



Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

“Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea

RISOLUZIONE N. 5/2013

Oggetto: RISOLUZIONE ai sensi dell’ art. 3 l.r. n. 22/09 e dell’art. 115 del Regolamento interno per i lavori del Consiglio regionale - Partecipazione della Regione Abruzzo alla fase ascendente di formazione del diritto europeo - Consultazione pubblica della Commissione europea avente ad oggetto la proposta di *“Orientamenti UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree”*, assegnato come Prov. n. 6/UE/13

L’anno duemilatredici, il giorno 24 del mese di settembre, presso la Sala D’Annunzio del Consiglio Regionale in L’Aquila, si è riunita la 6^a Commissione consiliare di cui al Decreto n. 31 del 1.08.2013 del Presidente del Consiglio Nazario Pagano, convocata con nota prot.10664 del 19 settembre 2013.

Presidenza: Emiliano Di Matteo

Consigliere segretario: in assenza del consigliere segretario eletto, svolge le funzioni il consigliere Franco Caramanico.

Consiglieri presenti: Di Matteo, Mincone, Veri, Sulpizio, Caramanico;

Consiglieri assenti: Terra, De Matteis, Stati, Di Pangrazio, Costantini, Acerbo, Caporale, Saia.

La VI^a Commissione consiliare

VISTO l’art. 117, comma 5, della Costituzione;

VISTO il Trattato di Lisbona che modifica il Trattato sull’Unione Europea e il Trattato che istituisce la Comunità Europea (2007/C 306/01) pubblicato nella GUUE n. C. 306 del 17 dicembre 2007;

VISTO l’art 24 della 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*);

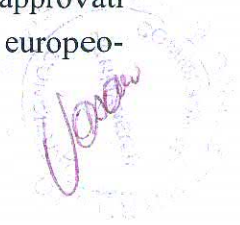
VISTO lo Statuto della Regione Abruzzo;

VISTI gli artt. 3 e 4 della l.r. 30 ottobre 2009, n. 22 (*Disposizioni sulla partecipazione della Regione Abruzzo ai processi normativi dell’Unione Europea e sulle procedure d’esecuzione degli obblighi europei*);

VISTO l’art. 115 del Regolamento interno per i lavori del Consiglio regionale;

VISTO il modello “Fase ascendente” approvato dall’Ufficio di Presidenza del Consiglio regionale con deliberazione n. 103 del 24 maggio 2011 e dalla Giunta regionale con deliberazione n. 370 del 31 maggio 2011;

VISTO il verbale del Consiglio regionale n. 131/10 del 30.10.2012 con il quale sono stati approvati gli indirizzi per la partecipazione della Regione Abruzzo alla fase ascendente del diritto europeo-Annualità 2012-2013;





Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

VISTO il verbale del Consiglio regionale n. 148/6 del 21 maggio 2013 con il quale sono stati approvati gli indirizzi in materia europea per l'annualità 2013 relativi alla partecipazione alla formazione e all'attuazione del diritto europeo (fasi "ascendente" e "discendente");

ATTESO che sia il verbale del Consiglio regionale n. 131/10 che il verbale del Consiglio regionale n. 148/6 individuano, tra le iniziative di interesse regionale cui partecipare in fase "ascendente" nell'ambito del processo di partecipazione delle Regioni alla normativa dell'Unione europea, anche quella riguardante la revisione della disciplina degli aiuti di Stato e la "Modernizzazione degli aiuti di Stato nei settori chiave";

CONSIDERATO che, in data 3 luglio 2013, la Commissione europea ha reso pubblica la proposta di "*Orientamenti UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*", lanciando una consultazione con scadenza il 25 settembre 2013;

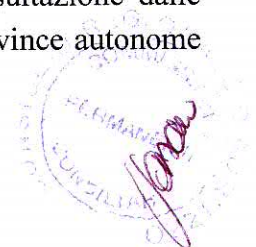
CONSIDERATO, altresì, che nonostante la consultazione non sia stata indetta ai sensi della procedura di cui all'articolo 24 della legge 234/2012 è ad essa propedeutica e preordinata e, pertanto, si applica per analogia la normativa regionale sopra richiamata riferita al citato art. 24, l. 234/2012;

DATO ATTO che, nella seduta della Commissione del 12 settembre 2013 la Dirigente del Servizio Affari Comunitari e Cooperazione Interistituzionale della Giunta regionale ha illustrato la proposta di orientamenti, riferendo altresì in merito agli esiti della riunione di coordinamento organizzata dal Dipartimento delle politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 settembre 2013;

DATO ATTO che alla medesima seduta della Commissione sono stati invitati ad assistere il Presidente ed i componenti della IV Commissione, chiamata ad esprimere parere sulla proposta ed il Presidente del CAL o un suo rappresentante (cfr. note del Presidente prot. n. 10063 e n. 10064 del 5.09.2013) e che ai lavori della stessa hanno assistito rappresentanti del Comune dell'Aquila e dell'aeroporto dei Parchi;

VISTA in merito alla suddetta consultazione la D.G.R. n. 661/C del 19 settembre 2013 (assegnata come Provv. 8/UE/2013), con la quale la Giunta regionale, ai sensi dell'art. 3 della l.r. 22/09, propone all'approvazione della VI Commissione consiliare le proprie osservazioni contenute nel documento posto in allegato (Allegato A) alla medesima DGR che ne costituisce parte integrante e sostanziale, precisando nelle premesse che:

- "le osservazioni contenute nel menzionato documento sono state elaborate con il supporto della S.A.G.A. S.p.A. (Società Abruzzese Gestione Aeroporto) e anche tenuto conto della posizione assunta dalle Regioni nei coordinamenti tecnici della Commissione Affari Comunitari ed internazionali della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e del Dipartimento Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri";
- "in ogni caso la posizione assunta nei coordinamenti tecnici su tale consultazione dalle Regioni sarà recepita anche in sede di Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ai fini della partecipazione alla predetta consultazione";





Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

VISTO il contributo tecnico proposto dall'ENAC al Dipartimento Politiche Europee, relativo ad alcune osservazioni riguardanti le regole sugli aiuti agli investimenti proposte dalla Commissione UE;

AUDITE nella seduta odierna:

- il Dirigente del Servizio Affari Comunitari e Cooperazione Interistituzionale della Giunta regionale che ha illustrato la D.G.R. n. 661/C del 19 settembre 2013 nonché il citato contributo tecnico proposto dall'ENAC proponendo di integrare le osservazioni regionali con quelle dell'ENAC;
- il Responsabile dell'Ufficio Porti ed Aeroporti della Direzione Trasporti, infrastrutture mobilità e logistica della Giunta regionale, delegata dal Direttore della suddetta Direzione (cfr. con nota Prot. RA n. 232382 del 20 settembre 2013);

VISTA la proposta del Presidente di approvare le osservazioni proposte dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 661/C del 19 settembre 2013 e di integrarle con il contributo tecnico proposto dall'ENAC;

RITENUTO, per quanto considerato e rilevato,

- di adottare le osservazioni proposte dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 661/C del 19 settembre 2013 (assegnato come Provv. 8/UE/2013) così come integrate con il con il contributo tecnico proposto dall'ENAC in merito alle regole sugli aiuti agli investimenti;

PRESO ATTO del parere favorevole della IV Commissione reso nella seduta congiunta svoltasi in data odierna;

A voti unanimi dei presenti (voti 25 a favore);

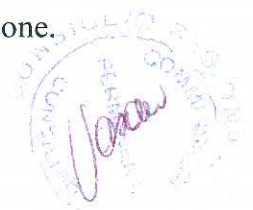
DELIBERA DI APPROVARE LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

Premessa

Le osservazioni che seguono sono state elaborate sul presupposto che nel settore aeroportuale le autorità regionali e locali, essendo le protagoniste delle politiche di sviluppo e di crescita dei territori di riferimento, dispongono di conoscenze ed elementi tali da permettere loro di partecipare, in fase ascendente, alla formazione di progetti di atti europei che poi, una volta adottati, incidono, in fase discendente, sui territori regionali e locali.

Gli aeroporti regionali: un fattore fondamentale di sviluppo economico e sociale del territorio

Tutti gli studi (e la stessa Commissione) concordano nel riconoscere che gli aeroporti rappresentano un fondamentale fattore di sviluppo economico e sociale del territorio. In particolare, gli aeroporti regionali rivestono un importante ruolo nel promuovere lo sviluppo locale e nel migliorare l'accessibilità ai territori di riferimento. In tale prospettiva, essi contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di coesione territoriale, di crescita economica dei territori e di occupazione.





Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

Gli aeroporti sono, infatti, dei veri e propri "impianti produttivi" in grado di generare occupazione e ricchezza. In Europa, circa il 66% degli aeroporti con traffico di linea gestisce volumi inferiori ad 1 milione di passeggeri.

Secondo un recente studio di CLAS1, gli effetti diretti, indiretti e indotti sono pari a circa quattro volte il valore, espresso in fatturato o occupati, dell'impatto diretto "on site" dell'aeroporto.

Con specifico riferimento all'Aeroporto d'Abruzzo, si evidenzia che per lo svolgimento delle attività oggetto della concessione governativa lo stesso impiega circa 300 persone dirette "on site"², in linea con le stime nazionali che indicano in 400 – 500 il numero di addetti aeroportuali per milione di passeggeri annui. Ciò significa che, tenuto conto degli effetti diretti, indiretti ed indotti, l'impatto occupazionale complessivo dell'Aeroporto può essere valutato in 1.500 unità. Tale valutazione non tiene inoltre conto del cd. "impatto dinamico" generato dall'Aeroporto, in relazione alla capacità dello scalo di facilitare gli spostamenti, promuovere l'immagine del territorio, attrarre imprese, favorire il turismo, aumentare la competitività dell'area.

Uno studio elaborato da ICCSAI per conto di Assaeroporti³ evidenzia l'importante ruolo degli aeroporti regionali nel consentire una migliore accessibilità del territorio. Dal predetto studio è emerso che l'eventuale chiusura degli scali regionali determinerebbe un aggravio di circa 100 minuti del tempo di viaggio per oltre 500.000 persone e penalizzerebbe, conseguentemente ed in misura ulteriore, le aree del territorio nazionale maggiormente svantaggiate in termini di mobilità.

A tale riguardo, può essere interessante prendere in esame i dati riportati nella tabella che segue:

Popolazione che dovrebbe allungare di oltre 30 min, 1h, 1h 30 min il proprio viaggio per raggiungere l'aeroporto alternativo (aeroporti con meno di 2 mil pax/anno)							
	>30 min	>1 h	>1h 30 min		>30 min	>1 h	>1h 30 min
Florence	1.258.100			Parma	509.477		
Olbia	168.727	138.410	99.309	Cuneo	402.421	153.259	
Alghero	275.628	96.206	44.503	Lampedusa	6.170	6.170	6.170
Trapani	212.324	80.243	28.925	Perugia	704.771	519.794	45.576
Genoa	1.310.771	682.512		Pantelleria	7.736	7.736	7.736
Rimini	228.316			Crotone	230.543	149.532	
Trieste	842.524	67.125		Bolzano	629.289	484.188	
Ancona	722.202			Foggia	663.344	227.755	
Reggio	293.889	259.207	38.054	Brescia	96.407		
Pescara	946.856	559.524	147.284	Elba	23.909	23.909	23.909
Forlì	168.199			Aosta	89.109	28.134	

Fonte: ICCSAI, *Ruolo degli aeroporti italiani di piccole dimensioni nell'accessibilità all'Europa ed effetti economici*, Settembre 2012

1 Assaeroporti – Gruppo CLAS, *La competitività del settore aeroportuale in Italia – Proposte di modernizzazione*, Maggio 2013.

2 Detto conteggio non tiene conto del personale impiegato presso i reparti volo di Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Corpo Forestale dello Stato e Vigili del Fuoco.

3 ICCSAI, *Ruolo degli aeroporti italiani di piccole dimensioni nell'accessibilità all'Europa ed effetti economici*, Settembre 2012.



Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

Sempre con riferimento al territorio abruzzese, a partire dall'estate 2012, viene condotta, in collaborazione con l'Università di Pescara e la società Inpolline, una rilevazione stagionale su base statistica del profilo del viaggiatore, con particolare riferimento al traffico "incoming". Da tale rilevazione è risultato un valore dell'indotto turistico, generato dall'Aeroporto d'Abruzzo, di oltre 100 milioni di Euro all'anno, pari al 9% circa dell'intero fatturato del comparto turistico abruzzese. Si tratta, con tutta evidenza, di un importante dato per l'economia del territorio abruzzese, che deve essere preservato ed incrementato nell'ambito delle politiche di sviluppo del territorio regionale. Per questo motivo le nuove regole che disciplinano gli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree dovrebbero effettivamente tener conto del ruolo strategico che gli aeroporti regionali svolgono a vantaggio dei rispettivi territori, sebbene molteplici siano le difficoltà che gli stessi incontrano nell'assicurare la copertura dei propri costi di esercizio. Le leve da azionare per la copertura di detti costi dovrebbero pertanto essere concepite come strumenti che presentano maggiori elementi di flessibilità rispetto a quanto previsto dalla proposta delle nuove Linee Guida, ferma restando la necessità di finanziare nel tempo aeroporti che si dimostrino efficienti dal punto di vista economico e pertanto meritevoli di sostegno finanziario.

Gli aeroporti di piccole dimensioni sono "aeroporti in perdita"

La stessa Commissione riconosce la non sostenibilità economica degli aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri all'anno. Anche in questo caso, molti sono stati gli studi condotti negli anni, a partire da quello del Cranfield Institute del 2002, che attestano l'impossibilità di gestire economicamente un aeroporto al di sotto di una determinata soglia di traffico. L'aeroporto, pur essendo l'infrastruttura trasportistica in grado di assolvere con il minimo investimento iniziale alla funzione di collegare il territorio con il resto del mondo, ha pur sempre dei costi di gestione importanti ed in buona parte indipendenti dal volume di traffico (circa l'80% dei costi totali sono costi fissi secondo uno studio citato da Assaeroporti, "Airport Competition in Europe", Copenhagen Economics 2002). La soglia di traffico in questione, escludendo i costi di promozione commerciale, viene di norma valutata in 500.000 – 1.000.000 di passeggeri all'anno.

In tale prospettiva, la politica degli aiuti di Stato dovrebbe poter essere attuata in modo tale da permettere agli aeroporti regionali di continuare ad assicurare la migliore accessibilità ai territori nei quali operano. Detta politica dovrebbe, pertanto, poter essere concepita nell'ambito di un quadro di disposizioni che permettano, con riferimento in particolare agli aeroporti regionali, di poter correggere effettivamente le criticità del mercato e di favorire il conseguimento di obiettivi di interesse comune, in linea con quanto affermato dalla Commissione europea nella Comunicazione sulla "Modernizzazione degli aiuti di Stato dell'UE" dell'8 maggio 2012 – COM(2012)209 final. Il quadro delle disposizioni al quale fare riferimento non potrà pertanto prescindere dalla constatazione, peraltro contenuta nella medesima proposta delle nuove Linee guida, che "gli aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri all'anno hanno difficoltà a coprire i propri costi di



Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

“Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea

esercizio. Di conseguenza la maggior parte degli aeroporti regionali riceve sovvenzioni periodiche dalle autorità pubbliche.”. [5].

La rilevanza del “Low Cost”

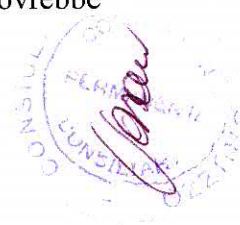
Altro elemento unanimemente riconosciuto è il contributo che il cd. modello “Low Cost” ha dato allo sviluppo del traffico aereo in Europa, dopo la liberalizzazione del mercato avvenuta nel 1997 (in Italia dal 2007 al 2012 la quota di mercato del “Low Cost”, espressa in termini di posti offerti, è passata dal 26% al 39%). Perno di tale modello è stato, nel principale caso di successo registrato in Europa, l’utilizzo di aeroporti regionali la cui capacità infrastrutturale era, parzialmente o del tutto, inutilizzata. E’ il caso dell’Aeroporto d’Abruzzo dove, a partire dal 2000, il traffico è cresciuto da 114.000 a 563.000 passeggeri annui, grazie ad una sistematica e progressiva stimolazione della domanda.

L’Aeroporto d’Abruzzo: uno scalo di “interesse nazionale”

Lo stesso documento di indirizzo presentato dal Governo Monti nel 2013 (Piano Nazionale Aeroporti – PNA) e, prima di questo, gli studi KPMG – Nomisma – OneWorks del 2011 e il piano ENAC del 2012, indicano chiaramente il ruolo strategico che gli aeroporti regionali svolgono, sia in relazione al citato ruolo di motore dello sviluppo economico e sociale del territorio, sia in relazione alla disponibilità di una riserva di capacità a servizio dell’intera rete aeroportuale italiana. In particolare il PNA attribuisce all’Aeroporto d’Abruzzo – già a suo tempo inserito nel Comprehensive Network TEN – T dell’Unione Europea – il ruolo di “aeroporto di interesse nazionale” e, come tale, lo indica fra i possibili destinatari di finanziamenti statali.

Il rispetto del “playing – level field”

La questione posta dalla Commissione relativamente al cd. “*playing – level field*” merita una attenta riflessione. In relazione alla estensione geografica del proprio bacino di traffico, l’Aeroporto d’Abruzzo è in concorrenza con gli scali di Roma Fiumicino e Ciampino, Ancona, Napoli e Bari, tutti, ad eccezione di Ancona, con volumi di traffico da 7 a 67 volte superiori. Appare dunque singolare invocare un rischio di distorsione del mercato in presenza di una tale sproporzione dei volumi di attività. Viceversa si potrebbe, a giusto titolo, considerare la posizione dominante che gli scali limitrofi detengono sulle aree contendibili dei rispetti bacini di traffico. Per questa stessa ragione è condivisibile il vincolo di attribuzione degli aiuti ad un solo aeroporto in presenza di più aeroporti all’interno dello stesso bacino di traffico [81 e 82]. In ogni caso si ritiene che detto vincolo non debba riguardare soltanto gli aiuti agli investimenti a favore degli aeroporti, bensì dovrebbe essere anche esteso alle compagnie aeree.





Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

Gli stessi aiuti al trasporto pubblico locale o ad altre forme di trasporto intermodale meriterebbero un esame caso per caso al fine di riscontrare le reali condizioni di *"playing – level field"* in cui si trovano gli aeroporti regionali e, tra questi, l'Aeroporto d'Abruzzo. La Commissione rileva anche che gli aeroporti competono tra loro, indipendentemente dai rispettivi bacini di traffico, contendendosi la capacità offerta dalle compagnie aeree. Tale fenomeno, certamente reale, trae origine dai modelli di business delle compagnie "Low Cost" che hanno privilegiato, negli anni, lo sviluppo della domanda latente piuttosto che la ricerca dei flussi naturali di traffico. Anche in questo caso, tuttavia, l'eventuale effetto distorsivo degli aiuti deve essere correttamente valutato perché, se è vero che le scelte delle compagnie aeree non sono esclusivamente volte alla intercettazione dei flussi di traffico esistenti o naturali, è anche vero che la stimolazione della domanda non può e non è mai avvenuta in assenza di concreti presupposti di mercato. Anche per il mercato "leisure" la scelta della destinazione non risponde solo al criterio del prezzo più basso ma tiene conto dell'offerta turistica della meta prescelta.

La posizione dominante delle compagnie aeree nel rapporto negoziale con i piccoli aeroporti

La Commissione omette inoltre di riconoscere il potere negoziale dominante di talune compagnie aeree in molte realtà aeroportuali regionali. Tale situazione di fatto condiziona largamente la possibilità di diversificare, come auspicato dalla stessa Commissione, il portafoglio delle compagnie aeree clienti dell'aeroporto.

CONCLUSIONI

Si chiede una revisione della proposta delle Linee Guida che preveda il riconoscimento oggettivo del valore economico generato dagli aeroporti regionali, una maggiore flessibilità nei confronti degli aiuti erogabili agli aeroporti regionali (sotto la soglia di 1 milione di passeggeri all'anno, soglia che la stessa Commissione riconosce essere insufficiente a coprire i costi di funzionamento [80] e al superamento della quale l'ENAC richiede che la capitalizzazione della società di gestione passi da 3,1 a 7,8 milioni di Euro) e una maggiore capacità di incidere *"caso per caso"* sulle modalità di utilizzo di questi aiuti, allo scopo di evitare lo spreco di denaro pubblico e la creazione fittizia di flussi di traffico sovvenzionati, consentendo nel contempo il raggiungimento della soglia di sostenibilità economica.

Detto in altri termini, se viene riconosciuto, da un lato, il ruolo strategico dei piccoli aeroporti regionali e, dall'altro, l'esistenza di una soglia di sostenibilità economica deve essere concretamente consentito agli stessi di crescere e, per farlo, devono poter contare su risorse certe, ovviamente incrementalmente rispetto a quelle attualmente disponibili e compatibili con le norme del mercato interno.

Più precisamente si chiede:



Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

A) Esclusione dall'applicazione della disciplina sugli aiuti di Stato

Esclusione dall'applicazione della disciplina sugli Aiuti di Stato agli aeroporti sotto la soglia di 1 milione di passeggeri all'anno, fatto salvo il divieto di erogare aiuti ad un aeroporto situato nel bacino di utenza di un aeroporto esistente nel caso tale aeroporto esistente non funzioni a piena capacità (principio generale la cui applicazione dovrebbe riguardare tutte le forme di aiuto ammesse).

B) Meo Test

Inclusione del valore dell'indotto economico generato dall'erogazione degli aiuti al fine di ristabilire la coerenza tra costi (che comprendono i costi di promozione e sviluppo) ed i corrispondenti ricavi [49].

C) Aiuti al funzionamento

Eliminazione del periodo transitorio e dell'obbligo di dover incrementare del 10% all'anno l'indice di copertura dei costi di esercizio. Tale misura non costituisce una coerente linea di indirizzo, tanto più se accompagnata da una limitatissima possibilità di incentivare nuove rotte (solo il 50% dei costi non ricorrenti di avviamento e solo per 24 mesi ... e per i voli stagionali la durata si riduce proporzionalmente?).

L'obiettivo annuo del 10% potrebbe essere raggiunto agendo su ricavi e costi, anche ad attività costante.

Tuttavia, un incremento dei ricavi del 10% richiederebbe un corrispondente incremento delle tariffe che non è però compatibile né con le norme che regolano i diritti aeroportuali, né con il contesto competitivo in cui opera l'aeroporto⁴. Infatti, gli aeroporti regionali/locali applicano diritti aeroportuali fissati per legge, senza alcuna correlazione diretta ai costi.

Un decremento del 10% dei costi non è, pertanto, realisticamente attuabile con continuità negli anni.

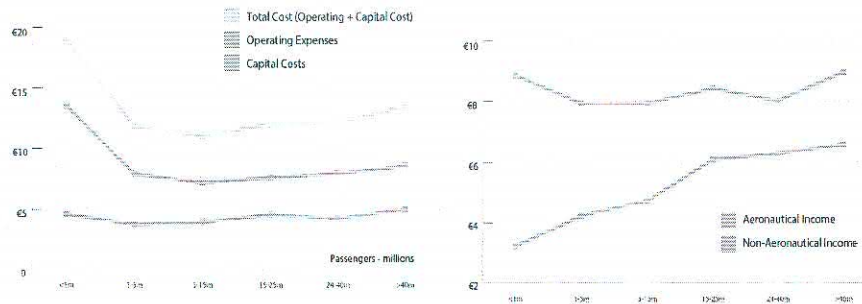
Il "combinato disposto" dei costi unitari strutturalmente più elevati nei piccoli aeroporti e dei ricavi unitari più bassi (specie i cd. ricavi non-aeronautici) pone questi ultimi davanti al dilemma "grow-or-die".



⁴ Si segnala, a tale riguardo, che l'articolo 76, comma 6 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 (*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*) prevede che "per gli aeroporti aventi una soglia di traffico pari o inferiore al milione di movimento passeggeri annuo, l'Autorità individua entro sessanta giorni dall'inizio della sua attività, modelli semplificati di aggiornamento, anche annuale, dei diritti ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza". Detta disposizione normativa ha dato attuazione alla direttiva 11 marzo 2009, n. 2009/12/CE, Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali.

Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea



Un esempio numerico aiuta a comprendere la perversa dinamica che deriverebbe dall'applicazione della Proposta delle nuove Linee Guida.

Ipotizziamo di considerare un aeroporto con un traffico di 500.000 passeggeri all'anno, un costo di esercizio di 12 Euro/passeggero e un indice di copertura del 50%.

In tale ipotesi, i Costi di Esercizio annui ammonterebbero a 6.000.000 Euro e i Ricavi di Esercizio a 3.000.000 Euro (50%).

Poniamo che sussistano le seguenti condizioni:

- 1) un incremento del traffico del 15% in un solo anno (obiettivo difficilmente realizzabile, anche in considerazione delle limitazioni sopra ricordate);
- 2) nessun incremento di costi (ipotesi palesemente irrealistica) ;
- 3) un incremento dei ricavi proporzionale al traffico.

Si otterrebbe un incremento dei Ricavi di esercizio pari ad € 3.450.000 ed un indice di copertura del 57%, comunque inferiore all'obiettivo di incremento del 10% all'anno.

Più ragionevole sarebbe l'adozione di un meccanismo di contribuzione proporzionalmente correlato ai volumi di traffico, senza limitazioni di validità temporale, in analogia con quanto previsto per gli aiuti agli investimenti, ad es. secondo lo schema proposto da ACI Europe.

Airport Size (passengers per annum)	Allowed Intensity of Operating Aid
< 200,000	100%
200,000 - 399,999	50%
400,000 - 599,999	40%
600,000 - 799,999	20%
800,000 - 999,999	10%
> 1,000,000	0%

D) Aiuti all'avviamento

Come sopra richiamato è opportuno introdurre una maggiore possibilità di incentivazione dello sviluppo del traffico, quantomeno allineando la norma alle previsioni delle Linee Guida del 2005



Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

che indicavano la possibilità di estendere fino a 5 anni il periodo durante il quale gli aiuti di avviamento sono consentiti.

E) Aiuti agli investimenti

Con riferimento agli aiuti all'investimento, sarebbe necessario prevedere che, nel calcolo del *deficit funding*, i costi di investimento includessero anche quelli relativi alla security aeroportuale, nel caso in cui l'investimento programmato preveda sia interventi per infrastrutture aeroportuali *tout court* che interventi connessi alla sicurezza, molto spesso attuati congiuntamente in quanto indispensabili per rendere realizzabile il progetto d'investimento. La metodologia di calcolo da utilizzare, che dovrebbe essere esplicitata nel testo della Proposta delle nuove Linee Guida, potrebbe essere analoga a quella già seguita nel caso dell'Aiuto di Stato SA.34940 (2012/N) – Italia – Porto di Augusta in cui, ai fini della determinazione del *funding gap*, è stato considerato il costo totale del progetto di investimento, comprensivo anche dei costi connessi all'esercizio di pubblici poteri (es. spese per la recinzione interna ed esterna delle nuove banchine, per gli interventi di mitigazione ambientale e per le somme messe a disposizione per imprevisti nell'esecuzione del progetto) (Confronta punti n. 44 e n. 45. Aiuto di Stato SA.34940 (2012/N) – Italia/Porto Augusta).

In particolare, nel caso in esame è stato precisato che dette spese sono state conteggiate ai fini del *funding gap* in quanto esse *"sono intrinsecamente collegate alla parte del progetto che sarà sfruttata commercialmente dall'autorità portuale di Augusta ed effettivamente, senza di esse, la costruzione dell'infrastruttura, che sarà sfruttata commercialmente, non sarebbe realizzabile."*

Il calcolo del *funding gap*, quanto meno per gli aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri, dovrebbe prevedere una maggiorazione fino al 10% rispetto all'intensità massima degli aiuti concedibili (confronta tabella punto n. 92 della Proposta delle Nuove Linee Guida), qualora il *funding gap* evidenziasse un tasso del deficit di finanziamento superiore alla intensità massima concedibile e l'Amministrazione pubblica o lo stesso Gestore aeroportuale siano in grado di dimostrare di non poter reperire ulteriori risorse non statali, da utilizzare in concorso con quelle "statali", in quanto l'investimento di che trattasi è volto a conseguire prevalentemente finalità di carattere generale o pubblicistico, sebbene il progetto di investimento sia potenzialmente suscettibile di sfruttamento economico.

E DI TRASMETTERE LA PRESENTE RISOLUZIONE

alla Commissione europea - DG Concorrenza e, per opportuna conoscenza, al:

- Ministro per gli Affari Europei;
- al Presidente del Senato della Repubblica e al Presidente della Camera dei Deputati per l'inoltro alle competenti Commissioni parlamentari;
- alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome;
- alla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee Legislative delle Regioni e delle Province Autonome;





Consiglio Regionale
6^a Commissione Consiliare

"Per le Politiche Europee, Internazionali e per i Programmi della Commissione Europea"

- al Presidente della Giunta della Regione Abruzzo;
- al Network sussidiarietà del Comitato delle Regioni in caso di consultazione;
- al Consiglio delle Autonomie Locali.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO F.F.

Franco Caramanico

IL PRESIDENTE
DELLA VI^a COMMISSIONE
(Emiliano di Matteo)



