

L'affidamento in concessione degli aeroporti demaniali per l'Aviazione generale

Dott.ssa Giuseppina Lacriola

Direttore
Sviluppo Gestione Aeroporti

Premessa

Principali elementi sugli affidamenti degli aeroporti di Aviazione Commerciale e di Aviazione Generale:

Quadro normativo

Superamento del D. Lgs. n. 163/2006 per effetto:

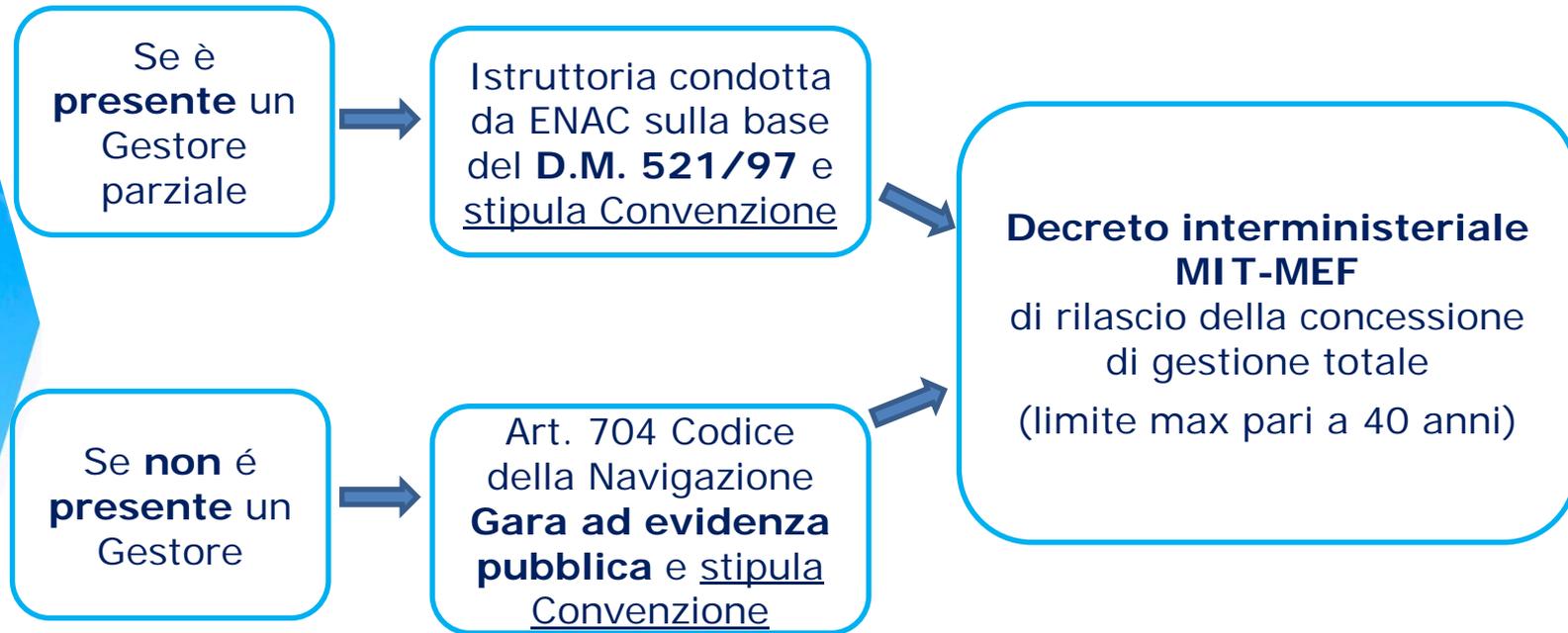
- del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, del decreto “correttivo” 19 aprile 2017, n. 56;
- del Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96

Procedure di affidamento distinte

A seconda della presenza, o meno, sullo scalo di una Società già titolare della concessione di gestione, parziale o precaria, del sedime aeroportuale.

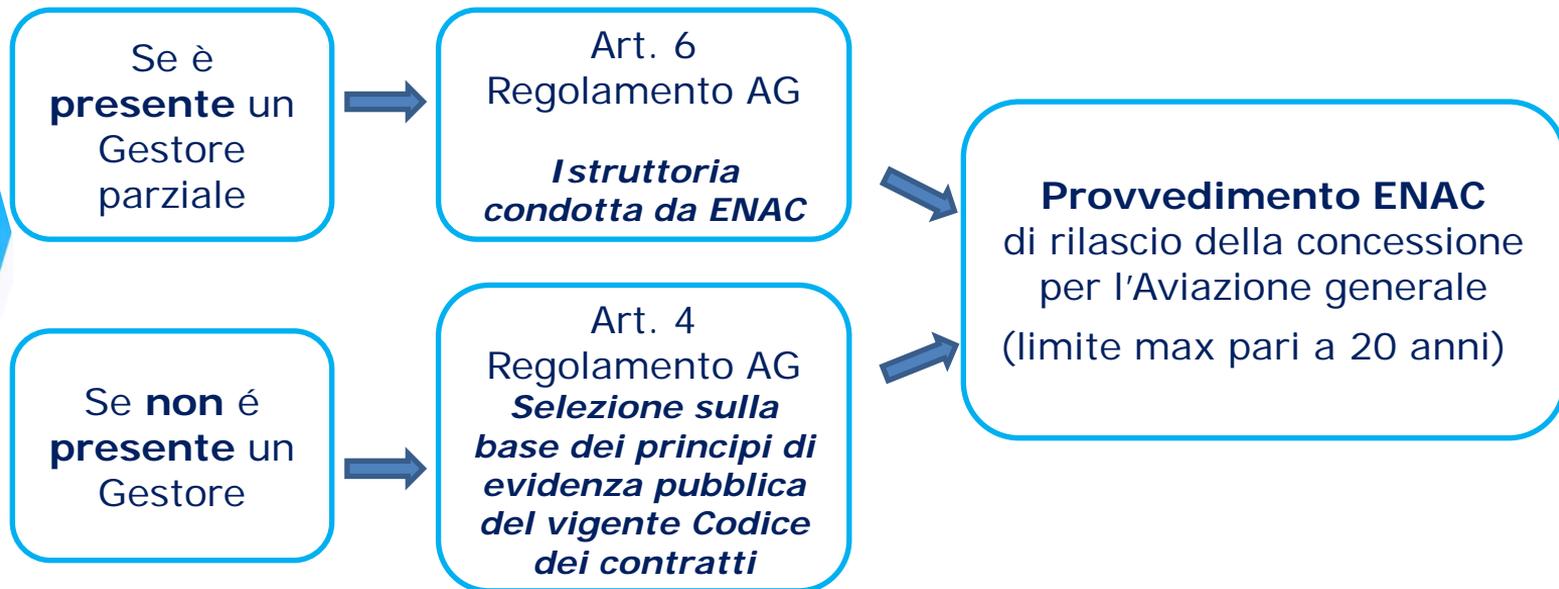
E' ormai pacificamente consolidata l'esigenza di osservare ed assicurare **procedure ad evidenza pubblica** improntate ai criteri di accessibilità, trasparenza, pubblicità

L'affidamento degli Aeroporti di Aviazione Commerciale



L'affidamento degli Aeroporti di Aviazione Generale

Regolamento ENAC di Affidamento degli Aeroporti demaniali per l'Aviazione Generale del 18 novembre 2014, emendato il 22 dicembre 2016.



Idoneità dei soggetti affidatari

- ❖ La normativa tecnica di settore, anche di matrice comunitaria, prevede per gli aeroporti aperti al traffico commerciale, che precedentemente all'affidamento al soggetto aggiudicatario, **venga accertata l'idoneità dello stesso a conseguire la certificazione di aeroporto**, da ottenere obbligatoriamente prima dell'apertura alle operazioni di volo.
- ❖ Per gli aeroporti di sola **Aviazione Generale**, l'accertamento viene svolto con riferimento ai requisiti tecnico/operativi definiti dal Regolamento ENAC AG.

Procedure di gara ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 (Aviazione Commerciale: Lampedusa, Forlì e Rimini)

➤ Nell'ambito delle “**Concessioni di servizi**” ed ai fini della predisposizione delle gare di affidamento, ENAC ha applicato i **principi generali** del Codice al momento vigente;

➤ ENAC nel terzo caso ha dovuto gestire una complessa fase contenziosa che si è conclusa con la **pronuncia del Consiglio di Stato del 21 marzo 2015:**



*“perfetta coerenza con l’art. 30 del D. Lgs. n. 163/2006, il quale (..), mentre **esclude (...)** l’applicabilità delle disposizioni del Codice alle concessioni di servizi, indica al comma 3 i **principi generali comunque da rispettare**, principi di cui l’indizione di una “selezione effettuata tramite procedura di gara ad evidenza pubblica” consente il concreto inveroamento”.*

Affidamenti in concessione e nuovo quadro normativo (1 di 2)

Con l'emanazione del nuovo Codice dei Contratti, la Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti ha predisposto un **nuovo schema di disciplinare di gara**, utilizzabile come *format* per tutte le procedure ad evidenza pubblica che tiene conto, in particolare:

- a) promuovere la **partecipazione della più ampia platea di operatori economici**;
- b) assicurare il rispetto dei principi di **libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, economicità, efficacia, tempestività, correttezza**.
- c) **garantire l'affidabilità del soggetto aggiudicatario**, attraverso l'accertamento dei requisiti prescritti all'art. 80 del D.Lgs. 50/2016.

Affidamenti in concessione e nuovo quadro normativo (2 di 2)

ENAC ha conferito al Responsabile del Procedimento attività ed adempimenti affidati, in precedenza, alla Commissione giudicatrice, tenendo conto che varie disposizioni erano assenti nel vecchio codice.

In particolare:

- ✓ compiti della Commissione giudicatrice e nuovo contenuto dell'art. 77, D.Lgs. n.50/2016;
- ✓ competenze del RUP e prescrizioni art. 31, D.Lgs. n.50/2016;
- ✓ indicazioni ANAC espresse in apposite Linee guida (n.3/2016, approvate con deliberazione 26 ottobre 2016, n.1096).

Nuove criticità



Decisione del Consiglio di Stato

n. 4044/2017 del 21 agosto 2017
di **annullamento della gara** indetta da
ENAC per affidamento dell'aeroporto di
Aviazione generale di **Siena Ampugnano**,
bandita nel 2015 ai sensi del D.Lgs.
163/2006.



Pur avendo prescelto il **criterio della
offerta economicamente più
vantaggiosa**, il disciplinare non
contemplava un criterio oggettivo utile per
operare l'attribuzione dei **punteggi
dell'offerta economica**.

Offerta tecnicamente più vantaggiosa

La soluzione adottata da ENAC è stata quella di **sostituire** il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa con il **criterio dell'offerta tecnicamente più vantaggiosa**, ai sensi dell'art. 95 del D.Lgs. 50/2016.

Tale soluzione non è esente da ulteriori rischi

Quali rischi??

1. La motivazione adottata dal Consiglio di Stato potrebbe essere utilizzata strumentalmente anche rispetto agli affidamenti in gestione totale degli aeroporti di **Aviazione Commerciale**, oltre che di Aviazione Generale.



Nelle gare per l'affidamento delle gestioni totali sinora espletate il **criterio di selezione prescelto è stato quello, nominale, dell'offerta economicamente più vantaggiosa.**

2. Possibili ricorsi dei non aggiudicatari sulla base della **contraddittorietà tra il criterio nominale dell'offerta economicamente più vantaggiosa e l'inesistenza dell'elemento prezzo.** Unico criterio è quello qualitativo.

Il prezzo della Concessione

1. Per l'affidamento delle gestioni, siano esse di Aviazione Commerciale o Generale, **la sola componente assimilabile al prezzo è rappresentata dal canone concessorio**, ossia il corrispettivo versato annualmente ad ENAC dall' affidatario.
2. La determinazione della misura del canone per gli aeroporti di Aviazione Commerciale deriva dell'**applicazione di specifiche disposizioni normative di rango primario** (*cfr.* art 2, co. 188, Legge 22 dicembre 1996, n. 662, recante *Misure di razionalizzazione della finanza pubblica*), che affidano a decreti ministeriali la fissazione dei criteri di calcolo (*cfr.* Decreto Agenzia del demanio del 30/06/2003).
3. Per gli aeroporti di Aviazione Generale la quantificazione del canone è disciplinata dal Regolamento ENAC AG.

Motivi ostativi al criterio del prezzo

L'ipotesi di selezionare il gestore di uno Scalo di aviazione commerciale anche mediante un raffronto dell'elemento prezzo (sulla base di **offerte al rialzo del canone di concessione**), dovrebbe superare un triplice ordine di sbarramenti ostativi:

1 Le disposizioni di **legge di rango primario per Aviazione Commerciale e Regolamento Enac per Aviazione Generale** che individuano i criteri di quantificazione del canone concessorio.

2 **Linee Guida ANAC**, n. 2 sulla componente del "prezzo" connessa ad **appalti** di lavori e servizi.

3 Per gli **aeroporti di Aviazione Generale**, ragioni di mera opportunità: l'introduzione di un prezzo ridurrebbe la platea di operatori potenzialmente interessati, **pregiudicando un settore già attraversato da crisi profonda.**

Conclusioni

- Sulla base delle precedenti considerazioni, ENAC ha stabilito di redigere gli schemi di disciplinare per gli affidamenti di aeroporti -sia di Aviazione Commerciale che Generale- in cui ha richiamato le previsioni dell'art. 95, comma 7 del nuovo Codice, **sostituendo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa con quello dell' offerta tecnicamente più vantaggiosa.**
- E' ammessa la concorrenza tra operatori economici attraverso la **comparazione dei soli profili qualitativi** dell' offerta senza pretendere, per contro, alcun meccanismo di attribuzione dei punteggi per eventuali elementi economici.

**Grazie per
l'attenzione**