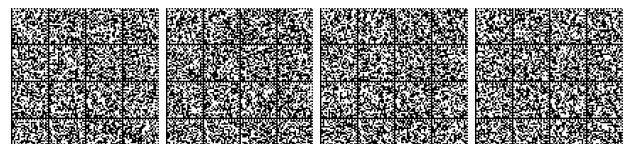
che il piano degli investimenti richiamato all'art. 12 dello schema di contratto, testualmente riferito al solo periodo regolatorio, in realtà include anche gli interventi previsti per il 2008 (c.d. «anno ponte») e più specificatamente prevede interventi, nell'arco temporale 2008-2012, per circa 90 milioni di euro, di cui circa 69 milioni di euro riferibili al periodo regolatorio;

che il tasso di remunerazione del capitale investito per il periodo regolatorio 2009-2012 riconosciuto nell'ambito dello schema di contratto di programma è pari a 9,37 per cento (WACC pre tax reale) e che il computo per la determinazione del WACC appare sostanzialmente conforme con quanto previsto dalle linee guida;

che SAT ha provveduto a quantificare l'ammontare dei contributi pubblici ammissibili a tariffa tenuto conto che la quotazione della stessa SAT è avvenuta il 26 luglio 2007, ossia dopo la data di adozione della delibera n. 38/2007;

che l'ammontare delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici, rivalutati al 2007, relative a servizi regolamentati e commerciali è pari, rispettivamente, a 2.282.067 e 713.194 migliaia di euro e che tale quantificazione è stata effettuata nei limiti della quota di privatizzazione (21,05 per cento) e del regime concessorio rilevante ai sensi delle linee guida;

che gli obiettivi di crescita della produttività tengono conto sia delle previsioni sui volumi di traffico, sia della dinamica storica della produttività specifica del gestore nei cinque anni precedenti il periodo regolatorio, e sono



stati determinati avendo a riferimento valori di elasticità delle voci di costo prossimi a quelli indicati nelle linee guida;

che per quanto concerne i parametri di qualità del servizio e ambientale, gli otto indicatori di qualità selezionati dal gestore, aggiuntivi rispetto ai quattro obbligatori e predeterminati per tutti gli aeroporti, appaiono rispondere in linea di massima ai criteri di scelta riportati nelle linee guida, in quanto:

gli indicatori non fisicamente rilevabili sono limitati a 3 su 8;

sono stati inseriti due indicatori non compresi nella tabella 11.2 raccomandata (ma non tassativa) delle linee guida:

bagagli disguidati causa malfunzionamento BHS (accettabile perché fisicamente rilevabile);

regolamento servizi in aeroporto (discutibile perché troppo generico e perché aumenterebbe da 3 a 4 gli indicatori non fisicamente rilevabili);

che, tuttavia, i valori obiettivo dei predetti parametri di qualità e ambientali sono stati fissati in valore assoluto come previsto per la redazione della Carta dei servizi e non in termini di incremento percentuale rispetto all'anno base come indicato dalle linee guida ai fini della predisposizione dei Contratti di programma.

Esprime parere favorevole

sullo schema di contratto di programma ENAC-SAT 2009-2012 relativo all'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa, a condizione che:

le premesse del Contratto di programma siano integrate con il richiamo alla Comunicazione della Commissione UE, già citata, recante «Orientamenti comunitari concorrenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali»;

l'art. 4 sia integrato con una clausola di carattere transitorio che, in attuazione del disposto riportato nelle premesse dell'art. 3 del decreto-legge n. 185/2008, convertito dalla legge n. 2/2009, preveda: *a)* l'applicazione della formula tariffaria per il 2009 senza la componente contrassegnata con Pt (tasso di inflazione programmato per il 2009 dal DPEF 2009-2013); *b)* la determinazione delle tariffe valide dal 1° gennaio 2010, tenendo conto del tasso di inflazione programmato cumulato a partire dal 2009;

sia prevista una clausola, simmetrica a quella recata dal comma 3 dell'art. 15, legittimante il recupero — sulla tariffa 2009 — degli interventi realizzati, nell'anno 2008, secondo le modalità prescritte dalle «linee guida» in ordine alla ammissione a fini tariffari;

che il citato art. 12 sia integrato in modo da prevedere che tutti gli interventi inclusi nel piano degli investimenti siano dotati di CUP;

l'art. 17 sia rettificato riferendo il CIN all'anno 2007 in quanto «anno-base»;

l'allegato 5 (Piano della qualità e dell'ambiente), richiamato all'art. 16 dello schema di contratto di programma, venga modificato:

indicando i valori-obiettivo in termini di incremento percentuale rispetto all'anno-base, così come previsto dalla linee guida;

sostituendo gli indicatori di percezione «regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto» con uno, a scelta, tra quelli indicati nell'ordine dalle «linee guida», quali: assistenza PRM, disponibilità di posti a sedere, percezione dei livelli di pulizia e funzionalità dei servizi igienici.

Invita

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a vigilare affinché ENAC provveda ad effettuare adeguate e puntuali verifiche sul rispetto delle previsioni contenute nel contratto di programma da parte del gestore aeroportuale assicurando nel contempo un monitoraggio costante;

a trasmettere a questo Comitato lo schema di contratto di programma valido per il successivo quadriennio regolatore 2013-2016, corredata da una relazione nella quale siano riportati gli esiti complessivi di tali verifiche e rappresentate eventuali criticità;

ad attivarsi affinché nella costruzione delle dinamiche tariffarie da effettuare in occasione dei prossimi contratti di programma venga effettuata un'analisi di benchmark anche su società operanti in altri settori del comparto dei trasporti;

Raccomanda

di coinvolgere il NARS, come auspicato dallo stesso ENAC, nell'elaborazione di un documento di certificazione della contabilità regolatoria condiviso che, da un lato, possa semplificare gli adempimenti normativi ex art. 11-nones e 11-decies della legge n. 248/2005 e, dall'altro, rispondere al meglio alle prescrizioni della delibera n. 38/2007 e delle «linee guida»; elaborazione per la quale ENAC ha già attivato un tavolo di lavoro con lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, Assirevi ed Assaeroporti.

Roma, 26 giugno 2009

Il Vice Presidente: TREMONTI

Il segretario del CIPE: MICCICHÈ

Registrata alla Corte dei conti il 18 settembre 2009

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 34

09A11319

