

Decreta:

Articolo unico

1. L'art. 8 del disciplinare di produzione della DOC «Lison-Pramaggiore» è sostituito per intero dal testo annesso al presente decreto.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 22 settembre 2009

Il capo Dipartimento: NEZZO

ANNESSO

Art. 8.

Etichettature, designazione e presentazione

8.1) *Annata.*

I vini a denominazione di origine «Lison-Pramaggiore» in fase di commercializzazione possono facoltativamente riportare l'annata di produzione in etichetta e nel qual caso anche nella documentazione prevista dalla specifica normativa. L'uso dell'annata è invece obbligatorio per le tipologie Lison-Pramaggiore «Rosso», «Bianco» e «Novello», per i vini che si fregiano della qualificazione «Riserva» e della specificazione «Classico».

8.2) *Volumi nominali, tappature e recipienti.*

Per i vini a denominazione di origine controllata Lison-Pramaggiore, immessi al consumo nelle tradizionali bottiglie di vetro di capacità inferiore a 3 litri, è fatto divieto di usare le chiusure del tipo: corona, strappo e vite.

Tuttavia, per i vini a denominazione di origine controllata «Lison-Pramaggiore» senza alcuna specificazione aggiuntiva, è consentito l'uso dei contenitori alternativi al vetro costituiti da un otre in materiale plastico pluristrato di polietilene e poliestere racchiuso in un involucro di cartone o di altro materiale rigido di capacità non inferiore ai 2 litri.

8.3) *Uso di chiusure speciali.*

Per tutte le tipologie confezionate in recipienti di contenuto fino a litri 0,250, 0,375 è tuttavia ammesso l'uso del tappo a vite.

8.4) *Limitazioni per alcune tipologie.*

Per i vini a denominazione di origine controllata Lison-Pramaggiore «Rosso», «Bianco» e «Novello», nonché per i vini che si fregiano della qualificazione «Riserva» e della specificazione «Classico», all'atto dell'ammissione al consumo è fatto obbligo di confezionare il prodotto unicamente in bottiglie di vetro di capacità non superiore a litri 0,750. Tuttavia, limitatamente alle tipologie riportate nel presente paragrafo, è consentito l'utilizzo di tradizionali bottiglie di vetro dalla capacità di litri 1,5 a litri 5, utilizzando per queste esclusivamente chiusure in sughero raso bocca.

09A11340

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 26 giugno 2009.

Aeroporto di Napoli Capodichino - Contratto di programma Enac - Gesac 2009-2012 (Legge n. 248/2005). (Deliberazione n. 45/2009).

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 materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile e s.m.i.;

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;

Visti 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 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità e s.m.i.;

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 ordinarie 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 (NARS);

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 2008;

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;

Considerato che è in via di perfezionamento la direttiva interministeriale, già sottoscritta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e trasmessa al Ministero dell'economia e delle finanze con nota n. 26047 del 23 giugno 2009, con la quale si autorizza l'ENAC, anche in considerazione delle esigenze emerse nel corso delle consultazioni svolte con l'utenza aeroportuale, a individuare criteri di riparto del «margine commerciale» tra i vari diritti aeroportuali, diversi da quello «pro-quota» inizialmente previsto dalle citate «linee guida»;

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, tra l'altro, lo schema del contratto di programma tra ENAC e la società di gestione dell'aeroporto di Napoli Capodichino per il periodo 2009/2012, corredato da documentazione di supporto;

Vista la nota 14 maggio 2009, n. 2540, con la quale il predetto Ministero ha trasmesso copia corretta della delibera del consiglio di amministrazione dell'ENAC n. 6/2009, approvativa del suddetto schema di contratto, e copia revisionata dello schema medesimo;

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. 2/2009 reso dal NARS nella seduta del 4 giugno 2009;

Considerato che questo Comitato con delibera n. 44/2009 approvata in data odierna - nell'esprimere parere favorevole, con prescrizioni, in ordine allo sche-

ma di contratto di programma tra l'ENAC e la Società di gestione dell'aeroporto «Galileo Galilei» di Pisa - tra l'altro ha:

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

evidenziato gli elementi caratterizzanti il sistema aeroportuale, tra i quali assumono particolare rilievo: una significativa differenziazione degli scali aeroportuali; lo sviluppo di una concorrenza tra gli scali stessi, 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 competitors 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;

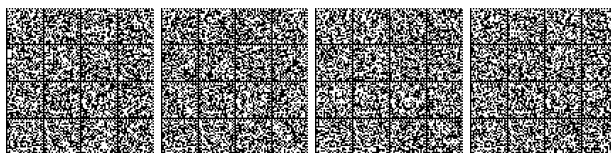
evidenziato altresì i benefici per la competitività degli scali italiani, rispetto ai principali aeroporti europei che sono associati ai processi di privatizzazione delle società di gestione aeroportuali, alla durata quarantennale delle concessioni di gestione totale dei medesimi scali ed ai meccanismi tariffari incentivanti di tipo price cap;

rilevato l'attuale mancanza, a livello nazionale di un campione significativo di gestori tra loro confrontabili in relazione, tra l'altro, al sussistere di differenti regimi concessori e di differenti assetti dei servizi prestati;

raccomandato di coinvolgere il NARS nell'elaborazione di un documento di certificazione della contabilità regolatoria condiviso che, da un lato, possa semplificare gli adempimenti normativi ex art. 11-*nonies* 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»;

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 Napoli Capodichino, già qualificato aeroporto militare aperto al traffico civile, è stato riconfigurato, con decreto del Ministro della difesa in data 14 febbraio 2008 (*Gazzetta Ufficiale* n. 105/2008), quale «aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile»;

che il predetto aeroporto ha movimentato 5.775.838 passeggeri nel corso del 2007, registrando una sensibile crescita nel periodo 1998-2007 (+ 70 per cento di cui il 25,9 per cento relativo al periodo 2003/2007), anche se il traffico cargo registra una flessione del 33 per cento;

che nel periodo 2003/2007 si modifica anche sensibilmente il rapporto tra le varie destinazioni, in quanto il peso del traffico nazionale si riduce dal 62 al 56 per cento a favore delle altre tipologie di destinazione (il che evidenzia la vocazione sempre più internazionale dell'aeroporto in questione) e che la capacità dell'aeroporto, quantificata in 27 mov./h con 24 piazzali attualmente disponibili, risulta quasi del tutto utilizzata;

che, con convenzione 8 dicembre 2002 - approvata con decreto 11 marzo 2003, n. 4591, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa - la Società di gestione aeroporto di Capodichino (GESAC), costituita nel 1980 a maggioranza pubblica su iniziativa del comune, della provincia di Napoli, nonché di Alitalia, e già concessionaria precaria per la gestione diretta delle aerostazioni passeggeri e merci e poi affidataria della gestione parziale dello scalo, ha assunto la gestione totale dell'aeroporto Capodichino per la durata di 40 anni (con scadenza all'11 febbraio 2043);

che, nell'ambito della riorganizzazione degli aeroporti italiani prevista dalla legge n. 351/1995 e del processo di privatizzazione delle società di gestione aeroportuale di cui alla legge n. 474/1994, gli enti locali hanno ceduto, in data 7 marzo 1997, al Gruppo BAA la maggioranza del pacchetto azionario della GESAC S.p.a. - che attualmente è posseduto al 65 per cento dal predetto Gruppo BAA, la cui proprietà è stata acquistata il 26 giugno 2006 dal Consorzio ADI (Airport Development and Investment Limited) - per il 12,50 per cento ciascuno dal comune e dalla provincia di Napoli, per il 5 per cento da «Interporto Campano S.p.a.» e per il residuo 5 per cento da SEA S.p.a.;

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 $?(t)$ associati;

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

le modalità di attuazione, calcolo e gestione degli accantonamenti relativi ai contributi pubblici;

che la strategia della GESAC nell'impostazione dell'attività di gestione dell'aeroporto di Napoli Capodichino risente di due condizionamenti:

1. della concorrenza dell'alta velocità nei collegamenti con le principali destinazioni nazionali, che - tenendo conto dell'esperienza maturata in occasione dell'apertura del tunnel sotto la Manica e dell'avvio dei collegamenti ad alta velocità tra Parigi e Bruxelles - si è ipotizzato comporti una perdita di 0,08 milioni di passeggeri nel 2008 ed un'ulteriore erosione negli anni successivi con un ridimensionamento complessivo, al 2012, di circa il 3 per cento rispetto al totale dei passeggeri nazionali che si avrebbe senza considerare l'effetto dell'introduzione dell'alta velocità;

2. della limitata capacità dell'aeroporto di Napoli - che secondo il Master plan dell'aeroporto aggiornato a maggio 2008 non può superare i 10 milioni di passeggeri o, secondo uno studio della regione Campania, 8,2 milioni di passeggeri - e del fatto che tale limitata capacità ed il previsto trend di crescita del traffico rendono necessaria l'apertura di un nuovo aeroporto in località Grazzianise, la cui pianificazione sta registrando significativi slittamenti temporali e per il cui affidamento in gestione totale è stato firmato, il 26 febbraio 2008, il protocollo d'intesa regione Campania - Ministero dei trasporti con l'intenzione di creare un sistema aeroportuale campano articolato negli scali di Capodichino (focalizzato sui voli nazionali ed internazionali di tipo business e deputato a conservare un ruolo speciale per i collegamenti charter incoming, ossia di turisti diretti in Campania), Grazzianise (che per le caratteristiche di aeroporto di tipo 4E/F, in grado di ospitare anche i veicoli di maggiori dimensioni, potrà essere interessato soprattutto da un traffico internazionale - intercontinentale e di tipo leisure nazionale e intraeuropeo, rappresentando così un'ideale base per i vettori low cost); Pontecagnano (che, con gli interventi infrastrutturali previsti nella fase successiva a quella dell'apertura, potrà assolvere al soddisfacimento della domanda locale, business e turistica, per voli di linea e charter);



che lo schema di contratto all'esame, a fronte di una crescita media non superiore al 5 per cento annuo stimato per il traffico intraeuropeo in base alle previsioni IATA, presuppone comunque un incremento del numero passeggeri di oltre il 24 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) e più specificatamente presuppone trainante di tale crescita lo sviluppo del traffico internazionale, soprattutto per le tratte a medio e a lungo raggio, con ampliamento del network - nel brevissimo periodo - verso la penisola iberica e la Francia e poi anche verso la parte sud-orientale dell'Europa;

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 55,703 milioni di euro e che, in particolare, il totale dei ricavi da contabilità regolatoria è stato pari a 54,348 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 ritenere 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 la GESAC S.p.a., gestore aeroportuale, ha chiesto la deroga all'applicazione della norma sul margine commerciale per i servizi non regolamentati svolti sul sedime in regime di piena concorrenza con soggetti terzi assumendo l'insussistenza di vantaggi, rispetto ai concorrenti, derivanti da potere di mercato o da rendite di localizzazione e che, in esito alla verifica svolta dall'ENAC su tale richiesta di deroga, il margine commerciale complessivamente utile ai fini del calcolo della misura dei diritti aeroportuali è risultato pari a 4.122.495 euro;

che anche in considerazione delle esigenze emerse nel corso delle consultazioni svolte con l'utenza aeroportuale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con nota n. 26047 del 23 giugno 2009, ha trasmesso per la controfirma al Ministero dell'economia e delle finanze apposita direttiva interministeriale che autorizza l'ENAC a individuare nuovi criteri più flessibili per il riparto del margine commerciale ai fini del calcolo della misura dei diritti aeroportuali;

che la società di certificazione dà conto delle differenze, per le varie componenti, tra i dati della contabilità regolatoria e quelli di bilancio, rilevando - in via generale - che le procedure di verifica, come richiesto, sono state svolte secondo quanto indicato alla sezione 5.4 paragrafo 139 delle linee guida;

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 132 milioni di euro - di cui circa 89 milioni di euro riferibili al periodo regolatorio - suscettibili di portare, entro il 2012, la capacità della pista a 33 mov./h ed il numero delle piazzole a 38;

che detti investimenti saranno finanziati, per circa 90 milioni di euro, dal gestore con risorse proprie, mentre la parte residua - rispetto al citato totale programmato di 132 milioni di euro - sarà finanziata con contributi PON, fermo restando che in tariffa viene riconosciuto, in termini di ammortamento e remunerazione, il costo effettivo sostenuto da GESAC entro il tetto risultante dal progetto esecutivo approvato dall'ENAC, al netto dei ribassi di gara ed eventualmente maggiorato degli importi delle perizie di variante, del pari approvate dall'ENAC, per le causali tassativamente indicate;

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 9,73 per cento (WACC pre tax reale) e che il computo per la determinazione del WACC appare sostanzialmente conforme a quanto previsto dalle linee guida anche in considerazione della rilevata concorrenza che si è determinata con il collegamento ferroviario AV/AC a decorrere dal 2008;

che GESAC ha provveduto a quantificare l'ammontare dei contributi pubblici ammissibili a tariffa tenuto conto che la privatizzazione della stessa GESAC è avvenuta in data antecedente al 26 settembre 2000;

che l'ammontare delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici, rivalutati al 2007, relative a servizi regolamentati e commerciali è pari, rispettivamente, a 3.845.406 e 2.659.550 euro e che tale quantificazione è stata effettuata nei limiti della quota di privatizzazione 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 allineati a quelli indicati nelle linee guida;

che più specificatamente i costi operativi del settore regolamentato nel corso dell'intero periodo regolatorio scontano un incremento medio dell'11 per cento circa e che solo la voce «altre prestazioni di terzi» registra una variazione superiore al 42 per cento, in quanto la GESAC ha affidato in sub-concessione l'attività di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), iniziata nel luglio 2008, e tenuto conto che nel 2009 il relativo costo è stato riportato ad annualità piena;

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, rispondono solo parzialmente ai criteri di scelta riportati nelle linee guida, in quanto:

gli indicatori non fisicamente rilevabili sono 5 su 8;

l'indicatore 18 delle linee guida (tempo di attesa 1° ed ultimo bagaglio) è stato sdoppiato e quindi conteggiato due volte;

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

percezione tempo di attesa ai varchi di sicurezza;

percezione nella comprensibilità degli annunci;

che 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-GESAC 2009-2012 relativo all'Aeroporto di Napoli Capodichino, a condizione che:

le premesse del contratto di programma siano integrate con il richiamo alla comunicazione della Commissione UE, già citata, recante «Orientamenti comunitari concernenti 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;

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

sia prevista una clausola, simmetrica a quella recata dal comma 3, dell'art. 14, 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;

l'allegato 5 allo schema di contratto (Piano della qualità e dell'ambiente), richiamato all'art. 15 dello schema stesso, venga modificato:

inserendo l'indicatore «disponibilità punti informazione» tra quelli obbligatori e non a libera scelta;

aumentando di un'unità il numero degli indicatori ed eliminando gli indicatori di «percezione tempo di attesa ai varchi di sicurezza» e «percezione sulla comprensibilità degli annunci in aeroporto»;

riportando quindi ad 8 gli indicatori a scelta GESAC, inserendo possibilmente - tra quelli indicati nelle linee guida - assistenza PRM, disponibilità di posti a sedere, disponibilità carrelli portabagagli;

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

Invita

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a trasmettere a questo Comitato la direttiva interministeriale che autorizza l'ENAC a individuare criteri più flessibili per il riparto del margine commerciale ai fini del calcolo della misura dei diritti aeroportuali;

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 regolatorio 2013-2016, corredato 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.

Roma, 26 giugno 2009

Il vice Presidente: TREMONTI

Il segretario del CIPE: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 18 settembre 2009

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 35

09A11337

