

DIREZIONE GENERALE REGIONALE
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
SERVIZIO:

UFFICIO:



GIUNTA REGIONALE

Seduta in data - 9 SET. 2019 Deliberazione N. 522/c

Negli uffici della Regione Abruzzo, si è riunita la Giunta Regionale presieduta dal
Sig. Presidente Dott. Marco MARSILIO

con l'intervento dei componenti:

	P	A
1. IMPRUDENTE Emanuele	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. CAMPITELLI Nicola	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. FEBBO Mauro	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. FIORETTI Piero	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. LIRIS Guido Quintino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6. VERI Nicoletta	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Svolge le funzioni di Segretario Daniela Valenza

OGGETTO

OGGETTO: PDLR AEROPORTO - Contributo alle funzioni pubbliche svolte dall'aeroporto d'Abruzzo

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO l'art. 117 Cost.;

VISTO lo Statuto della Regione Abruzzo;

VISTO il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTA la Comunicazione della Commissione europea (2014/C99/03) recante *Orientamenti in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*;

VISTA la Comunicazione della Commissione europea (2016/C 262/01) sulla *Nozione degli aiuti di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea*;

VISTA la Legge 24 dicembre 2012, n. 234 *'Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea'* e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTA la Legge 7 agosto 1990, n. 241 recante *'Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi'* e successive modificazioni ed integrazioni;

L'Estensore
Dot.ssa Barbara Morgante
(firma)

Il Responsabile dell'Ufficio
(firma)

Il Dirigente del Servizio
(firma)

Il Direttore del Dipartimento Infrastrutture e trasporti (assente)

Il Vice Direttore F.F.
Ing. Giancarlo Misantoni

Il Direttore Regionale
Dot.ssa Barbara Morgante
(firma)

Il Componente la Giunta
Dott. Marco Marsilio
(firma)

Approvato e sottoscritto:

Il Presidente della Giunta
Dott. Marco Marsilio
(firma)

Il Segretario della Giunta
(firma)

VISTA la legge regionale 10 novembre 2014, n. 39 recante “Disposizioni sulla partecipazione della Regione Abruzzo ai processi normativi dell’Unione Europea e sulle procedure d’esecuzione degli obblighi europei” e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la legge regionale 14 settembre 1999, n. 77 recante (Norme in materia di organizzazione e rapporti di lavoro della Regione Abruzzo) e successive modifiche ed integrazioni;

CONSIDERATO il ruolo strategico attribuito allo scalo di Pescara quale **Aeroporto di interesse nazionale** così come riconosciuto dal Piano Nazionale Aeroporti approvato con DPR 17 Settembre 2015, n.201 (Regolamento recante l’individuazione degli aeroporti di interesse nazionale a norma dell’art.698 del codice della Navigazione) ed inserito nel *Comprehensive network* delle reti europee Ten-T ai sensi del Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’ 11 dicembre 2013 , sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE pubblicato in GUUE L 348, del 20.12.2013,

VISTO l’Accordo denominato “Accordo di Programma finalizzato alla ottimizzazione funzionale di aree ed attività presenti nell’aeroporto di Pescara” sottoscritto in data 16 novembre 2000, dalla Regione con l’allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione, allegato alla presente quale parte integrante e sostanziale (**Allegato A**);

CONSIDERATO che ai sensi di tale Accordo la Regione è tenuta ad assicurare l’operatività dell’aeroporto, nonché a garantire il posizionamento e la realizzazione di opere civili destinate alla presenza di seguenti reparti volo che operano, non solo sul territorio abruzzese ma anche in altre aree del Sud Italia:

1. III° Nucleo Guardia Costiera;
2. Nucleo Elicotteri Corpo Forestale (ora passato nell’Arma dei Carabinieri come 5° Nucleo);
3. Sezione Aerea Guardia di Finanza di Pescara;
4. XI° reparto volo Polizia di Stato;
5. Nucleo Elicotteri Vigili del Fuoco di Pescara.

TENUTO CONTO in particolare che l’articolo 9 dell’Accordo citato individua, fra l’altro, l’assetto finale delle aree aeroportuali attribuendo l’area “A” al Ministero dell’Interno per esigenze del proprio Reparto Volo; l’area “B” al Ministero delle Finanze per la dislocazione del Reparto della Guardia di Finanza; l’area “C” al Ministero dei Trasporti per la nuova dislocazione del 3° Nucleo Aereo Capitanerie di Porto. Tutto ciò in aggiunta, naturalmente, alle funzioni esercitate, a partire dallo stesso aeroporto, dal Corpo Forestale e dai Vigili del Fuoco.

CONSIDERATO altresì che per le funzioni pubbliche riferite a pubblici poteri, nella Convenzione di Concessione dell’aeroporto di Pescara del 14 giugno 2007 fra l’ENAC e la società SAGA S.p.A, - allegata alla presente quale parte integrante e sostanziale (**Allegato B**) - sono previsti espliciti obblighi a carico della società concessionaria, soprattutto quelli contenuti all’articolo 11, relativo agli “*Obblighi verso gli Enti di Stato*” che impegna la società di gestione « ... ad effettuare, su richiesta, la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché a provvedere alla conduzione degli impianti e alle relative forniture.» (relativamente ad aree, locali ed attrezzature necessari all’espletamento dei compiti dell’E.N.A.C. e degli altri soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto);

RILEVATO peraltro che ai sensi del medesimo articolo della Convenzione di Concessione dell’Aeroporto «l’uso dei locali e delle aree (...) è gratuito ove gli stessi risultino direttamente o strumentalmente connessi ai compiti istituzionali da espletarsi all’interno del sedime aeroportuale», ovvero l’uso degli stessi resta integralmente a carico della società SAGA S.p.A;

VISTA la DGR n. 307 del 15 giugno 2017 recante “Attuazione del “Common Understanding” – Accordo sottoscritto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche europee con la Commissione Europea per rafforzare gli assetti istituzionali ai fini di un più efficace controllo degli aiuti di Stato in Italia”;

PRESO ATTO della non applicabilità della normativa europea sugli aiuti di Stato, come da analisi riportata nella “*Scheda di controllo per la verifica ex ante sulla presenza di aiuti di stato*” compilata dal Servizio regionale proponente, nel rispetto della su citata DGR n. 307/2017, ed allegata alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale (**Allegato C**) in quanto trattasi di esercizio di pubblici poteri ai sensi del paragrafo 2.2 lettera b) della Comunicazione 2016/C262/01 sulla *Nozione degli aiuti di Stato di cui all’articolo 107, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell’Unione europea* e ai sensi del paragrafo 1.3.3 punto 35 della Comunicazione 2014/C99/03 recante *Orientamenti in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*;

CONSIDERATO che il Progetto di legge regionale recante *Contributo alle funzioni pubbliche svolte dall’aeroporto d’Abruzzo*, posto in allegato alla presente deliberazione per costituirne parte integrante e sostanziale (**Allegato D**), è stato predisposto su puntuale istruttoria favorevole, da parte del Servizio proponente;

RITENUTO necessario approvare il progetto di legge regionale, al fine di dare seguito agli obblighi imposti dalle funzioni essenziali inerenti i pubblici poteri (*Public remit*), nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato;

DATO ATTO che il Direttore della Direzione Generale della Regione e il Dirigente il Servizio proponente hanno espresso parere favorevole in merito alla regolarità tecnico-amministrativa ed alla legittimità del presente atto con la sottoscrizione dello stesso;

A voti unanimi, espressi nelle forme di legge

DELIBERA

Per le motivazioni di cui in premessa che espressamente si richiamano:

- di approvare il Progetto di legge regionale recante *Contributo alle funzioni pubbliche svolte dall’aeroporto d’Abruzzo*, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione (**Allegato D**);
- di dare mandato al Servizio competente alla segreteria di Giunta a trasmettere il Progetto di legge regionale recante *Contributo alle funzioni pubbliche svolte dall’aeroporto d’Abruzzo* al Consiglio Regionale d’Abruzzo per il seguito di competenza ai fini dell’approvazione dello stesso;



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

IL SEGRETARIO PARTICOLARE
DEL SOTTOSEGRETARIO DI STATO
On.le LUCA DANESE

ALLEGATO N° 1

On. Mario Amicone
Assessore ai Trasporti
Regione Abruzzo
Via Bovio, 425
Pescara
Fax 085.7672097

A

Roma, 16.11.2000
Prot. 873 /XI/2000/DAN



Giunta Regionale d'Abruzzo

Oggetto: Aeroporto di Pescara - Accordo di Programma per l'ottimizzazione funzionale di aree ed attività

Con riferimento all'oggetto si trasmette, debitamente sottoscritte in data 16 novembre 2000, il testo conclusivo dell'Accordo di Programma.

Maurizio Mariani
Maurizio Mariani

REGIONE ABRUZZO
SEGRETARIA COMPONEN. GIUNTA
DEL 17 NOV 2000
SETTORE TRASPORTI - INDUSTRIA
PESCA MARITTIMA
PROT. N° 893/S

ACCORDO di Programma finalizzato alla ottimizzazione funzionale di aree ed attività presenti nell'aeroporto di Pescara

TRA

Il Ministero della Difesa

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Il Ministero delle Finanze

Il Ministero dell'Interno

L'E.N.A.C.

L'E.N.A.V.

La Regione Abruzzo

La S.A.G.A. S.p.A.

PREMESSO

- che nell'ambito delle linee programmatiche della Regione Abruzzo riportate nel Programma Regionale di Sviluppo 1998/2000 approvato dal Consiglio Regionale con delibera n.114/1 dell'10.02.99 e nel Quadro di Riferimento Regionale approvato dal Consiglio Regionale con Delibera n. 147/4 del 27.06.2000 è indicata la necessità di sviluppare e potenziare l'aeroporto di Pescara;

- che la società SAGA ente di gestione aeroportuale in regime parziale a titolo precario e beneficiaria art. 17 L. 135/97 fino al rilascio della concessione totale già richiesta all'ENAC secondo le modalità di rito (attualmente concessionaria di aree e beni evidenziati nell'allegata TAV. N.1 - stato attuale - contraddistinta con la lettera E) ha redatto un piano di sviluppo aeroportuale che è in corso di approvazione da parte dell'ENAC;

- che, nelle more dell'approvazione complessiva del Piano di Sviluppo Aeroportuale, la nuova proposta individua l'unica possibilità di sviluppo della zona terminale da adibire all'attività aero-commerciale nell'area attualmente intestata al Ministero della Difesa e da questi consegnata per

fini istituzionali e logistici al Ministero delle Finanze – Comando Generale della Guardia di Finanza, al Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza per esigenze del reparto volo ed al Ministero dei Trasporti e della Navigazione – 3° Nucleo Aereo Capitanerie di Porto;

- che per quanto sopra è emersa l'esigenza di una redistribuzione di aree, manufatti ed attività dei rispettivi enti di Stato dei Ministeri sopraccennati in zone aeroportuali che non contrastino con l'attività aero-commerciale;
- che in allegato al presente accordo sono state prodotte due planimetrie in cui sono evidenziate:
 - lo stato attuale TAV. N.1
 - lo stato futuro TAV. N.2

**TUTTO CIO' PREMESSO SI STIPULA IL SEGUENTE
ACCORDO di PROGRAMMA**

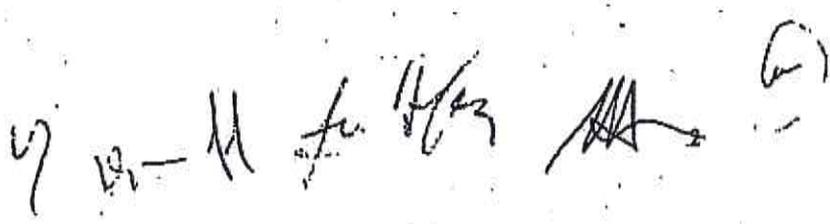
Art. 1

Le premesse del presente Accordo di Programma fanno parte integrante e sostanziale dello stesso.

Art. 2

Oggetto del presente Accordo di Programma è quello di:

- a. definire gli impegni della SAGA e delle varie Amministrazioni Pubbliche che sottoscrivono il presente Accordo;
- b. assegnare le aree per le nuove ubicazioni alle Amministrazioni Statali interessate;



- c. predisporre gli atti necessari per definire le consistenze delle aree e volumetrie attualmente utilizzate dagli enti che dovranno ricollocarsi nelle nuove aree individuate;
- d. stabilire il programma relativo alla redazione, presentazione e approvazione della progettazione necessaria all'esecuzione delle nuove strutture;
- e. predisporre un piano finanziario con il quale si individuano le fonti finanziarie necessarie.

Art. 3

(Impegni del Ministero della Difesa)

Il Ministero della Difesa una volta realizzato lo spostamento nei nuovi siti dei reparti ivi operanti, si impegna:

- alla consegna dell'area contraddistinta con la lettera "D" nella TAV. N.1 al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, per il tramite del Ministero delle Finanze mediante redazione di apposito verbale.

Art. 4

(Impegni della Regione Abruzzo)

La Regione Abruzzo si impegna:

- ad acquisire, l'area contraddistinta con la lettera "A" nella TAV. N.1 attualmente non rientrante nel sedime aeroportuale;
- alla destinazione ad uso aeroportuale di tale area: il regime giuridico dell'area, con esclusione dei manufatti che verranno su di essa realizzati, è regolato dall'art. 10 comma 4 della convenzione tipo prevista dall'art. 17 del D.M. 521/97.

Art. 5

(Impegni della SAGA)

La SAGA si impegna:

[Handwritten signatures and initials]

1. alla ricostruzione con oneri a proprio carico, fino alla concorrenza delle volumetrie (per edifici tecnici) e superfici (ad uso uffici ed alloggi) demolite di cui al successivo punto 2, degli edifici e delle infrastrutture con relativi impianti dei rispettivi enti di Stato nelle aree di nuova assegnazione secondo la originale destinazione d'uso al fine di consentire la continuità dei servizi espletati;
2. alla demolizione degli edifici ed infrastrutture insistenti nell'area contraddistinta con la lettera "D" nella TAV. N.1 attualmente occupati dagli Enti di Stato;
3. alla redazione, con la partecipazione del competente Ufficio del Ministero delle Finanze, di verbali di constatazione delle volumetrie e superfici di cui al punto 2 da ricostruire di concerto con i rispettivi enti interessati;
4. alla progettazione, d'intesa con gli Enti interessati, di tutti gli edifici infrastrutture e quant'altro connesso alla realizzazione del presente Accordo di Programma, per il successivo inoltro per approvazione all'ENAC.
5. a garantire, nella progettazione e realizzazione delle opere previste nel presente programma, la minimizzazione dell'impatto ambientale derivante dalla costruzione delle opere medesime e dall'esercizio delle attività aeroportuali.

Art. 6

(Ulteriori impegni del Ministero dei Trasporti e della Regione Abruzzo)

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione si impegna:

- ad attivare le procedure per l'acquisizione della disponibilità delle aree necessarie alla realizzazione del presente programma;
- a rendere nella disponibilità dell'ENAC, quale ente attuatore, la somma di L. 24 miliardi (conto capitale), con la riprogrammazione dei fondi residui ex L. 135/97 e L. 194/98 ed eventualmente, se necessario, individuando ulteriori strumenti di programmazione economica, sia nazionale che

[Handwritten signatures and initials]

comunitaria, per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e completamento funzionale;

- la Regione Abruzzo si impegna insieme al Ministero dei Trasporti e della Navigazione a reperire la ulteriore somma di L. 6 miliardi per le stesse finalità dalle risorse che il CIPE renderà disponibili per l'attuazione dell'intesa istituzionale di programma Stato - Regione Abruzzo stipulata in data 15.02.2000.

Art. 7

(Impegni dell'ENAC)

L'ENAC esprime il proprio avviso favorevole alla nuova pianificazione dell'Aeroporto di Pescara come riportato nella planimetria allegata, denominata TAV. N.2.

L'ENAC altresì si impegna:

- al coordinamento di tutte le attività concernenti la realizzazione delle opere inerenti il seguente accordo ivi comprese le opere di urbanizzazione primaria, di completamento funzionale e quant'altro necessario a rendere integrate le nuove dislocazioni alle infrastrutture dell'aeroporto;
- alla definizione, sentito l'ENAV, delle fasature temporali necessarie alla realizzazione dei lavori salvaguardando le esigenze connesse con le attività di volo;
- all'approvazione in linea tecnica di tutta la progettazione relativa alla realizzazione delle opere;
- con riferimento alle previsioni di cui al precedente art. 6, previa verifica della persistenza delle condizioni legittimanti in capo alla società SAGA e conseguente adozione di formale delibera del C.d.A. conforme a quanto indicato nell'accordo di programma, alla stipula di una o più convenzioni per l'utilizzazione delle risorse nella disponibilità dell'Ente per gli effetti delle previsioni del precedente art. 6 occorrenti alla realizzazione delle

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten marks and signatures on the right margin]

definite opere di urbanizzazione e di completamento funzionale per l'aeroporto di Pescara.

Art. 8

I Ministeri dei Trasporti e della Navigazione (Capitanerie di Porto), delle Finanze (Comando Generale della Guardia di Finanza) e dell'Interno (Dipartimento Pubblica Sicurezza) si impegnano:

- ad integrare con propri fondi le risorse messe a disposizione dalla società SAGA per la ricostruzione degli edifici dei rispettivi enti di Stato nelle aree di nuova dislocazione qualora, per esigenze connesse allo svolgimento delle attività istituzionali, fosse necessario realizzare volumetrie o superfici eccedenti quelle attuali.

Art. 9

Alla conclusione del necessario iter di trasferimento delle aree tramite l'Amministrazione Finanziaria ed il Dicastero dei Trasporti le zone di nuova ubicazione sono le seguenti:

1. l'area contraddistinta con la lettera "A" nella TAV. N.1 è assegnata in uso governativo al Ministero dell'Interno, per esigenze del reparto volo, come evidenziato dalla TAV. N.2;
2. l'area contraddistinta con la lettera "B" nella TAV. N.1 è assegnata in uso governativo, come evidenziato dalla TAV. N.2 al Ministero delle Finanze per la dislocazione del reparto della Guardia di Finanza;
3. l'area contraddistinta con la lettera "C" nella TAV. N.1 è assegnata in uso governativo, come evidenziato dalla TAV. N.2 al Ministero dei Trasporti e della Navigazione per la nuova dislocazione del 3° Nucleo Aereo Capitanerie di Porto;
4. l'area contraddistinta con la lettera "D" nella TAV. N.1 è affidata in concessione, come evidenziato dalla TAV. N.2 alla SAGA.

17/12/11 M. F. S. M. S. G.

Roma, addì 16 novembre 2000

Ministero della Difesa
Stato Maggiore Difesa

Ministero delle Finanze
Dipartimento del Territorio
Direzione Centrale del Demanio

Ministero dell'Interno
Dipartimento della P.S.
Servizio A.F.P.

Ministero dei Trasporti
e della Navigazione
Sottosegretario di Stato

Ministero dei Trasporti
e della Navigazione
Comando Generale
delle Capitanerie di Porto

Ente Nazionale Aviazione Civile

Ente Nazionale Assistenza Volo

Società S.A.G.A. S.p.A.
Il Presidente

Comando Generale
della Guardia di Finanza

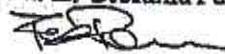
Regione Abruzzo
Assessore ai Trasporti

C.A. Roberto Frascaro



Domenico Guercia per delega
Dott. Domenico Guercia

Dott. Arch. E. Stefania Paone



On. Luca Danese



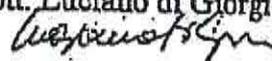
Amm. Eugenio Sicurezza



Dott. Aldo Londei



Dott. Luciano di Giorgio



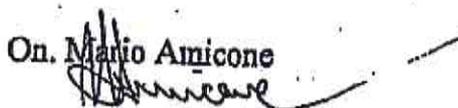
Dott. Filippo Antonio De Cecco



Magg. Maurizio Muscarà



On. Mario Amicone



**AEROPORTO D'ABRUZZO
PESCARA**

ALLEGATO N° 1

***"Ottimizzazione funzionale delle aree e delle attività
presenti all'interno del sedime aeroportuale"***

ACCORDO DI PROGRAMMA

TRA

**Ministero della Difesa
Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Ministero delle Finanze
Ministero dell'Interno
E.N.A.C.
E.N.A.V.
Regione Abruzzo
S.A.G.A. S.p.A.**

Giunta Regionale d'Abruzzo

TAVOLA N° 2 - STATO FUTURO

16 Novembre 2000

LEGENDA

ALLEGATO N° 1

SISTEMA AIRSIDE

-  PISTA DI VOLO
-  VIA DI RULLAGGIO E RACCORDI
-  PIAZZALI AEROMOBILI
-  SHOULDERS
-  STRADA PERIMETRALE
-  T.W.R.
-  MEZZI DI RAMPA
 - 1 - UFFICI ADDETTI
 - 2 - RIGOVERO MEZZI
 - 3 - MAGAZZINO OFFICINA

-  AVIAZIONE GENERALE
 - 1 - AEROSTAZIONE
 - 2 - HANGAR A.G.
 - 3 - HANGAR AEROCCLUS

-  SCUOLA DI VOLO
 - 1 - PALAZZINA UFFICI
 - 2 - BOX CONTROLLO

-  BASI OPERATIVE COMPAGNIE AEREE

-  VIGILI DEL FUOCO (V.V.F.)
 - 1 - EDIFICIO PER UFFICI E CABERMA
 - 2 - NUCLEO ELICOTTERISTI

SISTEMA LANDSIDE

-  PARCHEGGIO MULTIPIANO
-  VIABILITA' PRINCIPALE
-  VIABILITA' SECONDARIA
-  VIABILITA' DI SERVIZIO

-  ATTIVITA' RICETTIVA
-  CABINA ELETTR. - CENTRALE TEC.

-  DEPOSITO CARBURANTI
-  EDIFICI EX A.M.

SISTEMA TERMINALE

-  AEROSTAZIONE PASSEGGERI
 - 1 - TERMINAL ESISTENTE
 - 2 - MODULO DI AMPLIAMENTO OVEST
 - 3 - MODULO DI AMPLIAMENTO EST
-  PALAZZINA UFFICI DIREZIONALI

-  IMPIANTO DI LAMINAZIONE
 - 1 - VASCA DI PRIMA PIOGGIA E DISOLEATORE

-  HANGAR

AREA CARGO

-  AEROSTAZIONE MERCI
-  UFFICI SPEDIZIONIERI
-  EDIFICIO OPERATORI AEROPORTUALI

ENTI DI STATO

-  GUARDIA FORESTALE
-  E1 - POLIZIA DI STATO (2.5 ha)
-  E2 - GUARDIA DI FINANZA (2.2 ha)
-  E3 - CAPITANERIA DI PORTO (4.4 ha)
-  AREA EX CIRCOLO UFFICIALI A.M.

SISTEMA DEL VERDE

-  SEDIME AEROPORTUALE
-  VERDE DI SCHERMATURA

LIMITI ED AREE DEMANIALI

-  LIMITE AEROPORTUALE

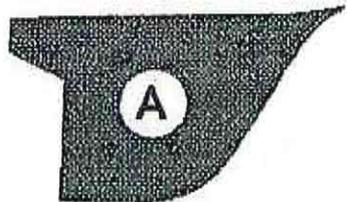
Carlo D'Amico
Antonio
Paolo
Tommaso
Marquetti
Italo
Carlo
Luigi

DISTANZE DICHIARATE

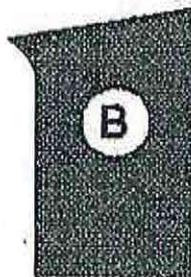
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
04	2700	2700	2700	2300
02	2700	2700	2700	2400

LEGENDA AREE

ALLEGATO N° 1



MINISTERO DELL' INTERNO
- POLIZIA DI STATO -



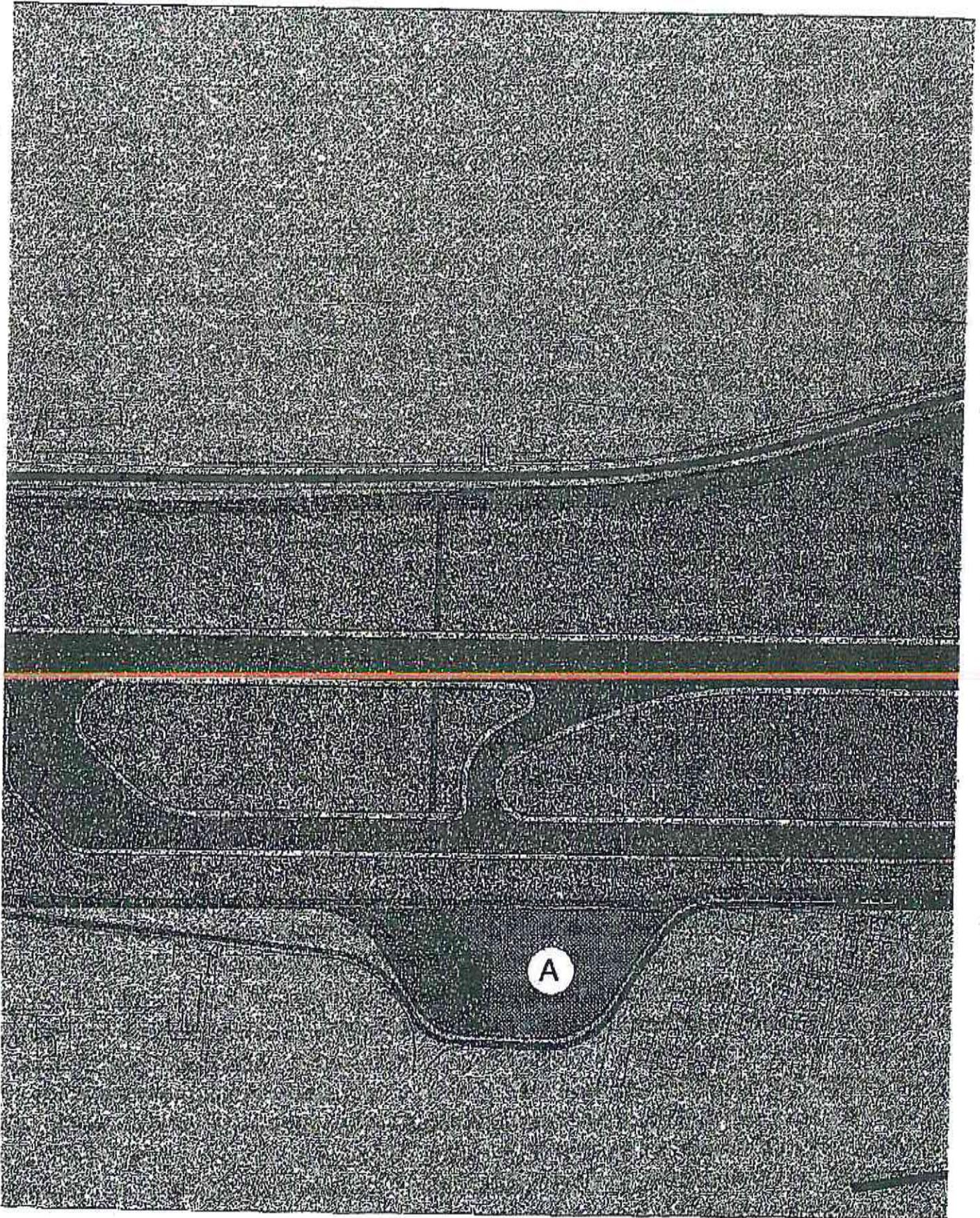
MINISTERO DELLE FINANZE
- GUARDIA DI FINANZA -



MINISTERO DEI TRASPORTI
- CAPITANERIA DI PORTO -



SOCIETA' S.A.G.A. - S.p.A.
CONCESSIONARIA



B A11.2

MARCA DA BOLLO
 Ministero dell'Economia e delle Finanze
 €14,62
 QUATTORDICI/62
 Entrate
 00014899 00003752 W0G06001
 00003596 11/06/2007 16:39:29
 0001-00009 906084939303A688
 IDENTIFICATIVO 01051802933791

REGISTRO CONTRATTI
 PROT. N° 33 DEL 14/6/07



ENAC

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

CONVENZIONE

per l'affidamento della concessione per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali, nell'aeroporto di Pescara.

L'anno duemilasette, il giorno quattordici, del mese di giugno

TRA

l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, concedente, codice fiscale 97158180584, che d'ora in avanti sarà denominato "E.N.A.C.", rappresentato dal Direttore Generale Com.te Silvano Manera domiciliato per la carica presso la sede del predetto ente, in Roma, Viale del Castro Pretorio, n. 118

E

la Società Abruzzese Gestione Aeroporti S.p.A. (S.A.G.A. S.p.A.) codice fiscale 00335470688, *Concessionaria*, con sede legale in Pescara, Via Tiburtina Km 229,100, che d'ora in avanti sarà denominata "*Concessionaria*", rappresentata dal dr. Marcello Celi, nella sua qualità di Presidente, domiciliato per la carica presso la sede della società, delegato alla firma del presente atto a seguito di mandato conferito con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 2 giugno 2007;

PREMESSO

1) che l'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e l'articolo 1 del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, come modificato dall'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, hanno

Handwritten mark

Handwritten signature

Giunta Regionale d'Abruzzo

- disposto in materia di gestione degli aeroporti e realizzazione delle relative infrastrutture;
- 2) che il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, d'ora in avanti indicato come *E.N.A.C.*, ha attribuito all'*E.N.A.C.* le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) e all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.);
 - 3) che il D.P.C.M. del 5 luglio 2006 reca l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture;
 - 4) che, in tale assetto normativo, l'*E.N.A.C.* si configura quale soggetto giuridico deputato all'assolvimento delle funzioni di amministrazione attiva, di controllo e di vigilanza nel settore pubblico dell'aviazione civile e rispetto all'attività delle società di gestione aeroportuale;
 - 5) che il regolamento del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dell'interno, 29 gennaio 1999, n. 85, recante norme di attuazione dell'articolo 5 del decreto legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, e successive modificazioni, ha impartito disposizioni in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza;
 - 6) che, in conformità all'articolo 8 del decreto legislativo n. 250/97, il decreto interdirigenziale del 29 ottobre 2003, n. 115 ha assegnato in uso gratuito all'*E.N.A.C.* i beni del demanio aeroportuale di Pescara;
 - 7) che il regolamento di attuazione dell'articolo 10, della legge n. 537/93, adottato con decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521, concernente l'affidamento in concessione delle gestioni aeroportuali totali - d'ora in



avanti indicato con la locuzione "regolamento" - ha stabilito all'articolo 7, comma 3, come modificato dall'articolo 704 del codice della navigazione, che l'affidamento in concessione delle gestioni aeroportuali totali è subordinato alla sottoscrizione della convenzione;

8) che, al fine di dare attuazione alle previsioni del regolamento, il Ministro dei trasporti e della navigazione pro-tempore, con direttiva del 30 novembre 2000, n. 141-T, pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 5 gennaio 2001, "per rendere effettiva la riforma del settore delle gestioni aeroportuali e ravvisata la necessità di fornire indicazioni sulla portata di alcune previsioni normative del citato regolamento e, conseguentemente, sulle modalità della loro applicazione", ha formulato le linee guida per lo svolgimento dei procedimenti di affidamento, disponendo, tra l'altro, di procedere con affidamenti di durata limitata fissata provvisoriamente sulla base di una sommaria valutazione del piano economico-finanziario presentato dal richiedente previa verifica degli adeguamenti societari stabiliti dal regolamento e rinviando la definitiva determinazione della durata del rapporto concessorio ad una successiva valutazione del programma degli interventi;

9) che conseguentemente il Consiglio di Amministrazione dell'E.N.A.C., con delibera 26 aprile 2001, n. 20, ha disposto di procedere ad affidamenti della gestione totale per una durata provvisoriamente stabilita non superiore a tre anni;

10) che la S.A.G.A. S.p.A., in data 28 dicembre 1998, aveva presentato istanza, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento, per l'affidamento in concessione della gestione totale dell'aeroporto di Pescara, integrata con

- una domanda corredata del programma di intervento, comprendente il piano degli investimenti ed il piano economico-finanziario;
- 11) che, sulla base delle precitate disposizioni, l'*E.N.A.C.*, all'esito della positiva istruttoria, ha stipulato con la *Concessionaria* la convenzione in data 14 dicembre 2001, recante l'affidamento di durata provvisoriamente fissata in tre anni;
 - 12) che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato l'atto di indirizzo ministeriale 21 maggio 2003, n. 8736, con il quale è stata abrogata la direttiva 30 novembre 2000, n. 141-T;
 - 13) che, conseguentemente, non è stato emanato il decreto interministeriale di cui all'articolo 7 del regolamento, per l'affidamento in concessione della gestione totale dell'aeroporto di Pescara;
 - 14) che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo e aereo, con lettera 9 luglio 2003, n. 2034, ha comunicato che, a seguito dell'emanazione dell'atto di indirizzo ministeriale 21 maggio 2003, n. 8736, l'affidamento in concessione delle gestioni totali deve essere effettuato nell'integrale rispetto delle previsioni del regolamento;
 - 15) che, conseguentemente, si è reso necessario conformare l'istruttoria dell'*E.N.A.C.* ed il testo della convenzione sottoscritta tra l'*E.N.A.C.* e la *Concessionaria* in data 14 dicembre 2001, alle previsioni del regolamento;
 - 16) che il Consiglio di Amministrazione dell'*E.N.A.C.*, nella seduta del 16 marzo 2004, ha adottato le linee guida relative alle procedure per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, formulando indicazioni anche in ordine ai contenuti del testo convenzionale, integrate dallo stesso





Consiglio con successiva delibera n. 71 adottata nella seduta del 13 ottobre 2005;

17) che con nota n. 10366/DIRGEN/VDG datata 15 febbraio 2007 l'E.N.A.C. ha riscontrato le osservazioni formulate sulla delibera n. 71/2005 dal Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo e dal Ministero dell'economia e finanze;

18) che l'E.N.A.C. ha emanato, con la delibera del Consiglio di Amministrazione 30 settembre 2002, n. 39 e successivi emendamenti, il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti che prevede l'acquisizione obbligatoria del certificato di aeroporto da parte del gestore aeroportuale, acquisito dalla società S.A.G.A. in data 30 maggio 2005;

19) che, in ragione del tempo trascorso, l'E.N.A.C., al fine di svolgere le proprie valutazioni su dati conoscitivi fedeli all'attuale stato di fatto, ha interessato la *Concessionaria* a trasmettere il programma corredato dal piano degli investimenti e dal piano economico-finanziario redatto sulla base di dati aggiornati;

20) che la *Concessionaria* ha presentato, in data 28 marzo 2006, l'aggiornamento del programma di intervento, corredato dal piano degli investimenti e dal piano economico-finanziario, relativo al periodo 2006-2036, che è stato valutato dall'E.N.A.C. ai fini della determinazione della durata della concessione di gestione totale dell'aeroporto di Pescara;

21) che il piano degli interventi ed il piano economico-finanziario presentato dalla *Concessionaria*, pur impostato per il periodo 2006-2036, è riferibile anche alla successiva annualità 2037;

22) che la legge 9 novembre 2004, n. 265, ha disposto in materia di gestioni

aeroportuali;

23)che il decreto legislativo 17 gennaio 2005, n. 13, emanato in attuazione della direttiva 2002/30/CE, ha disciplinato la procedura di adozione delle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari;

24)che il decreto legge 30 settembre 2005, n. 203 convertito dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, ha disciplinato in materia di razionalizzazione e incremento dell'efficienza del settore delle gestioni aeroportuali;

25)che il codice della navigazione è stato revisionato con decreti legislativi 9 maggio 2005, n. 96 e 15 marzo 2006, n. 151;

26)che in data 24 novembre 2006, il Consiglio di Amministrazione dell'E.N.A.C., vista l'istruttoria svolta, ha deliberato di determinare in anni trenta la durata della concessione di gestione totale dell'aeroporto di Pescara alla S.A.G.A. S.p.A.;

27)che il Governo ha emanato l'Atto di indirizzo per la riforma del trasporto aereo nazionale, approvato dal Consiglio dei Ministri il 12 dicembre 2006;

28)che il Consiglio di amministrazione dell'E.N.A.C., nella seduta del 31 gennaio 2007, ha riconfermato la durata degli affidamenti in concessione delle gestioni totali già deliberati;

29)che il testo convenzionale di cui alla circolare del 20 ottobre 1999, n. 12479 AC è stato integrato con le indicazioni fornite Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo ed aereo con nota n. 900644 in data 16 febbraio 2005 e con quanto concordato nelle riunioni tenutesi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché adeguato alla sopravvenuta normativa di settore;

TUTTO CIO' PREMESSO
SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

ARTICOLO 1 - OGGETTO

1. La presente convenzione disciplina i rapporti conseguenti all'affidamento della concessione per la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione, e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali, dell'aeroporto di Pescara.

ARTICOLO 2 - AFFIDAMENTO

1. Per la durata di anni trenta decorrenti dalla data di efficacia del decreto di affidamento, è concesso alla *Concessionaria*, il sedime demaniale per la gestione dell'aeroporto di Pescara da esercitarsi in conformità alle norme internazionali, comunitarie e nazionali che regolano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile e lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra.
2. La *Concessionaria* subentra nei rapporti attivi e passivi già facenti capo all'Amministrazione alla data di efficacia del decreto di cui al comma 1, ivi compresi i rapporti con terzi concessionari.
3. Per motivate esigenze di pubblico interesse la *Concessionaria* può chiedere la revoca delle concessioni in essere assumendo l'onere di corresponsione degli indennizzi da determinarsi in contraddittorio con i soggetti terzi interessati e sentito l'E.N.A.C..
4. La *Concessionaria* è responsabile della conduzione e della manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'attività di gestione.



5. La *Concessionaria* definisce e attua le strategie e le politiche commerciali più opportune per lo sviluppo dell'aeroporto, anche in relazione alle esigenze del bacino di traffico servito.

ARTICOLO 3 - SUBCONCESSIONI

1. E' consentito, previa autorizzazione dell'E.N.A.C., l'affidamento in subconcessione di aree e locali destinati alle attività aeronautiche.
2. E' consentito, previa comunicazione scritta all'E.N.A.C., l'affidamento in subconcessione di aree e locali destinati alle altre attività intendendosi come tali, ad esempio, le attività commerciali, la logistica e quelle finalizzate alla somministrazione di utenze e servizi ad enti pubblici e privati.
3. I rapporti di subconcessione di cui ai commi 1 e 2 devono contenere la clausola di rispetto della carta dei servizi di cui all'articolo 6 e non possono avere durata superiore a quella della concessione e sono risolti di diritto in caso di scadenza, di revoca o di decadenza della concessione stessa.
4. La *Concessionaria* garantisce che i soggetti terzi ammessi ad operare nell'aeroporto abbiano, in conformità alle eventuali indicazioni dell'E.N.A.C., una totale copertura assicurativa dei rischi connessi all'esplicazione della propria attività in ambito aeroportuale per danni che comunque possano arrecare alle Amministrazioni ed Enti presenti in aeroporto e/o a terzi.

ARTICOLO 4 - OBBLIGHI DELLA CONCESSIONARIA

1. La *Concessionaria*, riconoscendo che la gestione delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali finalizzati alla regolarità del trasporto aereo, alla piena funzionalità ed efficienza degli impianti ed alla complessiva sicurezza





operativa costituiscono lo scopo primario della concessione della gestione aeroportuale totale al cui soddisfacimento deve essere prioritariamente teso l'utilizzo dei beni e delle risorse affidate, provvede secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, con onere a proprio carico, a:

- a) gestire l'aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati destinati direttamente o indirettamente alle attività aeronautiche, adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti, e assicurando altresì lo svolgimento dell'attività di aviazione generale con ogni iniziativa diretta ad evitare pratiche discriminatorie rispetto all'aviazione commerciale, e con l'individuazione, in presenza di esigenze di sicurezza o di operatività o di sviluppo aeroportuali, d'intesa con l'E.N.A.C., di soluzioni per la eventuale ricollocazione all'interno dei sedime aeroportuale o presso aerodromi o aviosuperfici vicini;
- b) organizzare e gestire l'impresa aeroportuale garantendo l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità e di tutela dell'ambiente; in particolare, fermi restando gli adempimenti previsti dalla vigente normativa in materia di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili, la *Concessionaria* assicura, con oneri a proprio carico, lo svolgimento delle attività di valutazione per l'adozione delle restrizioni operative disciplinate dal decreto legislativo 17 gennaio 2005, n. 13, ed i costi inerenti al funzionamento del previsto Comitato

tecnico-consultivo, ivi compreso il trattamento economico di missione eventualmente spettante ai componenti del medesimo Comitato;

c) erogare con continuità e regolarità, nel rispetto del principio di imparzialità e secondo le regole di non discriminazione dell'utenza, i servizi di propria competenza. In particolare, la *Concessionaria* provvede:

c.1) ferma restando l'osservanza della legge 248/05 e successive modifiche ed integrazioni, alla realizzazione degli interventi indicati nel programma di intervento di cui all'articolo 7, comma 1, del regolamento e nel relativo piano degli investimenti e nel piano economico-finanziario;

c.2) ad assicurare l'efficienza degli impianti e degli apparati aeroportuali; a garantire i servizi di pronto soccorso e sanitario di cui al decreto interministeriale 12 febbraio 1988, i servizi di assistenza a terra, di pulizia, di raccolta ed eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, di trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acqua, di sfalcio erba;

c.3) alla manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere, infrastrutture e impianti dell'aeroporto, anche a mezzo di ditte specializzate, ferma restando la propria responsabilità, per garantire che siano in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento per il periodo di validità della presente convenzione e fino alla consegna all'E.N.A.C.;

c.4) alla gestione ed alla manutenzione degli impianti di assistenza visiva e luminosa (AVL) non di proprietà di ENAV S.p.A.;

c.5) all'acquisto, conduzione e manutenzione di mezzi, attrezzature e impianti e di quanto altro occorre per l'efficiente, continuo e regolare

svolgimento dei servizi di pronto soccorso e sanitario di cui al decreto interministeriale 12 febbraio 1988, dei servizi di assistenza a terra, di pulizia, di raccolta e di eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, del trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acqua, di sfalcio erba, di determinazione sistematica del coefficiente di attrito delle pavimentazioni;

c.6) ad adottare le misure idonee a prevenire rischi da volatili;

c.7) a svolgere ogni attività di supporto necessaria all'espletamento delle competenze da parte delle Amministrazioni dello Stato, dei servizi di soccorso e sanitari, in ambito aeroportuale;

c.8) alla somministrazione di acqua potabile ed industriale, energia elettrica per illuminazione e forza motrice, al condizionamento, alla depurazione biologica, alla vigilanza e guardiania, all'alimentazione degli impianti ed apparati aeroportuali gestiti, alla pulizia degli ambienti, al giardinaggio ed all'asportazione, trattamento e distruzione dei rifiuti, ai servizi telefonici interni al sedime aeroportuale e ai servizi telegrafici, nonché a tutti gli altri oneri di gestione ed esercizio aeroportuale. Tali prestazioni sono fornite all'E.N.A.C. e, d'intesa con questo, agli Enti di Stato e agli altri soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto;

c.9) a consegnare in duplice esemplare all'E.N.A.C. gli inventari ed i disegni esecutivi degli immobili, nonché gli schemi con i tracciati degli impianti e delle reti di distribuzione, nell'ambito aeroportuale e le relative variazioni e aggiornamenti;

c.10) ad adottare le misure idonee ad assicurare il servizio antincendio di cui alla legge 23 dicembre 1980, n. 930 e successive modificazioni ed



integrazioni;

c.11) ad assicurare lo svolgimento dei servizi di controllo di sicurezza di cui al regolamento 29 gennaio 1999, n. 85, secondo le prescrizioni e nel rispetto dei termini e delle modalità definiti dall'*E.N.A.C.*; in proposito, la *Concessionaria*, si impegna a versare gli importi dovuti per l'affidamento dei servizi di sicurezza di cui al citato regolamento, nella misura e secondo le modalità stabilite ai sensi dell'articolo 8 del regolamento n. 85/99;

c.12) ad assicurare, sulla base delle disposizioni che saranno adottate dall'*E.N.A.C.*, la gestione dell'Ufficio oggetti rinvenuti.

2. La *Concessionaria* garantisce idonei "standard" di servizio offerti all'utenza, in relazione a quanto previsto dalla carta dei servizi da approvarsi, da parte dell'*E.N.A.C.*, nei tempi e con le modalità indicate dall'articolo 10 del regolamento, assicurando altresì l'assistenza ai passeggeri a ridotta capacità motoria, anche non deambulanti.
3. La *Concessionaria* corrisponde il canone annuo di concessione determinato ai sensi dell'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, come integrato dall'articolo 1, comma 258, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
4. La *Concessionaria* adotta le misure atte a prevedere l'espletamento delle procedure di evidenza pubblica di cui all'articolo 2 del regolamento, per le ipotesi di privatizzazione di quote, anche di minoranza, del capitale.
5. Al fine di disciplinare l'attività propria e degli altri soggetti che a qualsiasi titolo utilizzano l'impianto aeroportuale, la *Concessionaria* propone all'*E.N.A.C.*, entro tre mesi dalla stipula della presente convenzione, il





MARCA DA BOLLO

Ministero dell'Economia e delle Finanze

€14,62

QUATTORDICI/62

Stampa Contratto

00015678 00002895 WDFP6001

00005240 17/05/2007 12:23:46

0001-00009 881ACF4E4DADF019

IDENTIFICATIVO 01060502442928

0 1 06 050244 292 8

Regolamento di scalo conforme alle previsioni dell'articolo 2 della legge n. 265/04 e comprendente la disciplina delle sanzioni, anche pecuniarie, alla cui irrogazione provvede l'E.N.A.C., anche su proposta della *Concessionaria*, ove si riferiscano a violazioni del Regolamento di scalo medesimo compiute dagli operatori aeroportuali. Fatto salvo quanto previsto ai successivi articoli 14 e 14 bis, detto regolamento può prevedere ulteriori sanzioni, anche pecuniarie, a carico della *Concessionaria*. La *Concessionaria* cura i successivi aggiornamenti del Regolamento di scalo con la stessa procedura e ne garantisce l'osservanza.

- 6. La *Concessionaria* si impegna a stipulare con l'E.N.A.C. il contratto di programma secondo le modalità ed i tempi previsti dalla vigente normativa di settore e, a tal uopo, si impegna a fornire tempestivamente i dati necessari per la predisposizione dello stesso.
- 7. La *Concessionaria* assolve ogni ulteriore adempimento previsto dalla vigente normativa o concordato con l'E.N.A.C., anche per quanto previsto dal decreto legislativo n. 18/99, in particolare, altresì, per quanto attiene la disponibilità degli spazi necessari per l'effettuazione dell'assistenza a terra anche in regime di autoassistenza e la ripartizione degli stessi in base a criteri adeguati, trasparenti, obiettivi e non discriminatori.

Comunica, su richiesta dell'E.N.A.C., i dati statistici relativi all'attività aeroportuale, nonché quelli economici, finanziari ed organizzativi inerenti la gestione, ivi comprese le informazioni e i documenti inerenti i rapporti di natura commerciale; comunica altresì, a fini di preventiva valutazione di compatibilità con la normativa afferente le gestioni aeroportuali, le

modifiche dell'assetto organizzativo della società. Le informazioni e i documenti acquisiti nell'esercizio della vigilanza sono coperti dal segreto di ufficio.

8. La *Concessionaria* dovrà condurre la gestione in modo da tendere all'equilibrio economico-finanziario, da raggiungere, pena l'automatica decadenza di cui all'articolo 14 bis della presente convenzione, allo scadere del primo quadriennio.

ARTICOLO 5 - COMPETENZE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

1. Compete all'*E.N.A.C.*:

- a) regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani di investimento aeroportuali;
- b) sottoscrivere il contratto di programma conformemente alla vigente normativa di settore, riferito a un quadriennio coerente con il programma di intervento di cui all'articolo 12, comma 2;
- c) attuare la normativa di recepimento della direttiva 96/67 CEE garantendone altresì l'osservanza;
- d) adottare il Regolamento di scalo proposto dalla *Concessionaria* conformemente alle previsioni dell'articolo 2 della legge n. 265/04;
- e) coordinare, nel rispetto delle reciproche competenze, l'attività delle Amministrazioni e degli Enti presenti in aeroporto, al fine di favorire un ordinato sviluppo e l'esercizio delle attività aeroportuali, provvedendo altresì all'assegnazione delle superfici che la *Concessionaria* mette a disposizione dell'*E.N.A.C.*, secondo quanto stabilito al successivo articolo 11, comma 2.



2. Il potere di vigilanza sull'attività delle società affidatarie delle gestioni aeroportuali di cui all'articolo 11, comma 1, del regolamento è incardinato in capo al Ministero dei trasporti - Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo, che all'uopo si avvale dell'E.N.A.C..
3. Ai fini dell'esercizio della funzione di vigilanza, la *Concessionaria* sottopone all'E.N.A.C., per la preventiva autorizzazione, l'eventuale scorporo di attività rientranti nel precedente articolo 4, lettera c), e l'affidamento delle stesse a società controllate; agli stessi fini, la *Concessionaria* ha l'obbligo di comunicare all'E.N.A.C. l'eventuale costituzione di società per la gestione delle attività commerciali di cui al precedente articolo 3, comma 2.

I bilanci delle società di cui al presente comma saranno allegati al bilancio della *Concessionaria*.

Nei confronti delle società suddette si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11 del regolamento, in materia di collegi sindacali.

4. Sulla base di specifiche relazioni presentate con cadenza quadriennale dalla *Concessionaria*, l'E.N.A.C. verifica la sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo concessorio, nonché, a consuntivo, la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento e lo stato di attuazione del programma di intervento di cui all'articolo 12, comma 2, segnalando eventuali inadempienze ai fini dell'avvio di iniziative di correzione del programma stesso o per l'avvio del procedimento di cui all'articolo 12 del regolamento, ovvero, dell'applicazione della penale di cui all'articolo 14 della presente

convenzione o, se del caso, dell'avvio del procedimento di revoca di cui all'articolo 14 bis.

5. L'E.N.A.C., all'atto della presentazione del bilancio societario, effettua annualmente un monitoraggio sui risultati gestionali, concordando con la *Concessionaria* le eventuali misure da porre in essere per il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario al termine del primo quadriennio.

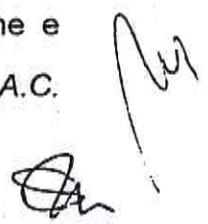
In caso di mancato raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della gestione, rilevabile all'atto della prima verifica quadriennale, l'E.N.A.C. proporrà al Ministro vigilante l'adozione del provvedimento di decadenza, previa comunicazione alla *Concessionaria* dell'avvio del procedimento.

ARTICOLO 6 - CARTA DEI SERVIZI

1. La *Concessionaria* garantisce il rispetto degli obblighi derivanti dalla carta dei servizi adottata dalla stessa ai sensi della normativa vigente e comunica periodicamente all'E.N.A.C. i dati relativi alla qualità dei servizi resi.

ARTICOLO 7 - OPERATIVITA' AEROPORTUALE

1. La *Concessionaria* garantisce la piena operatività dell'aeroporto durante l'orario di apertura stabilito dall'E.N.A.C..
2. L'E.N.A.C. vigila, per quanto di competenza e d'intesa con gli Enti interessati, affinché la pianificazione dell'attività aerea sia compatibile con i livelli di capacità aeroportuale.
3. La *Concessionaria* provvede in base a criteri di non discriminazione e secondo le modalità e prescrizioni concordate con l'E.N.A.C.





all'assegnazione delle piazzole di sosta degli aeromobili e assicura, coordinandosi con ENAV S.p.A., l'ordinato movimento dei mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

4. La *Concessionaria* applica, in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'*E.N.A.C.*, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal Regolamento di scalo e dal manuale di aeroporto.
5. La *Concessionaria* informa tempestivamente l'*E.N.A.C.*, l'ENAV S.p.A., i vettori e tutti gli Enti interessati, in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto gestito, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti la struttura aeroportuale, ad eccezione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL), anche al fine di una corretta e tempestiva informazione degli utenti.

ARTICOLO 8 - PROVENTI

1. Costituiscono proventi della *Concessionaria*:
 - a) i diritti per l'uso degli aeroporti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324 e successive modificazioni ed integrazioni;
 - b) la tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea di cui alla legge 16 aprile 1974, n. 117;
 - c) i corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza ai sensi dell'articolo 8 del regolamento del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dell'interno, 21 gennaio 1999, n. 85;
 - d) le entrate derivanti dall'esercizio dell'attività aeroportuale, diretta o indiretta, nonché per l'utilizzazione di aree e impianti aeroportuali da parte

di terzi, anche per quanto previsto dal decreto legislativo n. 18/99 e salve le prescrizioni della delibera CIPE 86/2000, nonché le eventuali successive disposizioni che saranno emanate ai sensi della legge n. 248/05.

2. Le entrate di provenienza erariale devono essere contabilmente separate, anche ai fini dell'imputazione delle spese, da tutte le altre entrate della società *Concessionaria*.

ARTICOLO 9 - REGIME DEI BENI

1. L'affidamento della gestione totale dell'aeroporto comporta il trasferimento in uso alla *Concessionaria* delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime aeroportuale.
2. Ai fini di cui al comma 1, l'*E.N.A.C.*, dopo l'approvazione della presente convenzione, provvede, in contraddittorio con la *Concessionaria*, tenendo conto delle risultanze dei lavori dell'Ufficio Commissariale di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 250/97, alla rilevazione della consistenza dei beni insistenti sul sedime aeroportuale, trasmettendola all'Amministrazione finanziaria, per gli adempimenti di competenza.
3. A decorrere dalla data dell'affidamento e per l'intera durata della concessione, la *Concessionaria* è "ente proprietario" ai sensi e per gli effetti previsti dal codice della strada e dal relativo regolamento.
4. Le opere realizzate dalla *Concessionaria* o da terzi sul sedime aeroportuale si considerano di proprietà dei soggetti che le hanno realizzate sino al termine dell'affidamento della gestione aeroportuale.
5. Qualora, in caso di revoca, risultassero beni non completamente ammortizzati, l'*E.N.A.C.* o il subentrante provvedono a rimborsare alla

Concessionaria il valore delle opere non amovibili realizzate con fondi della medesima nei limiti della quota di valore residuo riferito al periodo di durata di cui all'articolo 2.

ARTICOLO 10 - SCADENZA DELLA CONCESSIONE E MODALITA' DI RICONSEGNA DEI BENI

1. Alla scadenza della concessione o in caso di revoca o di decadenza, l'*E.N.A.C.*, in contraddittorio con la *Concessionaria*, redige un verbale di riconsegna dei beni con il relativo stato d'uso.
2. L'*E.N.A.C.* comunica alla *Concessionaria* un termine perentorio per la riparazione dei danni riscontrati sui beni insistenti sul sedime aeroportuale, scaduto il quale, può provvedere l'*E.N.A.C.* rivalendosi con interessi sulla *Concessionaria*.
3. L'Amministrazione dello Stato, al termine della concessione, riacquisisce la piena proprietà, libera da pesi e limitazioni, degli immobili e impianti fissi e delle altre opere comunque realizzate dalla *Concessionaria* o da terzi sul suolo demaniale dell'aeroporto di Pescara. I beni mobili e le attrezzature acquistati con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di affidamento della concessione, rimangono in proprietà dell'acquirente, salvo il diritto dell'*E.N.A.C.* di acquisire in tutto o in parte quelli che hanno trovato remunerazione in tariffa al loro valore contabile residuo.
4. L'Amministrazione dello Stato acquisisce, altresì, le aree comunque strumentali entrate a far parte della struttura aeroportuale, con le eventuali opere ivi realizzate, a seguito di intervenuto ampliamento del sedime aeroportuale.

ARTICOLO 11 - OBBLIGHI VERSO GLI ENTI DI STATO



1. La *Concessionaria* adotta le iniziative utili a favorire lo svolgimento dei servizi istituzionali delle Amministrazioni e degli Enti di Stato presenti in aeroporto.
2. Su indicazione dell'*E.N.A.C.*, la *Concessionaria* mette a disposizione i locali e le aree necessari all'espletamento dei compiti dell'*E.N.A.C.* e degli altri soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto, impegnandosi ad effettuare su richiesta la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché a provvedere alla conduzione degli impianti ed alle relative forniture.
3. L'uso dei locali e delle aree di cui al comma precedente è gratuito ove gli stessi risultino direttamente o strumentalmente connessi ai compiti istituzionali da espletarsi all'interno del sedime aeroportuale. In tutti gli altri casi il corrispettivo dovuto alla *Concessionaria* è determinato, su proposta della stessa, dall'*E.N.A.C.*, tenuto conto del costo di realizzazione e del valore commerciale dei beni, salvo quanto prescritto dalla Delibera CIPE 86/2000, nonché le eventuali disposizioni che saranno emanate ai sensi della legge n. 248/05.
4. Gli oneri per manutenzione, somministrazione e servizi sono a carico della *Concessionaria* per i beni direttamente strumentali all'espletamento di attività aeroportuali di competenza dell'*E.N.A.C.* e dei soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto.
5. Per tutti i beni che non rientrano nelle ipotesi di cui al precedente comma 4, gli oneri di cui sopra, previa verifica dell'*E.N.A.C.*, sono a carico dell'Amministrazione richiedente e verranno addebitati in ragione dei costi sostenuti.





ARTICOLO 12 - PIANI DI SVILUPPO, PIANI REGOLATORI, PROGETTI, REALIZZAZIONE DELLE OPERE

1. La *Concessionaria*, presenta all'*E.N.A.C.*, annualmente dalla data di affidamento, una relazione sullo stato di attuazione del programma di intervento e del relativo piano degli investimenti, comprendente anche i riferimenti alle eventuali nuove opere non previste, alle variazioni ed agli aggiornamenti che comunque debbono essere coerenti con lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e con il programma originario approvato e dovranno tenere conto dell'andamento delle attività aeroportuali.
2. La *Concessionaria*, fermi restando gli adempimenti di cui al comma 1 del presente articolo e l'obbligo di informazione ai fini della vigilanza prevista all'articolo 5, comma 4, presenta all'approvazione dell'*E.N.A.C.*, non oltre i sei mesi precedenti la scadenza di ogni quadriennio dall'affidamento della concessione di gestione totale, il programma di intervento, corredato dal piano degli investimenti e dal piano economico-finanziario, da realizzare nel quadriennio successivo.
3. Entro un anno dall'affidamento, la *Concessionaria* presenta il Piano regolatore generale di aeroporto, coerente al programma di intervento, per la conseguente approvazione dell'*E.N.A.C.* che procede d'intesa con il Ministero delle infrastrutture, ai sensi dell'articolo 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, e relativa normativa di attuazione.
4. I progetti delle opere da realizzare, quelli delle nuove opere non previste, delle variazioni e degli aggiornamenti sono presentati all'*E.N.A.C.* dalla *Concessionaria* e approvati in conformità alla vigente normativa quadro sui Lavori Pubblici. L'*E.N.A.C.* ne verifica la conformità al programma di

intervento quadriennale di cui al comma 2 e, laddove definito, al Piano regolatore generale di aeroporto. Verifica altresì la congruità rispetto alle esigenze istituzionali, operative e commerciali dei soggetti operanti in aeroporto.

5. La realizzazione delle opere avviene sotto la responsabilità della *Concessionaria*, la quale è tenuta all'osservanza delle vigenti disposizioni legislative e regolamentari e delle direttive comunitarie, assumendo, nell'affidamento dei lavori, la qualità di ente aggiudicatore.
6. Le opere realizzate entro il sedime aeroportuale sono soggette a collaudo conformemente alla normativa quadro sui Lavori Pubblici, con oneri a carico della *Concessionaria*.

ARTICOLO 13 - RESPONSABILITA' ED ASSICURAZIONE

1. La *Concessionaria* è responsabile dei danni arrecati a persone o cose, in conseguenza dell'attività svolta nell'esercizio della concessione.
2. Su tutti i beni destinati direttamente o indirettamente alla gestione aeroportuale, la *Concessionaria* sottoscrive una polizza assicurativa, con compagnia di rilevanza almeno nazionale, per un valore congruo da determinare d'intesa con l'E.N.A.C., contro il rischio: degli incendi dovuti anche a colpa grave o comportamenti dei suoi dipendenti o di terzi; della caduta di aerei o di parti di essi o di cose trasportate da aerei; dello scoppio di apparecchi a vapore; degli impianti a combustione solidi, liquidi e gas, impianti elettrici in genere, impianti con impiego di sostanze radioattive; degli impianti di riscaldamento e condizionamento; dei danni derivanti da eventi naturali.
3. La *Concessionaria* provvede alla copertura assicurativa dei rischi connessi

- alla esplicazione della propria attività nell'ambito aeroportuale, per danni che comunque possano derivare alle Amministrazioni e Enti presenti in aeroporto e/o a terzi.
4. Nella polizza di assicurazione dei beni, deve essere stabilito che, in caso di sinistro, il risarcimento liquidato a termini di polizza sarà dalla compagnia assicuratrice pagato all'E.N.A.C., salvo che quest'ultimo non autorizzi il pagamento a favore della *Concessionaria*, nel qual caso l'obbligo di riparazione del danno graverà sulla *Concessionaria* stessa.
 5. In entrambe le polizze di cui ai precedenti commi 2 e 3 dovrà essere convenuto che non potranno aver luogo diminuzioni o storni di somme assicurate, né disdetta del contratto, senza il consenso preventivo dell'E.N.A.C..
 6. I massimali relativi ad ambedue le suddette polizze sono soggette a revisione biennale in relazione alla svalutazione monetaria calcolata sulla base dell'indice dei prezzi al consumo e reso noto dall'ISTAT, nonché in relazione alla variazione della consistenza e del valore dei beni.
 7. Ove il valore da risarcire per danni arrecati a persone e cose, ecceda i singoli massimali coperti dalle predette polizze, l'onere relativo dovrà intendersi a totale carico della *Concessionaria*.
 8. Con cadenza annuale, la *Concessionaria* invia ai competenti uffici territoriali dell'E.N.A.C., una dichiarazione concernente la regolarità dei pagamenti dei ratei assicurativi.
 9. In relazione ad esigenze di regolazione e/o di sicurezza, l'E.N.A.C. può impartire indicazioni in merito alla copertura assicurativa, anche per la estensione dei rischi di cui ai commi 2 e 3, cui la *Concessionaria* è tenuta

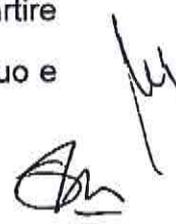


a conformarsi.

ARTICOLO 14 - INADEMPIENZE E SANZIONI

L'E.N.A.C., qualora accerti violazioni a quanto previsto dal codice della navigazione o dalla presente convenzione, nonché, in caso di:

- ritardo nella presentazione del Piano regolatore generale di aeroporto, rispetto ai termini indicati;
- ritardo nell'attuazione del programma di intervento, corredato dal relativo piano degli investimenti ed economico-finanziario, di cui all'articolo 12, comma 2;
- ritardo nella presentazione dei dati necessari alla stipula del contratto di programma quadriennale secondo la vigente normativa di settore, nonché ritardo nella presentazione del programma di intervento di cui all'articolo 12, comma 2;
- ritardo nel conseguimento degli obiettivi di qualità previsti dalla carta dei servizi di cui all'articolo 6;
- ritardo nella presentazione della relazione quadriennale a consuntivo, ingiunge alla *Concessionaria*, ferma restando la possibilità di applicazione dei provvedimenti di cui al successivo articolo, ove sussistano i presupposti, nonché l'obbligo della *Concessionaria* a provvedere, il pagamento di una penale pari al 20% del canone annuo e comunque non inferiore a € 50.000,00 (cinquantamila). In caso di recidiva della stessa tipologia di infrazione nel corso del biennio, da calcolare a decorrere dalla data della prima infrazione, la penale è pari al 40% del canone annuo e comunque non inferiore a € 100.000,00 (centomila). Per violazioni, anche di tipologie diverse, a partire dalla terza nel corso del biennio, la penale è pari al 70% del canone annuo e



comunque non inferiore a € 170.000,00 (centosettantamila).

Qualora l'E.N.A.C. accerti violazioni relative al mancato rispetto della normativa in materia di sicurezza, con particolare riferimento alle norme contenute nel Regolamento CE 2320 del 16 dicembre 2002 e nel decreto ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85 recante il Regolamento per l'affidamento dei servizi di sicurezza, ferma restando, ove sussistano i presupposti, la possibilità di applicazione dei provvedimenti di cui al successivo articolo nonché l'obbligo della *Concessionaria* a provvedere, ingiunge alla *Concessionaria* il pagamento di una penale pari al 30% del canone annuo e comunque non inferiore a € 75.000,00 (settantacinquemila) e, in caso di recidiva entro il biennio, da calcolare a decorrere dalla data dell'infrazione, pari al 60% del canone annuo e comunque non inferiore a € 150.000,00 (centocinquantamila).

L'E.N.A.C. è tenuto a comunicare al Ministero dei trasporti l'irrogazione e la misura delle sanzioni disposte.

14 bis - REVOCA E DECADENZA DELLA CONCESSIONE

1. Per preminenti sopraggiunte ragioni di pubblico interesse, nei casi di gravi e/o reiterate violazioni del codice della navigazione o della presente convenzione, nonché di violazioni della disciplina relativa alla sicurezza di cui all'articolo precedente o in caso di perdita dei requisiti necessari per la certificazione ai sensi del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, in caso di mancata presentazione del Piano regolatore generale di aeroporto nell'ulteriore termine fissato dall'ente, di mancata attuazione del programma di intervento e del piano degli investimenti nell'ulteriore termine fissato dall'ente, o al verificarsi di eventi da cui risulti che la



Concessionaria non si trova più nella capacità di gestire l'aeroporto, l'E.N.A.C., propone motivatamente la revoca della concessione e contestualmente propone la nomina di un commissario per la gestione operativa dell'aeroporto, fino all'affidamento della gestione totale mediante le procedure di cui all'articolo 704 del codice della navigazione.

2. Contestualmente al decreto di revoca della concessione, l'E.N.A.C. viene reimmesso di diritto nel possesso derivante dall'assegnazione, in uso gratuito, dei beni oggetto della concessione, rilevando anticipatamente anche le opere e gli impianti realizzati dalla *Concessionaria*. Per gli interventi effettuati in autofinanziamento dalla *Concessionaria*, l'E.N.A.C., sentiti gli organi competenti dell'Amministrazione finanziaria, corrisponde un indennizzo da liquidare secondo i criteri stabiliti dall'articolo 9, comma 5, della presente convenzione.
3. L'E.N.A.C., ferme restando le facoltà previste dall'articolo precedente, previa contestazione di specifiche violazioni degli obblighi di cui all'articolo 4 o di quelli previsti dal codice della navigazione, nonché nei casi di perdita dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, ovvero di mancata presentazione dei dati necessari alla stipula del contratto di programma quadriennale che recepisce la vigente normativa di settore e, in particolare, del programma di intervento di cui all'articolo 12, comma 2, o nei casi di mancato conseguimento degli obiettivi di qualità previsti nella carta dei servizi di cui all'articolo 6, assegna alla *Concessionaria* un termine non inferiore a 30 giorni per le osservazioni ed individua, a seguito di contraddittorio con la medesima, i necessari interventi da effettuarsi da parte della

Concessionaria medesima a pena di decadenza dalla concessione, in un termine congruo e comunque non inferiore a 90 giorni.

4. La *Concessionaria* decade automaticamente dalla concessione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del canone o in caso di dichiarazione di fallimento della *Concessionaria*; decade altresì automaticamente in caso di mancato conseguimento, allo scadere del primo quadriennio, dell'equilibrio economico-finanziario della gestione.
5. A seguito della decadenza dalla concessione, l'*E.N.A.C.* viene reimmesso di diritto nel possesso derivante dall'assegnazione, in uso gratuito, dei beni oggetto della concessione e contestualmente viene nominato un commissario per la gestione operativa dell'aeroporto, fermo restando, in ogni caso, il diritto al risarcimento, ai sensi dell'articolo 1218 del codice civile, per eventuali danni causati da azione od omissione della *Concessionaria*.
6. Alla *Concessionaria* decaduta non spetta alcun rimborso per le opere eseguite, né per le spese sostenute.

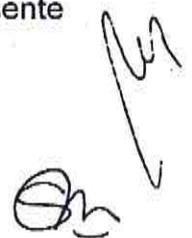
ARTICOLO 15 - CAUZIONE

1. A garanzia del pieno ed esatto adempimento degli obblighi assunti, la *Concessionaria*, entro trenta giorni dalla data in cui acquista efficacia il decreto approvativo del presente atto, costituisce una cauzione a favore dell'*E.N.A.C.*, di ammontare pari ad un'annualità del canone concessorio, giusta fideiussione bancaria e/o polizza assicurativa rilasciate da istituti a rilevanza almeno nazionale, presentando all'*E.N.A.C.* la relativa quietanza.
2. L'ammontare della cauzione è aggiornato coerentemente alle rideterminazioni annuali del canone concessorio.

3. Alla scadenza della concessione e nelle ipotesi di revoca e di decadenza, salvo quanto stabilito dal successivo comma 5, l'*E.N.A.C.* autorizza lo svincolo della cauzione previo accertamento dei dovuti adempimenti da parte della *Concessionaria* e dell'inesistenza di pendenze derivanti da azioni od omissioni della *Concessionaria* stessa o dei suoi agenti.
4. L'*E.N.A.C.* può procedere, senza diffida o procedimento giudiziario, all'incameramento della cauzione, fino a concorrenza dell'importo dovuto, per danni derivanti da comportamenti imputabili alla *Concessionaria*, fatto salvo comunque il diritto dell'*E.N.A.C.* al risarcimento dei maggiori danni.
5. L'*E.N.A.C.* può procedere, senza diffida o procedimento giudiziario, all'incameramento della cauzione in caso di mancato pagamento di una annualità di canone.

ARTICOLO 16 - ARBITRATO

1. Salva la facoltà delle parti di adire l'Autorità Giudiziaria competente, le controversie comunque concernenti il rapporto concessorio anche scaduto sono devolute ad un collegio di tre arbitri rituali, dei quali, uno nominato dall'*E.N.A.C.*, uno dalla *Concessionaria* ed uno, con funzioni di presidente del collegio, che viene designato dai due arbitri come sopra nominati. In caso di mancato accordo tra le parti su quest'ultima designazione, alla nomina del Presidente del collegio arbitrale provvede il Presidente del Consiglio di Stato. Il collegio arbitrale ha sede in Roma.
2. L'*E.N.A.C.* si intende comunque sollevata da ogni responsabilità e rimane estranea ad ogni controversia che interessi la *Concessionaria*, i subconcessionari, e i terzi in relazione alla concessione di cui alla presente convenzione.





ARTICOLO 17 - DOMICILIO LEGALE E FISCALE

- 1. Agli effetti della presente convenzione, la Concessionaria elegge il proprio domicilio legale e fiscale in Pescara, Via Tiburtina km 229,100, al quale indirizzo devono essere notificati gli atti riguardanti la presente convenzione.

ARTICOLO 18 - ONERI E SPESE CONTRATTUALI

- 1. Le spese di bollo, copiatura, registrazione fiscale e tutte le altre inerenti alla presente convenzione sono a totale carico della Concessionaria.

ARTICOLO 19 - RINVIO A NORME DI LEGGE E REGOLAMENTARI

- 1. La presente convenzione si conforma automaticamente alle norme nazionali e comunitarie che dovessero entrare in vigore.
2. Per quanto non espressamente contemplato nella presente convenzione, si richiamano le disposizioni del codice della navigazione e le norme contenute nel Regolamento di amministrazione e contabilità dell'E.N.A.C..

ARTICOLO 20 - EFFICACIA DELLA CONVENZIONE

La presente convenzione stipulata a conclusione dei procedimenti di affidamento della gestione, di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 7 del regolamento 12 novembre 1997, n. 521, è soggetta ad approvazione ministeriale ed è vincolante per l'E.N.A.C. a decorrere dalla data in cui acquista efficacia il provvedimento di approvazione del presente atto, mentre vincola la Concessionaria fin dal momento della sua sottoscrizione.

Roma, 14 giugno 2007

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Silvano Manera

Società S.A.G.A. S.p.A.

[Handwritten signature]



REGIONE ABRUZZO

GIUNTA REGIONALE

ATTUAZIONE DEL “COMMON UNDERSTANDING” SOTTOSCRITTO DALLA PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI – DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE EUROPEE CON LA COMMISSIONE
EUROPEA PER RAFFORZARE GLI ASSETTI ISTITUZIONALI AI FINI DI UN PIÙ EFFICACE CONTROLLO
DEGLI AIUTI DI STATO IN ITALIA

« SCHEDA DI CONTROLLO PER LA VERIFICA EX ANTE SULLA PRESENZA DI AIUTI DI STATO »

(Allegato C)

- Nozione di aiuto di Stato e deroghe

L'articolo 107 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) è composto di tre commi. Il 1° contiene la nozione di aiuto di Stato "incompatibile". Il 2° prevede delle deroghe *de iure* alla incompatibilità; il 3° prevede delle ipotesi secondo le quali la Commissione Europea può discrezionalmente dichiarare compatibile l'aiuto.

L'articolo 108 TFUE riprende letteralmente, con i dovuti aggiustamenti, l'art. 88 del TCE. La disposizione introduce norme procedurali per l'applicazione dell'art. 107 TFUE, istituendo un meccanismo di controllo sugli aiuti di Stato affidato alla Commissione ed in casi eccezionali al Consiglio.

Sezione 2 Aiuti concessi dagli Stati

Articolo 107 (ex articolo 87 del TCE)

1. *Salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.*
2. *Sono compatibili con il mercato interno:*
 - a) *gli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti;*
 - b) *gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali;*
 - c) *gli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania, nella misura in cui sono necessari a compensare gli svantaggi economici provocati da tale divisione. Cinque anni dopo l'entrata in vigore del trattato di Lisbona, il Consiglio, su proposta della Commissione, può adottare una decisione che abroga la presente lettera.*
3. *Possono considerarsi compatibili con il mercato interno:*
 - a) *gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, nonché quello delle regioni di cui all'articolo 349, tenuto conto della loro situazione strutturale, economica e sociale;*
 - b) *gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro;*
 - c) *gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse;*
 - d) *gli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, quando non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza nell'Unione in misura contraria all'interesse comune;*
 - e) *le altre categorie di aiuti, determinate con decisione del Consiglio, su proposta della Commissione.*

Articolo 108 (ex articolo 87 del TCE)

1. *La Commissione procede con gli Stati membri all'esame permanente dei regimi di aiuti esistenti in questi Stati. Essa propone a questi ultimi le opportune misure richieste dal graduale sviluppo o dal funzionamento del mercato interno.*

2. *Qualora la Commissione, dopo aver intimato agli interessati di presentare le loro osservazioni, constati che un aiuto concesso da uno Stato, o mediante fondi statali, non è compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, oppure che tale aiuto è attuato in modo abusivo, decide che lo Stato interessato deve sopprimerlo o modificarlo nel termine da essa fissato.*

Qualora lo Stato in causa non si conformi a tale decisione entro il termine stabilito, la Commissione o qualsiasi altro Stato interessato può adire direttamente la Corte di giustizia dell'Unione europea, in deroga agli articoli 258 e 259.

A richiesta di uno Stato membro, il Consiglio, deliberando all'unanimità, può decidere che un aiuto, istituito o da istituirsi da parte di questo Stato, deve considerarsi compatibile con il mercato interno, in deroga alle disposizioni dell'articolo 107 o ai regolamenti di cui all'articolo 109, quando circostanze eccezionali giustificano tale decisione. Qualora la Commissione abbia iniziato, nei riguardi di tale aiuto, la procedura prevista dal presente paragrafo, primo comma, la richiesta dello Stato interessato rivolta al Consiglio avrà per effetto di sospendere tale procedura fino a quando il Consiglio non si sia pronunciato al riguardo.

Tuttavia, se il Consiglio non si è pronunciato entro tre mesi dalla data della richiesta, la Commissione delibera.

3. *Alla Commissione sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. Se ritiene che un progetto non sia compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, la Commissione inizia senza indugio la procedura prevista dal paragrafo precedente. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.*

4. *La Commissione può adottare regolamenti concernenti le categorie di aiuti di Stato per le quali il Consiglio ha stabilito, conformemente all'articolo 109, che possono essere dispensate dalla procedura di cui al paragrafo 3 del presente articolo.*

SCHEDA DI CONTROLLO - A

per l'esonero dalla verifica *ex ante* della compresenza degli elementi costitutivi di un aiuto di Stato

Informazioni generali

Amministrazione coinvolta:

(per amministrazione competente dovrà essere indicata: Regione Abruzzo - Giunta regionale)

Dipartimento regionale competente : DPE – Dipartimento *Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica*

Servizio proponente: DPE003 – Servizio *Porti, Aeroporti, Dighe*

Tipologia dell'atto:

- proposta di legge regionale,
- proposta di regolamento regionale,
- proposta di atto presidenziale
- proposta di deliberazione di Giunta regionale (con o senza Avviso o Bando)
- proposta di determinazione direttoriale (con o senza Avviso o Bando)
- proposta di determinazione dirigenziale (con o senza Avviso o Bando)
- Altro (specificare)

Giunta Regionale e d'Abruzzo

Descrizione sintetica dell'intervento: PDLR per concessione contributo finanziario alle funzioni pubbliche dell'Aeroporto d'Abruzzo.

Indicare (se possibile):

Finalità: _____

Obiettivo principale: _____

Durata: _____

Stanziamiento complessivo: _____

Stanziamiento annuale: _____

Ammontare stimato per ogni beneficiario: _____

Sezione "0" – Criteri di esclusione per la mancata effettuazione della verifica ex ante sugli aiuti di Stato.

Non si procede alla compilazione della scheda di controllo B perché: (segnare con una X l'opzione prescelta)

- L'Amministrazione regionale non è l'amministrazione responsabile della concessione dell'aiuto (ad esempio perché l'amministrazione si limita a trasferire risorse ad un soggetto terzo (esterno o interno al sistema regionale) che è l'effettivo responsabile dell'attuazione della misura, e al quale si rinvia per la valutazione di competenza sugli aiuti di Stato);
- L'atto non contiene gli elementi di dettaglio che consentono di effettuare una valutazione compiuta per i profili inerenti gli aiuti di Stato, pertanto, si rinvia la compilazione della scheda al momento dell'adozione di un atto successivo d'attuazione (ad es: approvazione Linee d'Indirizzo POR FESR e PO FSE);
- La proposta di atto non assume rilievo, per la verifica ex ante sugli aiuti di Stato, in quanto:
 - contiene modifiche ad una misura di aiuto già esistente avente numero SA e tali modifiche assumono carattere puramente formale e amministrativo, che non possono alterare la valutazione della compatibilità della misura di aiuto esistente;
 - dà attuazione, (o apporta modifiche che non possono alterare la valutazione della compatibilità della misura di aiuto) a provvedimenti per i quali la scheda per il controllo ex ante è stata già compilata in data (specificare estremi del provvedimento già adottato);
 - dà attuazione a norme o provvedimenti sui quali una autorità statale competente ha già espresso una propria valutazione di non sussistenza di aiuti di Stato (indicare gli estremi delle fonti statali che contengono tale valutazione negativa);
 - dà attuazione (o apporta modifiche che non possono alterare la valutazione della compatibilità della misura di aiuto) a norme o provvedimenti che sono stati qualificati dalla Commissione europea come non configuranti aiuti di Stato (specificare il codice attribuito alla valutazione sull'ipotesi di aiuto SA.);
- con riferimento al finanziamento pubblico contenuto nella proposta di atto perché:
 - i soggetti che traggono un vantaggio economico, diretto o indiretto dall'intervento, non sono un'impresa, ai sensi della normativa europea in materia di concorrenza, perché non svolgono attività economica in quanto non offrono beni o servizi in un contesto di mercato;
 - l'attività svolta dal beneficiario, secondo le modalità organizzative definite a livello statale, non rientra in un mercato e non vi sono altri operatori economici che possono o che sono disposti ad offrire il medesimo servizio;
 - la partecipazione pubblica al capitale di un'impresa, anche di maggioranza, dà luogo solo all'esercizio di diritti connessi alla qualità di azionista;
 - perché gli enti finanziati agiscono in veste di autorità pubblica esercitando i c.d. poteri d'imperio;
 - l'attività finanziata rientra nelle funzioni essenziali dell'autorità pubblica (o è ad esse connessa per la sua natura, per il suo oggetto e per le norme cui essa è soggetta) o qualora l'attività economica è comunque indissociabile da tali funzioni essenziali;
 - (nel campo dei Servizi di Interesse Generale - SIG) l'attività svolta dal soggetto da finanziare è esclusa dal campo di applicazione della normativa europea ai sensi della recente Comunicazione (2016/C 262/01) sulla nozione d'aiuto di Stato (par. 2.5) in quanto attività vincolata ad obblighi specifici di servizio pubblico, proprio perché considerate di interesse generale dall'autorità pubblica. In particolare si fa riferimento alle attività inerenti l'istruzione, la formazione professionale e l'attività di ricerca e sviluppo;
 - (nel campo specifico della RSI), l'attività economica da finanziare, svolta dal medesimo soggetto che effettua attività di ricerca esclusa, è puramente accessoria rispetto a quella non economica, e

pur assorbendo gli stessi fattori di produzione (quali materiali, attrezzature, manodopera e capitale fisso), la capacità destinata ogni anno a tali attività economiche non supera il 20 % della pertinente capacità annua complessiva dell'entità (ripartizione comprovabile mediante l'esame dei rendiconti finanziari annui del soggetto beneficiario). (v. par. 2.1.1 - Comunicazione della Commissione – Disciplina degli aiuti di Stato a favore di Ricerca Sviluppo e Innovazione (2014/C 198/01);

(nel campo della Cultura) l'attività svolta dal soggetto da finanziare è esclusa dal campo di applicazione della normativa europea ai sensi della recente Comunicazione (2016/C 262/01) sulla nozione d'aiuto di Stato (par. 2.6 e punti 196 e 197);

Altro: ... (a mero titolo di esempio si citano):

- misure che non creano distorsione alla concorrenza o che non hanno impatto sugli scambi tra Stati membri, per le tipologie di finanziamento con "impatto prettamente locale" di cui al paragrafo 6.2 - punti 196 e 197 e paragrafo 7.2.2. della recente Comunicazione (2016/C 262/01) sulla nozione d'aiuto di Stato;

- misure che non concedono alcun vantaggio economico (diretto ed indiretto) perché concesse nel rispetto del "Criterio dell'operatore in un economia di mercato" (c.d. MEO Test) paragrafo 4.2 della recente Comunicazione (2016/C 262/01) sulla nozione d'aiuto di Stato.

Ai fini della redazione della presente Scheda, nonché per le considerazioni che hanno condotto all'esclusione dalla verifica *ex ante* sulla sussistenza di ogni ipotesi di aiuti di Stato, si precisa che il Servizio competente per l'adozione dell'atto di cui alla proposta in esame:

HA RICHiesto il supporto al *Distinct Body* con nota del
(Il supporto è stato richiesto per la compilazione della sezione e/o punto/i specifico/i della scheda.)

NON HA RICHiesto il supporto al *Distinct Body*.

Luogo e data _____

Il Dirigente del Servizio proponente
(Dott.)

Il Direttore del Dipartimento proponente
(Dott. S.S. SAN PAOLO TORGANTE)



SCHEDA DI CONTROLLO - B

per la verifica *ex ante* della compresenza degli elementi costitutivi di un aiuto di Stato

Informazioni generali

Amministrazione regionale coinvolta:

(per amministrazione competente dovrà essere indicata: Giunta regionale)

Dipartimento regionale competente : _____

(come *Autorità Responsabile* ai sensi del DPR n. Istitutivo del Registro Nazionale degli Aiuti)

Servizio proponente: _____

(come *Soggetto concedente* ai sensi del DPR n. Istitutivo del Registro Nazionale degli Aiuti)

Tipologia dell'atto:

- proposta di legge regionale
- proposta di regolamento regionale
- proposta di atto presidenziale
- proposta di deliberazione di Giunta regionale (con o senza Avviso o Bando)
- proposta di determinazione direttoriale (con o senza Avviso o Bando)
- proposta di determinazione dirigenziale (con o senza Avviso o Bando)

Giunta Regionale d'Abruzzo

Descrizione sintetica dell'intervento: _____

Indicare (se possibile):

Finalità: _____

Obiettivo principale: _____

Durata: _____

Stanziamiento complessivo: _____

Stanziamiento annuale: _____

Ammontare stimato per beneficiario: _____

Sezione "1" – Criteri per verificare l'eventuale presenza di un aiuto di stato

1. Utilizzo di risorse pubbliche		
1.a Il provvedimento prevede l'impiego di risorse di natura pubblica?	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
Indicare una delle opzioni:		
<input type="checkbox"/> il vantaggio è concesso a valere su risorse del bilancio pubblico delle Autorità nazionali o del bilancio di altri enti pubblici sulla cui destinazione le Autorità nazionali esercitano la propria discrezionalità (statali, regionali, Fondi Strutturali e di Investimento europei - SIE), oppure		
<input type="checkbox"/> il vantaggio è concesso a valere su risorse che non originano direttamente o indirettamente dall'Autorità pubblica, ma che originano da soggetti privati e sulle quali tuttavia l'Autorità pubblica esercita il controllo in termini di influenza dominante sulla destinazione d'uso delle stesse (es. tributi parafiscali o contributi privati resi obbligatori da un atto dell'Autorità pubblica);		
<input type="checkbox"/> altro (specificare)		
FORSE <input type="checkbox"/> (specificare gli eventuali dubbi)		
In caso in cui si intenda rispondere NO al punto 1.a, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi all'origine statale delle risorse forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE (2016/C 262/01) sulla nozione di Aiuto di Stato.		

1.b – Le risorse sono imputabili all'autorità pubblica?	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> il vantaggio è concesso direttamente dall'Autorità pubblica in quanto parte integrante dell'amministrazione pubblica;		
<input type="checkbox"/> il vantaggio è concesso attraverso intermediari (istituti di credito, agenzie, società finanziarie) che agiscono sotto il controllo dell'Autorità pubblica (azionariato, diritti di voto, nomine del presidente e dei membri dei rispettivi consigli d'amministrazione) o su direttiva dell'Autorità pubblica.		
<input type="checkbox"/> altro (specificare)		
FORSE <input type="checkbox"/> (specificare gli eventuali dubbi)		
In caso in cui si intenda rispondere NO al punto 1.b, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi all'origine statale delle risorse forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE (2016/C 262/01) sulla nozione di Aiuto di Stato.		

2. Beneficiari e selettività

Le norme in materia di aiuti di Stato si applicano solo se il beneficiario è un'impresa. Per impresa si intende qualsiasi entità che esercita attività economica, ovvero un'attività che consiste nell'offrire beni e servizi in un mercato, a prescindere dal suo status giuridico (pubblico o privato), dalle modalità di finanziamento, dal conseguimento o meno dello scopo di lucro, nonché dalla capacità di conseguire utili.

2.a Attività economica

L'aiuto viene concesso in relazione ad un'attività economica?

SI NO

In caso in cui si intenda rispondere **NO** al punto 2.a, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi alla nozione di impresa e di attività economica forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE (2016/C 262/01) sulla nozione di Aiuto di Stato.

2.b Presenza di selettivitàSI NO

La misura è selettiva perché avvantaggia in via diretta o indiretta solo alcune tipologie di imprese.

Indicare se la selettività riguarda imprese individuate per:

- identità (aiuti ad hoc);
- dimensione;
- settore economico o attività (indicare quali);
- area geografica¹ (indicare quale);
- altre caratteristiche pre-determinate (ad esempio regimi rivolti solo a determinati soggetti giuridici, o solo ad imprese neo-costituite, ecc...);
- caso di finanziamento pubblico di infrastrutture ad utilizzo commerciale, attraverso la limitazione, di diritto o di fatto, dell'accesso all'infrastruttura solo a taluni utenti commerciali;
- altro (specificare) :

FORSE (specificare gli eventuali dubbi)

In caso in cui si intenda rispondere **NO** al punto 2.b, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi alla selettività forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE (2016/C 262/01) sulla nozione di Aiuto di Stato.

Se si è risposto **NO** al presente punto 2, non compilare il successivo punto 3.

Se si è risposto **SI** ad entrambi i punti 1 e 2, compilare il successivo punto 3 per verificare la presenza di un aiuto di Stato.

¹ Si ricorda che il diritto europeo fa divieto di condizionare le misure di aiuto all'obbligo per il beneficiario di avere la propria sede nello Stato membro interessato o di essere stabilito prevalentemente in questo Stato, fermo restando il principio di territorialità in base al quale l'attività dell'Amministrazione regionale per sé si rivolge al proprio territorio di competenza. Le misure di aiuto potranno pertanto rivolgersi ad imprese aventi unità operativa sul territorio regionale ma non potranno richiedere alle imprese beneficiarie di avervi sede legale

3. Vantaggio economico

Il **vantaggio economico** è un **beneficio che un'impresa non avrebbe potuto ottenere sul mercato** (di norma perché lo Stato ha concesso il vantaggio gratuitamente o contro una remunerazione insufficiente). Per impresa si intende qualsiasi ente che esercita un'attività economica ai sensi della normativa nazionale e della Comunicazione UE (2016/C 262/01) della Commissione europea sulla nozione d'aiuto di Stato, tra cui rientrano, ad esempio, anche gli studi professionali.

Si è presenza di una concessione di vantaggio economico?

SI

NO

Indicare lo strumento di aiuto che conferisce il vantaggio economico:

- sovvenzione diretta (contributi o sovvenzioni a fondo perduto);
- abbuono di interessi (contributo in conto interessi);
- agevolazioni fiscali (es. detrazioni d'imposta, riduzione della base imponibile, riduzione dell'aliquota);
- differimento dell'imposta (esoneri fiscali, ammortamento accelerato);
- riduzione dei contributi di previdenza sociale (oneri sociali e previdenziali);
- estinzione o riduzione del debito;
- cessioni di beni o servizi a prezzi inferiori a quelli di mercato;
- garanzia (concessione di garanzie a condizioni più favorevoli di quelle di mercato);
- prestito agevolato (mutuo a tasso agevolato);
- riduzione del rischio collegato ad un investimento in un'impresa o in una serie di imprese;
- finanziamento del rischio collegato ad un investimento in grandi imprese o imprese quotate nel listino ufficiale di una borsa valori o di un mercato regolamentato;
- partecipazione al capitale (l'apporto di nuovo capitale all'impresa si effettua in circostanze che non sarebbero accettabili per un investitore privato operante nelle normali condizioni di mercato);
- compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale, che non rispetta tutte e 4 le condizioni *Altmark*;
- nel caso di intervento su infrastrutture:
 - per il *proprietario*: riduzione dei costi di costruzione, estensione o ammodernamento;
 - per il *gestore*: sollevamento da taluni oneri che il contratto di concessione riporrebbe in capo al gestore;
 - per l'*utente*: condizioni agevolate per l'accesso e la fruizione dell'infrastruttura.
- altro(specificare)

FORSE (specificare gli eventuali dubbi)

In caso in cui si intenda rispondere NO al punto 3, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi al vantaggio forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE (2016/C 262/01) sulla nozione di Aiuto di Stato.

In presenza dei requisiti di cui ai punti 1, 2 e 3 occorre presupporre che sia soddisfatto anche il criterio relativo alla potenziale **distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi**, fatti salvi i casi di cui alla Comunicazione della Commissione europea UE (2016/C 262/01).

In presenza dei requisiti di cui ai punti 1, 2 e 3 l'eventuale esclusione della distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi necessita di una indagine approfondita che non può essere fatta nel contesto della presente *check-list*.

Sezione "2"- Individuazione degli strumenti di compatibilità e delle procedure ai fini della legalità

Tenuto conto che come da analisi precedente, la verifica *ex ante* si conclude con la seguente valutazione:

Si è presenza di un aiuto di Stato?	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

In caso di risposta affermativa, indicare **gli eventuali strumenti utilizzabili** ai fini della *compatibilità* delle misure d'aiuto anche al fine di individuarne la corretta procedura, per la *legalità* dell'aiuto:

- de minimis** ai sensi del Regolamento (UE) n. 1407/2013
- esenzione dall'obbligo di notifica** preventiva ai sensi del **Regolamento (UE) 651/2014** (regolamento generale di esenzione per categoria di cui si specificano:
la Sezione _____ e gli articoli pertinenti _____)
- notifica preventiva**, da sottoporre a decisione della Commissione, nel rispetto della clausola di *Stand still* e ai sensi degli *Orientamenti* e delle *Linee guida* di settore
(indicare i riferimenti): _____

In mancanza di *Orientamenti* o *Linee guida* specificare la disciplina di riferimento dell'aiuto in oggetto:

- disposizione diretta del Trattato (TFUE)**
 - articolo 93
 - articolo 107.2 – specificare la lettera pertinente
 - articolo 107.3 – specificare la lettera pertinente
- disciplina sui Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG):**
 - Regolamento (UE) n. 360/2012** della Commissione del 25 aprile 2012 *relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore («de minimis») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (de minimis SIEG);*
 - Decisione 2012/21/UE di esenzione** degli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di SIEG
 - Regolamento (CE) n. 1370/2007** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai **servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia** e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70
 - Disciplina** dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2012/C 8/03)
- Caso da proporre a **pre notifica**

Ai fini della verifica *ex ante* di cui alla presente Scheda, si precisa che il Servizio competente per l'adozione dell'atto che prevede la concessione dei finanziamenti di cui alla proposta in esame:

- HA RICHIESTO il supporto² al *Distinct Body* con nota del**
(Il supporto è stato richiesto per la compilazione della sezione e/o punto/i specifico/i della presente scheda).
- NON HA RICHIESTO il supporto al *Distinct Body*.**

Luogo e data _____

Il Dirigente del Servizio proponente
o *Soggetto concedente*
(Dott.)

Il Direttore del Dipartimento
o *Autorità responsabile*
(Dott.)

² Si precisa che se si è risposto **FORSE** ad una delle domande presenti nella Scheda, il supporto del *Distinct Body* deve essere richiesto obbligatoriamente dai Servizi responsabili della compilazione della scheda, con la precisazione che il parere reso dal *Distinct Body* dovrà essere allegato: al modulo di notifica sulla piattaforma SANI2, oppure alla richiesta al DPE di valutazione preliminare e sommaria delle misure inquadrate nel Regolamento Generale di esenzione da notifica (GBER), e ad ogni altra richiesta di parere che il Servizio che predispose la misura di aiuto intenderà sottoporre al DPE.

D

RELAZIONE AL PROGETTO DI LEGGE REGIONALE
"CONTRIBUTO ALLE FUNZIONI PUBBLICHE SVOLTE DALL'AEROPORTO D'ABRUZZO"

Il presente progetto di legge propone un intervento finanziario a sostegno della società di gestione dell'Aeroporto d'Abruzzo, SAGA S.p.A. per le attività "non economiche" che la stessa, per conto della Regione, è tenuta a garantire, nel quadro delle c.d. *funzioni pubbliche (Public Remit)*.

L'intervento finanziario infatti riguarda l'impegno assunto dalla Regione sin dal 2000 con l'Accordo di Programma finalizzato alla ottimizzazione funzionale di aree ed attività presenti nell'aeroporto di Pescara, nei confronti dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione, per garantire l'operatività dello scalo per le attività di pubblica sicurezza, protezione civile e emergenza sanitaria.

L'intervento è sostanzialmente volto a mantenere una serie di attività operate sullo scalo dalle forze di Polizia, dei Vigili del Fuoco e della Guardia Costiera, nonché dalla Protezione civile e dalle ASL, che fanno intrinsecamente parte delle prerogative dei pubblici poteri e che non rientrano fra le c.d. attività "economiche" che la società SAGA S.p.A. normalmente svolge.

Il contributo è concesso nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato ed è riconducibile in particolare alle disposizioni contenute nella Comunicazione della Commissione europea (2016/C 262/01) sulla nozione di aiuto di Stato al paragrafo 2.2 *Esercizio dei pubblici poteri*, nonché a quelle stabilite al paragrafo 3.1, punto 35, della Comunicazione della Commissione europea (2014/C99/03) recante *Orientamenti in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*.

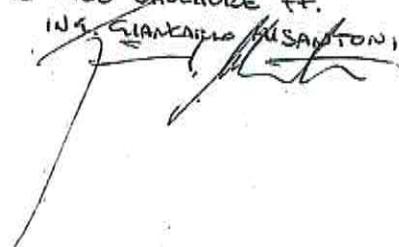
Ad ogni buon conto, al fine di distinguere le attività economiche da quelle non economiche, la società SAGA S.p.A. beneficiaria del finanziamento pubblico, ai sensi del punto 36 della Comunicazione della Commissione europea (2014/C99/03), è tenuta alla gestione separata della propria contabilità, distinguendone i relativi costi, finanziamenti ed entrate.

L'articolo 1 prevede la concessione di un contributo finanziario alla società di gestione dell'aeroporto d'Abruzzo di € 1.000.000,00 per l'annualità 2019 nei termini sopra illustrati.

L'articolo 2 contiene la norma finanziaria

L'articolo 3 contiene la norma per l'entrata in vigore.

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (assente)
IL VICE DIRETTORE FF.

ING. GIANCARLO DI SANTONI



IL DIRETTORE GENERALE

Giunta Regionale d'Abruzzo
Giunta Regionale d'Abruzzo
Giunta Regionale d'Abruzzo

PDLR AEROPORTO

Contributo alle funzioni pubbliche svolte dall'aeroporto d'Abruzzo

Articolo 1

(Concessione contributo per le funzioni pubbliche)

1. La Regione, tenuto conto di quanto previsto nell'Accordo siglato con il *Ministero dei Trasporti e della Navigazione* il 16.11.2000, al fine di garantire l'operatività dello scalo aeroportuale d'Abruzzo per consentire l'esercizio dei servizi pubblici essenziali attinenti le attività di sicurezza delle forze di Polizia, dei Vigili del Fuoco e della Guardia Costiera, nonché per assicurare i servizi di Protezione civile e di Emergenza e urgenza sanitari, concede alla società di gestione dell'aeroporto d'Abruzzo SAGA S.p.A. un contributo pari ad euro 1.000.000,00 per l'annualità 2019.
2. Il conferimento di cui al comma 1 è concesso dalla Regione per il finanziamento pubblico di attività non economiche che rientrano fra le funzioni essenziali di pubblico potere nel rispetto del paragrafo 3.1, punto 35, della Comunicazione della Commissione europea (2014/C99/03) recante *Orientamenti in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*, nonché del paragrafo 2.2 della Comunicazione della Commissione europea (2016/C 262/01) *relativa alla nozione degli aiuti di Stato di cui all'art. 107 paragrafo 1 del TFUE*;
3. La società di gestione dell'aeroporto d'Abruzzo SAGA S.p.A. ai sensi di quanto previsto dal punto 36 della Comunicazione della Commissione europea (2014/C99/03), per lo svolgimento congiunto di attività economiche e non economiche, è tenuta alla gestione separata della contabilità, distinguendo i relativi costi, finanziamenti ed entrate.

Articolo 2

(Norma finanziaria)

1. Agli oneri di cui alla presente legge si provvede mediante le seguenti variazioni da apportare per competenza e cassa allo stato di previsione delle entrate e delle spese di cui alla legge di bilancio 2019- 2021:
 - a) nello stato di previsione delle spese dell'esercizio 2019 è diminuito lo stanziamento iscritto nel Titolo 1, Missione 01, Programma 04, capitolo 11465/2, di euro 1.000.000,00;
 - b) nello stato di previsione delle spese dell'esercizio 2019 è iscritta nella Missione 10, Programma 04, Titolo 01, la somma di euro 1.000.000,00 da destinare all'assegnazione del contributo alla SAGA S.p.A. di cui all'articolo 1.

Articolo 3

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo in versione telematica (BURAT)

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (assente)

IL VICE DIRETTORE F.F.

ING. CLAUDIO MUSANTONI


IL DIRETTORE GENERALE