

“Indicazioni operative per i gestori aeroportuali in caso di contributi/sostegni finanziari a favore di compagnie aeree per il lancio di nuove rotte e procedura di monitoraggio”

1. Premessa

Gli ultimi venti anni di legislazione europea hanno riproposto costantemente il tema delle incentivazioni *tout court*, e della loro incidenza problematica inerente i profili di corretto utilizzo e di concorrenza ed equilibrio di mercato.

Il legislatore nazionale, in coerenza con la descritta tendenza comunitaria, ha cercato di promuovere una logica di contenimento e di prevenzione di questi temi.

Tale processo, segnatamente per quanto attiene il mercato del trasporto aereo, ha portato il legislatore nazionale ad adottare la legge 21 febbraio 2014, n. 9 che all'art. 13, commi 14 e 15, ha fissato principi assai rilevanti per quanto concerne l'erogazione congruente di risorse pubbliche nel settore aereo, prescindendo da qualunque considerazione sulla natura giuridica (pubblicistico/privatistica) dei soggetti beneficiari.


L'assetto che ne è derivato risulta, peraltro, coerente con la strategia "Europa 2020", che ha individuato tra i suoi *"target"* le infrastrutture di trasporto e la loro implementazione per i prossimi anni, nonché con il Libro Bianco della Commissione UE, recante *"Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"* adottato nel marzo 2011.

Quest'ultimo, in particolare, sostiene che la soppressione di sovvenzioni non giustificate ed una concorrenza libera e non falsata costituiscono grandezze capaci di supportare ogni sforzo teso a rendere coerenti le scelte di mercato con le generali esigenze di sostenibilità.

I riferiti elementi saldano pertanto, in termini di coerenza normativa, il livello comunitario ed il quadro nazionale, che risultano così rispondenti alla disciplina di cui alla Comunicazione della Commissione Europea 2014/C 99/03 del 4.4.2014, che ha abrogato i precedenti Orientamenti 1994 e 2005.

2. Normativa di riferimento

- *"Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree"* (Comunicazione della CE del 4 aprile 2014, n. 2014/C99/03);

- 
- art. 2, Codice degli appalti – d.lgs. n.163/2006;
 - art. 13, commi 14 e 15, del d.l. 23 dicembre 2013, n. 145, *Interventi urgenti di avvio del piano "Destinazione Italia", per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015*, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9;
 - *Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15 del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9* approvate dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 2 ottobre 2014;
 - Ulteriori atti normativi, adottati a livello nazionale o regionale, che dispongono incentivi a favore di vettori aerei.

3. Elaborazione di una scheda ENAC.

L' ENAC ha il preciso dovere istituzionale - posto dal Codice della Navigazione art. 705 - di assicurare pro-quota che l'equilibrio complessivo delle attività svolte nel sedime aeroportuale sia garantito attraverso la massima correttezza e secondo trasparenza: pertanto, si ritiene necessario affrontare le implicazioni derivanti dal rispetto della legislazione in materia e dalle ricordate Linee guida ministeriali.

Queste, adottate con provvedimento del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 2 ottobre 2014, hanno imposto l'adozione di una serie di adempimenti che impattano immediatamente sulla propria organizzazione amministrativa e sul ruolo dei gestori.

Enac, in proposito, ha dovuto curare l'armonizzazione tra l'*input* ricevuto dal Ministro ed i compiti propri dei gestori predisponendo uno schema di scheda di rilevazione-dati omogenea, che dovrà essere costantemente integrata, emendata ed implementata, in grado di verificare e monitorare nella massima chiarezza l'eventuale andamento dei flussi finanziari erogati ai vettori aerei, che ovviamente vanno puntualmente iscritti nei rispettivi bilanci d'esercizio e che dovranno, altresì, essere adeguatamente rappresentati in tutti gli eventi contabilmente rilevanti e ad essi attinenti (variazioni, adeguamenti,

rinunce/cancellazioni delle misure). Tale scheda, dunque, costituisce parte integrante delle presenti "Indicazioni operative" caratterizzandone, in particolare, l'aspetto procedurale ed operativo. Questa, compilata dal gestore, è trasmessa con cadenza semestrale ad Enac - Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti, unitamente al programma complessivo delle incentivazioni eventualmente attivate (cfr. punto 4.1. delle presenti "Indicazioni operative").

4. Gli adempimenti dei diversi Soggetti coinvolti.


4.1 Obblighi di pubblicazione ed informazione a carico dei gestori aeroportuali.

I gestori aeroportuali, che al pari di ENAC hanno il dovere istituzionale di concorrere ad assicurare l'equilibrio complessivo, pro-quota, delle attività che si svolgono nel sedime aeroportuale, non possono che beneficiare di uno sforzo normativo ed applicativo finalizzato a sostenere forme di erogazioni che rispondono a misure di trasparenza, concorrenzialità e non discriminazione, le sole che, infatti, possono garantire condizioni ottimali per un pieno sviluppo economico.

Il ricordato impianto normativo ipotizza un adeguamento progressivo dei modelli imprenditoriali che contempla l'avvio e lo sviluppo di rotte aeree a condizione, però, che un tale sostegno sia trasparente, accessibile e, soprattutto, garantito ad ogni potenziale concorrente, alle medesime condizioni.

Appare prioritario, quindi, non soltanto evitare sprechi in un contesto quale quello attuale che, infatti, si caratterizza per una generalizzata e limitata carenza di risorse ma, soprattutto, s'impone anche un'azione finalizzata ad evitare distorsioni concorrenziali del mercato interno.

I gestori aeroportuali, a prescindere da qualunque specificazione relativa alla natura giuridica (totalmente pubblica; a prevalente capitale pubblico; privata), stabiliscono in piena autonomia negoziale i requisiti di accesso a contributi, sussidi o altri emolumenti a favore dei vettori aerei, nel rispetto dei ricordati principi comunitari e nazionali, nonché alla luce delle presenti "Indicazioni operative".



Essi, pertanto, attenendosi ai predetti criteri, possono prescegliere le procedure competitive idonee a garantire il fondamentale obiettivo della più ampia concorrenza.

Ai gestori, pertanto, viene richiesto di pubblicare, **con cadenza semestrale**, sul proprio sito *web* – con obbligo di informarne ENAC, Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti - il programma complessivo delle incentivazioni che essi intendono attivare per l'anno o gli anni successivi, specificando:

- la tipologia di ciascuna incentivazione;
- i contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione;
- i benefici attesi in conseguenza dell'incentivazione;
- i requisiti richiesti ai vettori aerei per la partecipazione alle selezioni;
- il termine entro cui i vettori aerei interessati devono manifestare il proprio interesse, che non può comune essere inferiore a 15 giorni dalla data di pubblicazione;
- i criteri eventuali di ripartizione degli Incentivi tra più vettori aerei.

I gestori danno altresì puntuale ed immediata informazione sul proprio sito *web* e all'ENAC – Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti:

- delle eventuali variazioni del programma nel corso dell'anno;
- dell'eventuale conclusione di accordi commerciali (entro 15 giorni).

I gestori, infine, entro il **31 gennaio dell'anno successivo** pubblicano sul proprio sito *web* l'ammontare a consuntivo delle incentivazioni concesse nell'anno precedente, dandone comunicazione all'Ente - Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti.

I ricordati adempimenti si rendono necessari sia per la verifica, da parte di Enac, del rispetto delle condizioni di trasparenza e di competitività sia ai fini della informativa che l'Ente fornisce, come referto semestrale, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici.

4.2 Gli adempimenti di Enac: verifica del rispetto dei principi di trasparenza e competitività, obbligo di informazione e monitoraggio.


L'Enac intende assolvere con opportuni e rigorosi controlli il proprio compito a supporto delle politiche dell'Unione europea per impedire possibili alterazioni e distorsioni della concorrenza pregiudizievoli per il mercato interno, nel pieno convincimento che solo un efficace controllo delle erogazioni a favore del sistema aeroportuale può promuovere l'ottimale impiego di risorse pubbliche per stimolare politiche di crescita strutturale.

Pertanto è fondamentale precisare quale deve essere l'esatto ambito di operatività delle verifiche di Enac, per una puntuale rispondenza delle azioni poste in essere ai principi di trasparenza e di competitività.

Enac, a questo proposito, in coerenza con il ruolo istituzionale assegnatogli dal Codice della Navigazione, non intende porre condizionamenti di sorta nella scelta dei vettori aerei da parte dei gestori, nella consapevolezza che anche le "Linee Guida" emanate dal Ministro riaffermano "la libera iniziativa imprenditoriale dei gestori aeroportuali".

Quella che si richiede, però, è una rendicontazione esatta delle diverse misure concesse in favore dei vettori aerei, effettuata nel rispetto delle tempistiche di seguito indicate:

- **31 gennaio di ciascun anno**, termine entro il quale deve essere presentato
 - il programma complessivo delle incentivazioni che intendono attivare per l'anno o gli anni successivi;
 - l'ammontare a consuntivo delle erogazioni effettuate;
- **31 luglio di ciascun anno**, termine entro il quale devono essere comunicate le variazioni intervenute rispetto al programma complessivo, fermi restando i ricordati oneri di comunicazione della conclusione degli accordi commerciali, entro 15 giorni dalla loro conclusione.



Tali tempistiche tengono conto degli adempimenti redazionali del bilancio cui sono tenute le Società di gestione; esse, pertanto, sono coerenti con i "momenti contabili" relativi alle variazioni ed agli assestamenti di bilancio che intervengono nel corso dell'esercizio finanziario, coincidente con l'anno solare. Eventuali scostamenti alla tempistica indicata sono possibili solo a fronte di comprovati adeguamenti/adempimenti di natura contabile. In tali casi i ritardi nella fornitura di dati possono slittare fino alla data del 31 marzo (cfr. Scheda di rilevazione, punto 3. Indicazioni operative").

5. Regime transitorio.

Le presenti "Indicazioni operative" decorrono dalla data del 1° gennaio 2015. In considerazione della loro adozione, intervenuta secondo una tempistica differita, si ritiene opportuno posticipare, solo per il 2015, gli adempimenti già fissati per le date 31 gennaio 2015 e 31 luglio 2015 rispettivamente al 31 marzo ed al 30 settembre 2015.

Società di gestione

AEROPORTO	
Fonte di finanziamento	(indicare la provenienza del finanziamento: esterno o interno)
Tipologia di incentivazione*	(pax, cargo, intercontinentale, internazionale, intra UE, domestico, ecc.)
Finalità dell'incentivo	(specificare: aumento del volume di traffico complessivo; aumento del volume di taluni segmenti, ecc.)
Ammontare dell'incentivo	(specificare: importo totale e su base annua)
Meccanismo di incentivo	(specificare: sconti, rimborsi, contributi di marketing, ecc.)
Durata complessiva dell'incentivazione	
Modalità procedura di scelta del beneficiario	
Beneficiario	(specificare: denominazione sociale, composizione societaria, tipologia di aeromobili)

**Ove l'incentivazione rientri nel perimetro di "Aiuto di Stato" specificare gli estremi della notifica presentata dal concedente alla Commissione Europea.*