

Le Indicazioni Tecniche e Operative (ITO) contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo, procedurale o metodologico per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza dei requisiti normativi, nonché informazioni prettamente tecniche. I dettagli o criteri interpretativi/procedurali/metodologici sono forniti senza alcuna indicazione preferenziale da parte dell'ENAC e tra di essi il richiedente può identificare il possibile modo per soddisfare il requisito, o il complesso dei requisiti, che meglio si adatta alla propria realtà.

INDICAZIONI TECNICHE E OPERATIVE

Attuazione delle previsioni in materia di durata e proroga delle subconcessioni recate dalla Parte II del Regolamento di certificazione dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra



Il Direttore Centrale
Programmazione Economica
e Sviluppo Infrastrutture
Ing. Claudio Eminente
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Direttore Centrale Aeroporti
Avv. Fabio Marchiandi
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Riferimenti normativi	Titolo	Paragrafo
Regolamento di certificazione dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra. Edizione n° 8, Revisione n° 1 del 27/09/2024	Parte II - Subconcessioni aeroportuali	Art. 2 - Proroga subconcessioni, comma 5.

Applicabilità	
APT - Aeroporti	Interessato
ATM – Air Traffic Management	Non interessato
EAL – Area Economica, Amministrativa, Legale	Non interessato
ENV - Ambiente	Non interessato
FAL - Facilitazioni	Non interessato
GEN – Generale	Non interessato
LIC – Licenze	Non interessato
MED - Medicina Aeronautica	Non interessato
MPE – Merci Pericolose	Non interessato
NAV – Navigabilità	Non interessato
OPV – Operazioni Volo	Non interessato
SEC - Security	Non interessato
UAS - Droni	Non interessato

SOMMARIO

1. Premessa e quadro giuridico.....	4
1.1 Prosecuzione del rapporto di subconcessione dopo la scadenza del rapporto concessorio principale ai fini della realizzazione di investimenti infrastrutturali di interesse pubblico.....	6
1.2 Prosecuzione del rapporto di subconcessione dopo la scadenza del rapporto concessorio principale ai fini della promozione e della tutela di rilevanti attività industriali. 6	
2. Procedure per l'autorizzazione di operazioni in cui sia consentito al subconcessionario la prosecuzione nella fruizione del bene dopo la scadenza del rapporto di concessione principale, per la realizzazione di investimenti, nonché per la promozione e la tutela di rilevanti attività industriali nel settore aeronautico.	7
2.1 Istanza della società di gestione aeroportuale	8
<i>Investimenti infrastrutturali</i>	8
<i>Attività industriali aeronautiche</i>	8
2.2 Attività istruttoria dell'Ente	9

1. Premessa e quadro giuridico

La parte II del Regolamento ENAC “Certificazione dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra” (Ed.8 Rev.1 del 27/9/2024), di seguito Regolamento, disciplina le subconcessioni aeroportuali e prevede all’articolo 2, commi 2 e seguenti, la possibilità che le subconcessioni, alla cui scadenza risulti un valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili assentite da ENAC, possano essere prorogate per il tempo necessario al recupero di tale valore. Il comma 5 specifica che: “Le sub-concessioni non possono avere una durata superiore alla concessione principale e comunque la proroga non può essere di durata superiore alla originaria subconcessione, salvo motivata deroga laddove riconosciuto da ENAC il pubblico interesse dell’investimento”.

In sostanza ENAC, avendo la gestione del demanio aeronautico senza limiti di tempo, può, al fine di promuovere e tutelare un rilevante pubblico interesse all’investimento sul sedime, autorizzare operazioni che permettano di garantire, al termine della concessione principale, la prosecuzione del rapporto di subconcessione, per il tempo necessario all’ammortamento dell’investimento, attraverso il subentro del nuovo gestore aeroportuale.

In tale contesto le previsioni dell’art. 2, comma 5 della Parte II del Regolamento assumono particolare rilievo, per cui si è reso necessario adottare le presenti Istruzioni Tecnico Operative, di seguito ITO, volte a fornire elementi di dettaglio di carattere interpretativo, procedurale e metodologico ai fini dell’attuazione della citata previsione regolamentare.

Al riguardo, si rileva che sempre più frequentemente per gli aeroporti affidati in concessione, ivi inclusi quelli demaniali statali territoriali, si pone la necessità di consentire, attraverso il rilascio di subconcessioni, la realizzazione di opere infrastrutturali che richiedono investimenti consistenti il cui recupero richiede un arco temporale superiore alla durata del rapporto concessorio principale.

Tale circostanza risulta particolarmente critica tenuto conto che la durata media residua delle vigenti concessioni aeroportuali è inferiore ai venti anni e in taluni casi è di circa dieci anni. In questo scenario, l’approssimarsi della scadenza delle concessioni rischia di generare un grave effetto disincentivante, bloccando lo sviluppo del settore.

In sostanza, l'autorizzazione di operazioni di investimento che consentano la prosecuzione del rapporto di subconcessione con il gestore aeroportuale subentrante produce i seguenti effetti positivi:

- a) consente la realizzazione di rilevanti interventi infrastrutturali in qualsiasi momento del rapporto concessorio, evitando il disincentivo causato dall'approssimarsi della scadenza della concessione;
- b) favorisce il finanziamento degli investimenti da parte del sistema bancario;
- c) non accresce il valore di indennizzo da porre a carico del gestore subentrante. In presenza di investimenti molto elevati, un alto valore di indennizzo rappresenterebbe difatti una rilevante barriera all'ingresso nel mercato.

A titolo esemplificativo, gli interventi infrastrutturali che possono rendere necessaria la prosecuzione del rapporto di subconcessione, nei termini sopra indicati, dopo la scadenza della concessione principale, possono riguardare:

- impianti fotovoltaici di grandi dimensioni finalizzati a garantire non solo l'autonomia energetica dell'aeroporto ma anche a fornire energia per la collettività e il tessuto produttivo locale;
- alberghi e strutture strumentali e complementari al trasporto aereo, dirette a fornire servizi direttamente o indirettamente connessi alle attività aeroportuali;
- infrastrutture legate alle attività didattiche nel settore aeronautico.

Analoghe esigenze di stabilità e di ultrattività temporale rispetto al rapporto concessorio principale sono state rappresentate in relazione alle attività industriali aeronautiche correlate alla progettazione, costruzione e manutenzione di velivoli e componenti aeronautici che solo alcuni soggetti certificati possono svolgere.

Una volta riscontrata la sussistenza di rilevanti interessi pubblici connessi agli investimenti, quali lo sviluppo del trasporto aereo di cui ENAC è portatore, ovvero altri interessi pubblici di rilievo costituzionale (quali la tutela della salute, dell'ambiente, del paesaggio, lo sviluppo del territorio e la continuità della mobilità), l'Ente potrà autorizzare operazioni di investimento che permettano al subconcessionario di utilizzare il bene anche dopo il termine della concessione principale per il tempo necessario all'ammortamento dei costi sostenuti, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, comma 5, Parte II del Regolamento.

1.1 Prosecuzione del rapporto di subconcessione dopo la scadenza del rapporto concessorio principale ai fini della realizzazione di investimenti infrastrutturali di interesse pubblico.

L'autorizzazione da parte di ENAC di operazioni di investimento per le quali sia consentito al subconcessionario di continuare ad utilizzare il bene anche dopo la scadenza della concessione principale ha riflessi sia sull'apertura al mercato, sia sulla piena disponibilità del bene da parte del concessionario subentrante.

Nella ponderazione degli interessi coinvolti, ENAC valuta:

- a) da un lato, le esigenze di tutela del libero accesso al mercato e dell'autonomia organizzativo-imprenditoriale del gestore aeroportuale subentrante che potrebbero essere limitate in presenza di subconcessioni di durata eccedente il rapporto concessorio principale;
- b) dall'altro lato, le esigenze di sviluppo del trasporto aereo e di tutela di diritti fondamentali costituzionalmente garantiti (es. diritto alla salute collettiva, tutela dell'ambiente e del paesaggio, interessi del territorio circostante, mobilità).

In questo contesto va considerato che i beni demaniali sono assegnati a ENAC con un preciso vincolo di destinazione alle esigenze del settore aeroportuale e del trasporto aereo. Pertanto, le opere da realizzare nell'ambito delle subconcessioni autorizzate dovranno riguardare esigenze direttamente o indirettamente legate allo sviluppo e al funzionamento dell'attività aeroportuale.

Si precisa, inoltre, che l'autorizzazione in questione può essere rilasciata per il tempo necessario a consentire il recupero dell'ammortamento degli investimenti sostenuti dal subconcessionario, individuato con procedura di selezione nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.

1.2 Prosecuzione del rapporto di subconcessione dopo la scadenza del rapporto concessorio principale ai fini della promozione e della tutela di rilevanti attività industriali.

Fermo restando il quadro normativo delineato, analoghe esigenze di stabilità temporale sono state rilevate per le aree affidate o da affidare in subconcessione per lo svolgimento di rilevanti attività industriali aeronautiche, quali la progettazione, costruzione, manutenzione di velivoli e

relativi componenti. Lo sviluppo di questo comparto si pone quale interesse di rilevanza nazionale meritevole di tutela.

L'attività industriale del settore richiede, difatti, ingenti investimenti economici e orizzonti temporali ampi, configurando anche attività di durata eccedente la concessione principale di gestione.

L'affidamento in subconcessione delle aree per lo svolgimento di tali attività potrebbe essere disposto dal gestore aeroportuale in via diretta allorquando si tratti di progetti di grande respiro tecnologico, produttivo, industriale e occupazionale la cui realizzazione o implementazione possa avvenire, con carattere di infungibilità, esclusivamente da parte di una determinata società e solo presso quell'aeroporto.

In tale contesto, si rileva, a titolo esemplificativo, come vada considerato il rilievo delle seguenti possibili situazioni:

- a) prolungamento di attività industriali già presenti sull' aeroporto oltre la scadenza della concessione aeroportuale;
- b) avvio di una nuova linea di produzione da parte di società industriale già presente.

2. Procedure per l'autorizzazione di operazioni in cui sia consentito al subconcessionario la prosecuzione nella fruizione del bene dopo la scadenza del rapporto di concessione principale, per la realizzazione di investimenti, nonché per la promozione e la tutela di rilevanti attività industriali nel settore aeronautico.

Le presenti ITO definiscono l'iter procedurale da seguire nel procedimento per l'autorizzazione di operazioni di investimento nelle quali sia consentito al subconcessionario di proseguire nella fruizione del bene dopo la scadenza del rapporto concessorio principale, in ragione del riconosciuto pubblico interesse, ai sensi dell'art. 2, comma 5, della Parte II del Regolamento.

Tali operazioni sono autorizzate a seguito di apposita attività istruttoria, i cui termini sono di seguito illustrati, finalizzata alla ponderazione degli interessi pubblici coinvolti, vale a dire da una parte le esigenze di tutela del libero accesso al mercato e dell'autonomia organizzativa/imprenditoriale del gestore aeroportuale subentrante e dall'altra le esigenze di promozione dei necessari investimenti infrastrutturali e di salvaguardia delle attività industriali di rilevanza nazionale nel settore aeronautico.

2.1 Istanza della società di gestione aeroportuale

Investimenti infrastrutturali

La società di gestione richiede a ENAC l'autorizzazione all'avvio di operazioni di investimento per le quali risulti necessario garantire al subconcessionario l'utilizzo del bene anche oltre la scadenza della propria concessione, al fine di realizzare rilevanti e necessari interventi infrastrutturali, previo espletamento di procedura di selezione trasparente e non discriminatoria per l'individuazione del subconcessionario.

L'istanza è trasmessa alla Direzione Centrale Aeroporti e alla Direzione Centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture e contiene:

- a) le ragioni oggettive che rendono necessario l'intervento prima della scadenza della concessione principale e che non consentono il recupero dell'ammortamento dei relativi investimenti entro il termine della stessa;
- b) la stima degli effetti attesi sullo sviluppo aeroportuale e sul conseguimento degli altri preminenti interessi pubblici coinvolti (quali la tutela della salute, dell'ambiente, del paesaggio, lo sviluppo del territorio e la continuità della mobilità);
- c) l'illustrazione dell'opera nei suoi elementi fondamentali, accompagnata dalla stima dei costi e del tempo necessario al recupero dell'ammortamento degli investimenti;
- d) ogni ulteriore elemento o documentazione utile a supportare le valutazioni dell'Ente.

Costituiscono parametri di valutazione il fine, l'entità dell'investimento e il periodo di tempo eccedente la scadenza della concessione principale.

Attività industriali aeronautiche

L'istanza per l'avvio, la prosecuzione o l'implementazione delle attività industriali, trasmessa alle citate Direzioni centrali, è corredata dalla documentazione necessaria a illustrare:

- a) le ragioni che rendono l'attività di rilevanza strategica e nazionale per il settore aeronautico;
- b) le ricadute sul piano produttivo, industriale e occupazionale;
- c) l'entità degli investimenti e i relativi tempi di ammortamento degli stessi.

2.2 Attività istruttoria dell'Ente

- a) **Valutazione.** ENAC esamina la documentazione presentata dal gestore a corredo della propria istanza, verifica la conformità alla destinazione d'uso aeroportuale e pondera gli interessi pubblici coinvolti nei termini indicati al paragrafo 2. La documentazione evidenzia l'eventuale sussistenza dei requisiti di infungibilità industriale nel caso in cui si tratti di progetti di grande respiro tecnologico, produttivo, industriale e occupazionale la cui implementazione possa avvenire esclusivamente da parte di una sola società e solo presso l'aeroporto sul quale la società abbia richiesto la disponibilità delle aree necessarie.

All'esito dell'attività istruttoria, per la quale è fornito il supporto della Direzione territoriale interessata, le Direzioni centrali di cui al paragrafo 2.1 formulano, in coordinamento, una proposta motivata di accoglimento o di rigetto dell'istanza al Direttore Generale dell'ENAC.

- b) **Autorizzazione:** in caso di esito positivo dell'istruttoria, il Direttore Generale, con propria disposizione, autorizza l'avvio dell'operazione di investimento che richiede la necessità di assicurare la fruizione del bene da parte del subconcessionario oltre la scadenza della concessione principale, per il periodo necessario all'ammortamento degli investimenti. In tale sede possono essere indicate prescrizioni e condizioni.
- c) **Procedura di selezione:** una volta acquisita l'autorizzazione, la società di gestione procede allo svolgimento della procedura di selezione, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, salvo il caso in cui ricorrano le condizioni di infungibilità e di affidamento diretto di cui al paragrafo 1.2. ENAC può richiedere alla società di gestione aeroportuale di comunicare preventivamente le previsioni che saranno inserite nel bando di gara per disciplinare le modalità e le condizioni attraverso le quali viene assicurato il subentro del nuovo gestore aeroportuale nel rapporto di subconcessione.
- d) **Accordo trilaterale:** all'esito della procedura selettiva, salvo il caso in cui sussistano i citati requisiti di infungibilità industriale, è sottoscritto un Accordo tra la società di gestione aeroportuale, il soggetto terzo titolare dell'attività (subconcessionario) e la competente Direzione Territoriale ENAC. Tale atto regola gli obblighi assunti tra le parti e contiene l'impegno di ENAC a garantire, al termine della concessione principale, la prosecuzione del rapporto di subconcessione con il gestore aeroportuale subentrante, indicando le relative modalità.

- e) **Informativa istituzionale:** l'operazione di investimento che comporta la prosecuzione del rapporto di subconcessione nei termini sopra illustrati è oggetto di una specifica informativa da parte del Direttore Generale al Consiglio di Amministrazione e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.