



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 41 del 25/03/2014

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 4 marzo 2014, n. 378

Aeroporti di Puglia SpA - Ratifica provvedimenti d'urgenza relativi all'Assemblea ordinaria 30 ottobre 2013.

Il Presidente, On. Nicola Vendola, sulla base dell'istruttoria espletata dal Funzionario istruttore, confermata dal Dirigente del Servizio Controlli e dal Direttore dell'Area Finanza e Controlli riferisce quanto segue:

In data 30 ottobre 2013 si è tenuta l'Assemblea ordinaria della Società Aeroporti di Puglia alla quale la Regione Puglia ha partecipato in persona dell'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità, avv. Giovanni Giannini, su formale delega del Presidente.

Gli argomenti sottoposti all'Assemblea erano i seguenti:

- 1) Nomina del Collegio Sindacale e determinazione compensi;
- 2) Premio di risultato dell'Organo Amministrativo;
- 3) Comunicazioni dell'organo Amministrativo.

Con riferimento al 1° argomento "Nomina del Collegio Sindacale e determinazione compensi", l'Amministratore Unico ha ricordato che l'Assemblea del 25 marzo 2013 aveva deliberato che il Collegio Sindacale restasse in carica fino a nuova deliberazione assembleare in materia da tenersi entro 45 giorni dalla data della decisione assunta ai sensi dell'art. 3 del D.L. n. 293/1994 convertito in legge n. 444/1994, dando mandato all'organo amministrativo della società di comunicare la deliberazione in parola ai ministeri competenti ed all'ENAC. Tanto anche ai fini dell'attivazione della necessaria concertazione. Ha quindi riferito che in data 1^a luglio 2013 si è tenuta apposita riunione presso il capo di gabinetto del Ministro per le Infrastrutture e Trasporti.

Ha poi specificato che il Ministro dell'Economia e Finanze, ai sensi dell'art. 22 dello statuto sociale e dell'art. 11, comma 2, del D.M. n. 521/1997, ha provveduto, con nota prot. n. 013725 del 15 marzo 2013, a nominare per il prossimo triennio il dott. Valter Pastena quale Presidente del Collegio Sindacale. Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, con nota del 21 settembre 2013 ha proceduto a nominare quale componente del Collegio Sindacale, per il triennio 2013-2015 il Prof. Domenico Viola.

L'Avv. Giannini, con riferimento agli altri componenti dell'organo di controllo, ha proposto all'assemblea la nomina della prof.ssa Anna Lucia Muserra, quale componente del Collegio Sindacale e, quali Sindaci supplenti il prof. Mario Aulenta e la Prof.ssa Daniela Caterino.

Al termine del dibattito sviluppatosi sull'argomento, l'Assemblea - con il voto favorevole dei soci Regione Puglia, Amministrazione provinciale di Bari, Amministrazione Comunale di Bari, Amministrazione provinciale di Brindisi, astenuto il socio CCIAA di Taranto - ha nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2013-2015 nelle persone di:

- Dott. Valter Pastena, Presidente

- Prof. Domenico Viola, Componente effettivo Prof.ssa Anna Lucia Muserra, Componente effettivo Prof. Mario Aulenta, Sindaco supplente

- Prof.ssa Daniela Caterino, Sindaco supplente.

Relativamente al compenso del Collegio sindacale, l'Assemblea, con il voto favorevole di tutti i soci presenti, eccezion fatta per la CCIAA di Taranto che ha espresso voto contrario, ha deliberato di fare riferimento, per la determinazione dello stesso, a quanto stabilito nel DM Giustizia 2 settembre 2010 n. 169, riferendo il calcolo del compenso al livello massimo, sul quale applicare la riduzione del 10% ai sensi degli artt. 6 e 9, comma 28, del D.L. n. 78/2010 convertito il legge n. 122/2010.

Sul 2° argomento all'ordine del giorno "Premio di risultato dell'Organo Amministrativo", allontanatosi l'Amministratore Unico, ha assunto la presidenza dei lavori il rappresentante della Regione Puglia, Avv. Giannini il quale, dopo aver ricordato che l'assemblea del 25 marzo 2013 aveva previsto che oltre al compenso annuo al lordo delle ritenute fiscali e previdenziali di Euro 120.000,00 (centoventimila/00) all'organo amministrativo fosse riconosciuto un premio di risultato pari a Euro 30.000,00 (trentamila) al lordo delle ritenute fiscali e previdenziali "sulla base di obiettivi gestionali stabiliti dall'assemblea", ha formulato la seguente proposta di definizione dei criteri per la determinazione del premio di risultato 2013-2014-2015:

1) Indicatore di performance (peso 40%):

a. Riduzione dei costi della produzione rispetto all'anno precedente, calcolati sommando alla voce "Costi di produzione (B)", riportata nel bilancio di esercizio, gli accantonamenti, gli ammortamenti e le svalutazioni, oltre che i costi "neutralizzati" da contributi pubblici e capitalizzazioni;

2) Indicatore di qualità (peso 30%)

a. Approvazione da parte di ENAC della carta dei servizi degli aeroporti di Bari e Brindisi, con tutti gli indicatori di performance, di qualità e di percezione di custode satisfaction;

3) Indicatore di tutela ambientale (peso 30%)

a. Rinnovo della Certificazione Ambientale ISO14000 di Bari e Brindisi e conseguimento della Certificazione Ambientale ISO14000 di Foggia e Grottaglie.

Ha quindi precisato che l'importo del premio da riconoscere all'Amministratore Unico a seguito del calcolo con l'applicazione dei fattori di ponderazione non potrà superare l'importo di euro 30.000,00 (trentamila/00) al lordo delle ritenute fiscali e previdenziali.

L'Assemblea ha approvato la proposta del socio Regione Puglia con il voto favorevole di tutti i soci presenti ad eccezione del socio CCIAA di Taranto che si è astenuto.

Rientrato l'Amministratore Unico, lo stesso ha quindi introdotto il 3° argomento all'ordine del giorno "Comunicazioni dell'Organo amministrativo". In questo contesto ha riferito che a far tempo dal suo insediamento nella carica è stata svolta una rapida attività di ricognizione e verifica della situazione generale aziendale e degli aspetti più rilevanti incidenti sulla gestione che ha ritenuto opportuno illustrare dettagliatamente all'Assemblea, al fine di meglio poter individuare gli obiettivi e le priorità di azione del mandato conferito. In tale prima fase, oltre ad una puntuale verifica della situazione generale, si è proceduto ad una prima ricognizione dello stato dell'arte dei principali strumenti programmatici e di indirizzo strategico Comunitari, nazionali e regionali. Tra questi una prevalente importanza rivestono le nuove linee guida dell'UE sugli aiuti di stato, ancora in bozza, la proposta di piano nazionale degli aeroporti ed il vigente piano regionale dei trasporti. Tali elementi di scenario saranno ovviamente determinanti nella scelta delle strategie e della specializzazione del sistema aeroportuale pugliese che, una volta definite, vedranno in AdP la società deputata all'attuazione delle stesse.

Sviluppo del traffico

Sullo sviluppo del traffico l'Amministratore Unico ha evidenziato quanto segue:

- gli Aeroporti pugliesi hanno fatto rilevare dinamiche di crescita del traffico superiori alla media nazionale, grazie anche alle iniziative intraprese fino dal 2006 per lo sviluppo della connettività aerea della Puglia, quali:

- l'attivazione di nuove rotte "point to point", prevalentemente "low cost", di collegamento con le destinazioni più rilevanti dal punto di vista economico, soprattutto con riferimento al traffico "incoming"
- l'insediamento delle basi operative della Compagnia Aerea Ryanair a Bari e Brindisi;
- il consolidamento dei collegamenti di feederaggio per gli aeroporti di Monaco di Baviera e Zurigo, due importanti hub internazionali ed intercontinentali, da parte rispettivamente di Lufthansa ed Helvetic-SWISS (facenti riferimento alla rete STAR ALLIANCE), come alternativa all'hub Fiumicino, facente riferimento alla rete SKYTEAM coordinata da Air France.

L'analisi di concentrazione dei vettori, comunque, evidenzia che i primi due vettori incidono sull'80% del traffico, rispettivamente 49% Ryanair e 31% Alitalia.

I due suddetti vettori dominanti perseguono una strategia di offerta completamente antitetica:

- per Alitalia, domanda "contesa", traffico business con spiccata concentrazione sull'hub Fiumicino e successive connessioni, full service;
- per Ryanair, domanda "generata" da parte di nuove categorie sociali, forte promozione dell'incoming dal Nord-Europa, point to point, low cost.

Questo insieme di collegamenti rafforzati e di nuovi collegamenti mette in connessione la Puglia con 79 % del PIL europeo e con il 63 % della popolazione europea.

Il significativo livello di sviluppo della connettività è stato raggiunto solo in congiunzione con una campagna di comunicazione adeguata a promuovere il "brand" Puglia ed a sostenere il forte sviluppo del traffico. La situazione della Puglia, infatti, evidenzia possibili sviluppi di potenzialità in riferimento al traffico incoming internazionale, dove si registrano ancora valori inferiori rispetto alla media nazionale (1,43 voli procapite contro 2,41 a livello nazionale)

Per la collocazione geografica della Puglia e per la nuova attitudine dei viaggiatori europei, abituati sempre meno ad utilizzare l'auto privata come mezzo di trasporto per i viaggi di turismo, una strategia di sviluppo del turismo incoming di stranieri deve essere basata sul sistema del trasporto aereo. Inoltre, qualsiasi azione che punti al forte sviluppo turistico di un territorio non ha reali alternative alla scelta di internet quale canale di comunicazione, promozione e vendita del prodotto, soprattutto per la capacità di trasformare con assoluta immediatezza l'interesse generale per il brand "Puglia" nello specifico comportamento d'acquisto.

Dopo i cinque anni di start-up, con scadenza al 31.10.2014, AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. dovrà giungere ad una rinegoziazione dei termini contrattuali con AMS e RYANAIR, considerando che i contratti sottoscritti prevedono una clausola di rinnovo per ulteriori 5 anni. In alternativa si dovrà attivare per tempo una procedura di indagine di mercato, al fine di ricercare vettori capaci di sviluppare un traffico almeno pari a quello finora creato da Ryanair. A tal proposito, bisogna anche considerare che le nuove Linee Guida UE sull'incentivazione dello start-up di nuove rotte aeree, in corso di approvazione da parte della Commissione UE, inseriscono ulteriori vincoli e condizioni per la fruizione di tali benefici, soprattutto per gli aeroporti con traffico superiore a 3.000.000 di passeggeri. E' necessario quindi attivarsi fin da subito per la definizione di tutte le ipotesi finalizzate al consolidamento dei risultati ottenuti ed allo sviluppo di nuove misure di incentivazione compatibili con la nuova normativa UE. In tal senso dovrà essere predisposto un nuovo Piano di Sviluppo della Mobilità Aerea da candidare al finanziamento nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020.

In particolare, dovrà essere rafforzato sempre più il coordinamento con altri Enti competenti nel settore turistico e commerciale. In particolare con Pugliapromozione, con la quale AdP ha già in corso positive concertazioni volte all'incentivazione di flussi di turisti, in particolare con i collegamenti aerei con Istanbul e Vienna.

Tutto ciò appare ancor più significativo alla luce dell'attuale congiuntura economica che vede coincidere un calo degli investimenti delle compagnie aeree con un calo del traffico passeggeri. Questo andamento negativo vale anche per Aeroporti di Puglia che, se pur in forma contenuta, vede una riduzione del volume di traffico fin dall'autunno del 2012.

Tra gennaio e settembre 2013 sono transitati negli aeroporti di Bari e Brindisi 4.323.105 passeggeri con una riduzione pari al 5,51 % rispetto allo stesso periodo del 2012.

Il dato risente delle cancellazioni e delle riduzioni in termini di frequenze settimanali operate durante la stagione invernale; tuttavia, vi è una progressiva ripresa del traffico.

Infatti rispetto al dato di Gennaio, in flessione del 12,2% sia per Bari che per Brindisi, il progressivo a settembre fa segnare un calo del 5,51 % per Bari e del 5,52 % per Brindisi.

Per quanto riguarda il Traffico Freight-Cargo, all'Aeroporto di Grottaglie nei primi 9 mesi dell'anno sono transitate merci per Kg 3.917.246 (+41% rispetto al medesimo periodo del 2012). In coerenza con la pianificazione regionale in essere, sarà necessario sviluppare la vocazione dell'Aeroporto di Grottaglie integrandolo in un sistema logistico territoriale che abbia come suo perno il porto di Taranto. In aggiunta sarà necessario orientare sempre più l'aeroporto al servizio di un distretto industriale-aeronautico finalizzato all'attrazione di investimenti specifici del settore, In tal senso andrà finalizzato il Progetto Log_in che caratterizza l'Aeroporto di Grottaglie come scalo dedicato alla logistica.

In relazione a ciò, l'Amministratore Unico ha evidenziato che la Regione, in persona dell'Assessore alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità, ha avviato una rapida ed efficace azione di coordinamento tra i vari soggetti coinvolti nello sviluppo del progetto Log In giungendo in brevissimo tempo ad una sua condivisione.

Contestualmente a ciò sono già state messe in atto tutte le iniziative utili a valorizzare la capacità attrattiva di investimenti industriali realizzabili nell'area aeroportuale. I nuovi investimenti e le nuove iniziative permetteranno di incrementare ulteriormente la crescita del Pil, dell'occupazione, dell'export e di altri macroindicatori provinciali e regionali, registratasi in maniera significativa negli ultimi anni grazie ai vari investimenti ed alle varie iniziative, inclusa quella di AdP, che hanno determinato le condizioni infrastrutturali per l'insediamento e lo sviluppo continuo del sito industriale di Alenia Aermacchi e l'attrazione di PMI della subfornitura.

La possibilità della Società di concorrere direttamente alla realizzazione di parte della infrastrutture a servizio dello sviluppo delle attività industriali e la successiva messa a disposizione del mercato privato potrà generare un miglioramento dello stato patrimoniale.

Al contempo la società ha avviato un confronto collaborativo con Enac e le altre Istituzioni competenti per rafforzare le prospettive di sviluppo dell'aeroporto secondo la destinazione definita nel piano nazionale degli aeroporti. Sotto questo punto di vista, significative opportunità possono derivare dall'avvio nel medio termine di attività industriali orientate alla sperimentazione e test di nuove soluzioni aerospaziali e di nuove forme di intermodalità.

Per quanto riguarda lo scalo di Foggia, al momento risultano operativi solo i voli elicotteristici di Trasporto Pubblico Locale per le Isole Tremiti. Nei primi 9 mesi del 2013 sono transitati 5.102 passeggeri (-18% rispetto al medesimo periodo del 2012).

Le precedenti esperienze di sviluppo di progetti di incentivazione del traffico, a causa delle note criticità infrastrutturali, non hanno consentito la realizzazione di volumi di traffico tali da compensare i costi necessari per l'adeguamento dell'organizzazione aeroportuale, assolutamente sproporzionati e non compatibili con la situazione gestionale dello scalo foggiano e che ricadono esclusivamente nella responsabilità della Società.

Oltre al presidio garantito dal proprio personale dipendente, per AdP i servizi "critici" sono i seguenti:

- servizio antincendio
- servizio controllo passeggeri, bagagli e merci
- servizio doganale
- servizio sanitario
- servizio ENAV
- servizio Polizia di Frontiera

Per ciò che concerne il servizio antincendio, l'Aeroporto "G.Lisa" di Foggia non rientra tra gli Aeroporti italiani presidiati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, come Bari, Brindisi e Grottaglie. Il Servizio

antincendio, quindi, non è a carico dello Stato, bensì della Società.

Le suddette criticità, in aggiunta alle già note problematiche connesse alle interferenze dell'infrastruttura aeroportuale con l'urbanizzazione incontrollata delle zone circostanti, si manifestano in un quadro di nuove restrizioni definite dall'UE circa le prospettive a medio termine per l'utilizzo delle nuove infrastrutture in aeroporti situati nel bacino di utenza di aeroporti esistenti. Ulteriori vincoli per il Gino Lisa si intravedono nella programmazione nazionale ed in particolare nell'iter che porta alla approvazione del nuovo piano nazionale aeroportuale.

Sviluppo delle Infrastrutture

Per quanti riguarda il Piano degli Investimenti, l'Amministratore Unico ha evidenziato:

- i lavori di ampliamento dell'Aerostazione di Bari - lato est sono in fase avanzata e con l'attivazione del servizio ferroviario di collegamento dell'Aeroporto di Bari con la Stazione Centrale di Bari e la rete ferroviaria, nonché con il potenziamento dei collegamenti su gomma, si rafforzerà il ruolo di Bari come "aeroporto strategico" a livello nazionale, così come definito nel Piano Nazionale degli Aeroporti redatto da ENAC.

L'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 28.7.2011 tra Stato e Regione Puglia e la successiva Delibera CIPE del 3.8.2011 hanno ritenuto prioritari tali interventi e previsto il finanziamento. La sottoscrizione dell'Accordo di Programma Quadro permetterà l'avvio degli interventi che dovranno inderogabilmente essere contrattualizzati entro il 31.12.2013, almeno per quelli relativi alla delibera CIPE n. 62/2011. Se ciò da un lato potrà determinare una certezza dei tempi di assegnazione delle risorse, dall'altro rischia di aumentare il ricorso all'indebitamento da parte della società AdP visti i vincoli alla cassa del Socio Regione imposti dal vigente patto di stabilità.

Gli interventi sono i seguenti:

- Aeroporto di Bari Riconversione Aree Militari
- Adeguamento infrastrutture di volo
- Aeroporto di Brindisi Ampliamento sale di imbarco Rifacimento piazzale di sosta aeromobili
- Ristrutturazione Caserma Vigili del Fuoco
- Aeroporto di Foggia
- Prolungamento attuale pista di volo

In merito agli interventi da realizzare a Brindisi, il Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 4/2007, ha già espresso parere positivo, mentre per l'intervento da realizzare a Foggia, lo stesso Nucleo ha espresso parere negativo, evidenziando le criticità insite nell'individuazione del bacino di utenza e nella sostenibilità economico-finanziaria anche alla luce di possibili accordi commerciali di incentivazione delle compagnie aeree.

In aggiunta, con Delibera del 3 Agosto 2012 è stato deciso il finanziamento dei lavori di interrimento di Via D'Annunzio, strada che separa l'aeroporto civile dall'aeroporto militare di Bari, per Meuro 10.

La Regione Puglia, in data 27.5.2013 ha sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, pertanto, per gli interventi già muniti del parere positivo del NNVIP, si è proceduto alla sottoscrizione della Convenzione di attuazione, al fine di rispettare il vincolo dell'impegno di spesa entro il 31.12.2013.

Per gli interventi non immediatamente cantierabili (Allegato 2 dell'APQ del 27.5.2013), AdP ha presentato la progettazione entro il termine previsto del 30.9.13 al fine di non disimpegnare le somme stanziare. Al momento, a livello centrale è in corso una valutazione richiesta dalle regioni in relazione allo spostamento del termine di sottoscrizione dei contratti per l'esecuzione degli appalti previsti nel citato allegato 2.

La certezza delle risorse destinate a finanziare i progetti di sviluppo delle infrastrutture e della mobilità, e la loro tempestiva erogazione, risulta la condizione imprescindibile per garantire il mantenimento degli impegni concessori e contrattuali e per consolidare l'equilibrio economico-finanziario di lungo periodo.

Per quanto riguarda gli interventi finanziati con risorse PON Reti e Mobilità 2007-2013, sono già stati

inseriti negli appositi decreti di finanziamento i seguenti interventi:

- riqualificazione piazzali di sosta aeromobili e raccordi C e D dell'Aeroporto di Bari;
- adeguamento e potenziamento sistema AVL dell'Aeroporto di Bari;
- potenziamento infrastrutture di volo - II fase dell'Aeroporto di Bari.

Per i suddetti interventi si sta provvedendo alle attività necessarie per il relativo appalto.

In accordo con ENAC, sono stati candidati al finanziamento del PON Reti e Mobilità 2007-2013 anche i seguenti interventi relativi all'Aeroporto di Brindisi:

- Rifacimento dei piazzali di sosta aa/mm; Realizzazione nuova torre di controllo;
- Adeguamento impiantistico della RWY 13 per ILS/ AVL II CAT.

Tali interventi dovranno essere compatibili con le residue risorse contenute nel programma e per tali ragioni la società ha avviato un serrato confronto con Enac per rendere concrete e possibili le suddette realizzazioni.

Trattasi, dunque, di interventi indispensabili per garantire la messa in sicurezza degli scali e per dare piena attuazione alla normativa ICAO ed ENAC (in particolare, a rendere conformi gli scali al Regolamento ENAC per la costruzione ed esercizio degli aeroporti).

A seguito dell'emanazione della Sentenza del Tribunale UE in merito all'Aeroporto di Lipsia, è stata effettuata un'approfondita analisi legale sull'eventuale configurabilità dei finanziamenti pubblici come Aiuti di Stato e verificare quindi la compatibilità degli interventi sulla base della attuale normativa in materia di aiuti di stato.

Bisognerà tenere in debita considerazione le condizioni che saranno poste dall'entrata in vigore delle nuove Linee Guida UE anche in materia di finanziamento pubblico delle infrastrutture aeroportuali, soprattutto per gli scali con traffico superiore a 3.000.000 di passeggeri.

In aggiunta, a seguito della sottoscrizione della Convenzione tra AdP, Ministero dell'Ambiente ed ENAC per la realizzazione di opere di efficientamento energetico dell'Aeroporto di Bari, nell'ambito del P.O. Interregionale "Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico" - 2007-2013, per un importo di Euro € 16.626.900,00, la Società ha avviato i seguenti interventi integrati:

- efficientamento energetico aerostazione;
- integrazione del sistema di efficientamento impianto AVL;
- impianto di cogenerazione ad alto rendimento.

Tali interventi contribuiranno a rendere l'aeroporto di Bari maggiormente autosufficiente nei consumi energetici e sostenibile dal punto di vista ambientale.

Per quanto riguarda la progettazione, realizzazione e gestione dell'impianto fotovoltaico di Foggia, si resta in attesa della definizione della procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza della Provincia di Foggia.

A causa del venir meno dei contributi "IV Conto Energia", l'aggiudicatario Abakus Solar Srl ha comunicato l'impossibilità alla prosecuzione della procedura di aggiudicazione in quanto il progetto non risulta più sostenibile a livello economico-finanziario.

Aeroporti di Puglia S.p.A. sta procedendo ad ulteriori approfondimenti per individuare alternative idonee e vantaggiose per la Società.

Liberalizzazione dell'handling negli Aeroporti pugliesi

Sul tema l'Amministratore Unico ha riferito che:

- nell'Aeroporto di Bari, che ha superato da tempo la soglia di 2.000.000 di passeggeri prevista dalla Direttiva UE 96/67 recepita dal D.Lgs. 18/99, l'attività di assistenza a terra (Ground Handling) è liberalizzata da Marzo 2011.

In tal senso, il Consorzio "Aviation Services GH Napoli" con sede a Fiumicino (RM), avendo acquisito il ramo d'azienda di Alitalia Cai S.p.A. dell'assistenza a terra sull'Aeroporto di Bari, ha ottenuto dalla locale Direzione Aeroportuale ENAC la certificazione prevista dall'art. 13 del D.Lgs 18/99 e, pertanto, opera dall'1.3.2011 sullo Scalo di Bari come Prestatore di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra.

Tale situazione ha già comportato problemi occupazionali per la società appaltatrice di alcuni servizi di handling che, alla luce delle ultime vicende che hanno coinvolto la compagnia Alitalia, potrebbero significativamente aumentare. In prospettiva tale situazione potrà generare impatti anche sul personale dipendente di Aeroporti di Puglia S.p.A. e per tali ragioni la società intende mettere in atto da subito tutte le iniziative possibili per ridurre tali problematiche e favorire la miglior salvaguardia occupazionale.

In considerazione del superamento della soglia dei 2.000.000 di passeggeri annui registrato nel 2011, da Luglio 2012 anche per l'Aeroporto di Brindisi è stato definito l'accesso dello stesso handler privato Consorzio Aviation Services GH Napoli, acquirente del ramo d'azienda di Alitalia CAI per i servizi di assistenza a terra.

Aeroporti di Puglia S.p.A., tenuto conto del mutamento dello scenario competitivo, dovrà adottare le opportune misure di efficientamento dell'organizzazione del lavoro del settore handling.

Il nuovo scenario del mercato dei servizi di handling, comunque, impone una attenta e precisa riflessione sui profili societari e sulla futura evoluzione del ramo d'azienda handling, eventualmente, e solo dopo un'attenta ed approfondita verifica sulla vantaggiosità dal punto di vista economico, occupazionale di opportunità, da far confluire in una "newco", inizialmente "captive". Per tali ragioni, si ritiene opportuno chiedere ed avviare da subito un confronto con la task force della Regione Puglia per lo sviluppo e l'occupazione.

Le azioni di miglioramento dell'accessibilità della Puglia da parte dell'utenza su ferro e su gomma

L'Amministratore Unico ha rilevato che il tema dell'integrazione modale degli aeroporti con la rete del trasporto pubblico regionale su ferro e su gomma, si colloca in uno scenario che ha visto negli ultimi anni:

- una forte crescita dei volumi di passeggeri negli aeroporti pugliesi;
- un prevalere dei viaggiatori incoming (provenienti dall'estero e dalle altre regioni italiane) rispetto ai passeggeri outgoing (residenti in Puglia che volano verso altre destinazioni);
- la crescita dei passeggeri che utilizzano il Trasporto Pubblico Locale nel tragitto da e per gli aeroporti.

Risulta sempre più necessario far diventare il sistema del TPL (ferro + gomma) uno strumento efficace e semplice per raggiungere la propria destinazione finale per chi arriva in aereo negli aeroporti di Bari e Brindisi e, viceversa, di offrire a tutto il territorio pugliese ed anche delle regioni limitrofe, un agevole ed economico accesso agli aeroporti di riferimento.

In tal senso, sono stati definiti gli accordi commerciali con la Ferrotramviaria per ciò che concerne il collegamento ferroviario tra l'Aeroporto di Bari e la Stazione ferroviaria Bari-Centrale che è stato attivato a Luglio 2013, considerando anche gli effetti negativi di minor affluenza nei parcheggi gestiti da Aeroporti di Puglia.

Contestualmente si è avviata una fase di supporto da parte di AdP verso i gestori di alcuni servizi di trasporto pubblico locale su gomma per individuare soluzioni migliorative per la mobilità territoriale.

Si individuano infine fin d'ora alcuni interventi utili a migliorare l'accessibilità che potranno essere oggetto del nuovo master plan aeroportuale:

Bari

- Sviluppo dell'offerta di collegamento tramite il passante ferroviario per l'aeroporto di Bari.

Il collegamento deve permettere il transito non solo dei treni locali (FTV) ma anche di treni interregionali per raggiungere catchment area più vaste

- Realizzazione dell'ampliamento dell'Aerostazione al fine di adeguare gli spazi e gli standard di servizio alla dinamica di crescita del traffico
- Adeguamento delle infrastrutture di volo al fine di poter accogliere traffico per destinazioni anche intercontinentali
- Acquisizione e riconversione delle aree militari che sono alla base del piano di sviluppo aeroportuale,

con l'interramento di Via d'Annunzio.

Brindisi

- Realizzazione di un collegamento tra l'aeroporto e il porto di Brindisi con l'obiettivo di creare sinergie con il terminal crocieristico.
- Ampliamento delle piazzole di sosta a aeromobili e delle sale d'imbarco e ristrutturazione della sede di Vigili del Fuoco.
- Acquisizione e riconversione delle aree militari che sono alla base del piano di sviluppo aeroportuale
- Destinazione di aree dedicate al tracciato del collegamento Metrobus con la Stazione ferroviaria Perrino

Foggia

- Estensione del servizio di collegamento ferrovia-aeroporto, di prossima attivazione, da e per la stazione ferroviaria di Foggia con relative fermate intermedie

Grottaglie

- Realizzazione di un collegamento tra l'aeroporto e il porto di Taranto, in particolare con la ferrovia;
- Realizzazione di un collegamento con la SS 7 per Brindisi, mediante una nuova viabilità provinciale;
- Caratterizzare l'Aeroporto nella sua vocazione industriale a supporto dello sviluppo delle produzioni aeronautiche anche attraverso attività di ricerca sperimentazione e sviluppo.

In sostanza si intende procedere nei seguenti campi applicativi:

- Aeroporto come base per prove di sviluppo e certificazione per velivoli dell'aviazione generale
- Aeroporto Test Bed per lo sviluppo e la sperimentazione di soluzioni infrastrutturali ed intermodali legate allo sviluppo di un progetto per futuri aeroporti cargo
- Aeroporto come base di supporto per le attività di volo, per prove e certificazioni di integrazione nello stesso spazio aereo, di velivoli con pilota a bordo e velivoli senza pilota a bordo (pilotaggio remoto od autonomo)
- Aeroporto utilizzato come base operativa per attività di MRO (manutenzione e riparazione di 3° livello) sia di velivoli dell'aviazione civile che dell'aviazione generale

Per tutti gli Aeroporti sarà necessario:

- condividere con gli Enti Locali e le rappresentanze territoriali i Piani di Area Vasta volti ad integrare gli aeroporti con il territorio urbano attraverso servizi di mobilità e intermodalità che possano garantire una facile accessibilità al territorio e agli scali.
- realizzare azioni finalizzate a garantire l'accessibilità multimodale ai quattro scali pugliesi.

In particolare devono essere previsti dei servizi di trasporto pubblico su strada e su ferro per collegare tra di loro gli scali e gli scali con il loro bacino di riferimento. In questo contesto vanno sviluppate e ampliate azioni già intraprese quali "Airport City Terminal" di Lecce e di Matera (finanziato dalla Regione Basilicata) ed il collegamento "Gargano easy to reach". In tal senso, sulla base dell'esperienza del progetto Pugliarbus bisognerà inserire gli Aeroporti tra le destinazioni inserite nel Programma di Esercizio del Trasporto Pubblico Regionale e Locale.

Il Contratto di programma e la Rete aeroportuale

In merito al nuovo Contratto di Programma 2013-2016, l'Amministratore Unico ha sottolineato che: l'attuale quadro normativo in materia tariffaria risulta ancora incerto, in considerazione del recepimento della Direttiva UE 2009/12 "Airport Charges" con il D.L. n. 1 del 24.1.2012.

Per quanto riguarda Aeroporti di Puglia S.p.A., l'art.2 punto 5 della Direttiva UE 2009/12 individua la "Rete Aeroportuale", intesa come "un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale dallo Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale", prevedendo all'art. 4 che "Gli Stati membri possono

autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete".

In tal senso, l'art. 74 del D.L. n. 1/2012 prevede che con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previo parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni, sono designate le Reti Aeroportuali sul territorio italiano. L'Autorità di vigilanza (ENAC) può autorizzare il gestore aeroportuale di una Rete aeroportuale ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete. Quanto sopra riportato è coerente con l'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'adozione del "Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale" del 31.12.2012.

Anche il Master Plan degli Aeroporti pugliesi, alla base della concessione di gestione totale degli Aeroporti Pugliesi è stato sviluppato alla luce delle necessità infrastrutturali determinate dallo scenario di sviluppo considerato.

Lo scenario prescelto, denominato di "Diffusione e specializzazione", persegue obiettivi di:

- Mantenimento di un'offerta diffusa di trasporto aereo;
- Sviluppo delle vocazioni proprie di ciascun aeroporto.

La Rete aeroportuale pugliese mantiene un'articolazione sui quattro aeroporti esistenti, con tendenza a sviluppare prevalentemente le vocazioni principali di ciascuno di essi, per il raggiungimento di adeguati livelli di servizio, nell'ambito delle specializzazioni funzionali di ciascun aeroporto.

L'obiettivo per il prossimo Contratto di Programma, quindi, sarà quello di poter determinare una configurazione unica di costi riferita agli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie, in modo da poter sottoscrivere un unico Contratto di Programma della Rete Aeroportuale Pugliese.

La costituzione della Rete Aeroportuale Pugliese dovrà considerare anche la determinazione del Capitale Sociale secondo quanto disposto dall'art. 3 del D.M. 521/97, oggi pari a Euro 12.950.000,00 (Euro 25.822.845 per aeroporti superiori a 5.000.000 di passeggeri).

Allo stato attuale emerge quindi la necessità di riflettere su di un'utile aggiornamento del Master Plan che aggiorni il Piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "Diffusione e Specializzazione" e conseguentemente definisca le diverse funzioni o vocazioni per ciascuno scalo. Ciò dovrà avvenire partendo dal presupposto che il traffico attualmente registrato sugli scali di Bari e Brindisi (rispettivamente, circa 4.000.000 e circa 2.000.000) consente di mantenere l'equilibrio economico-finanziario di Aeroporti di Puglia S.p.A..

La soglia di 2.000.000 passeggeri, infatti, è prevista dalla Direttiva UE 96/67 come limite per la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra (Handling), proprio in quanto indicatore di auto sostenibilità economico-finanziaria.

Bisogna considerare inoltre che, sulla base delle nuove Linee Guida UE per gli aiuti agli aeroporti ed alle compagnie aeree (in corso di adozione) la sostenibilità economica degli aeroporti viene modellizzata secondo il seguente schema:

- Aeroporti con <200k pax/anno: incapaci di finanziare costi di capitale e operativi;
 - Aeroporti (200k a 1mil pax/anno): incapaci di coprire costi di capitale ma capaci di coprire almeno parzialmente quelli operativi (manutenzione);
 - Aeroporti 1-3 mil pax/anno: coprono i costi operativi e solo parzialmente quelli di capitale;
 - Aeroporti 3-5 mil: in grado in generale di coprire sia i costi operativi che quelli di capitale.
- Finanziamenti pubblici potrebbero in particolari casi essere giustificati per coprire i costi di capitale;
- Aeroporti >5mil: si autofinanziano.

Ciò anche e soprattutto perché secondo le stesse linee guida "la densità di aeroporti regionali in alcune regioni dell'UE ha portato ad una sostanziale sovraccapacità di infrastrutture aeroportuali rispetto alla domanda dei passeggeri ed alle esigenze delle compagnie aeree". Sulla base di questo presupposto l'UE ha determinato l'indirizzo di "contrazione degli aiuti a sostegno dello sviluppo degli aeroporti" e la relativa "definizione di una classificazione orientata a definire i requisiti di sostenibilità economico

finanziaria” sopra esposta.

In una direzione simile sembra andare il piano nazionale dei trasporti il quale prevede che gli aeroporti non di interesse nazionale dovranno essere trasferiti, sulla base di quanto previsto dal decreto legislativo n. 85/2010, alle Regioni competenti, che ne dovranno valutare la diversa destinazione d'uso e/o la possibilità di chiusura.

Apertura ai privati del capitale sociale

In merito, l'Amministratore Unico ha ricordato che con Deliberazione n. 1711 del 07/08/2012 la Giunta Regionale ha approvato la relazione dell'Assessore alle Infrastrutture strategiche e alla mobilità sulla necessità di individuare un partner industriale in grado di supportare le politiche di sviluppo di AdP attraverso una quota di partecipazione di minoranza al capitale di Aeroporti di Puglia S.p.A.

In considerazione della rilevanza strategica e la complessità dell'attività finalizzata alla selezione del partner industriale, la Regione Puglia ha avviato le procedure per l'individuazione di un Advisor con il compito di predisporre gli elementi essenziali del piano industriale da mettere a base di gara fornendo l'assistenza necessaria alla pubblicazione del bando e alla conseguente informativa al mercato.

La società è pronta a fornire qualsiasi utile supporto alle azioni messe in atto dalla Regione Puglia.

Fattori che condizionano la creazione del valore

L'Amministratore Unico ha evidenziato che i risultati economici finora conseguiti, seppur confermando la positiva performance aziendale continuano a risentire di condizionamenti derivanti da fattori esogeni, come ad esempio:

- riconoscimento di quote insufficienti di copertura finanziaria delle spese generali riferite agli investimenti realizzati con finanziamento pubblico, in particolare ENAC (6%);
- scarsa velocità del ciclo finanziario degli enti finanziatori (in particolare della Regione Puglia) per il rientro delle anticipazioni erogate ai fornitori, con evidente risentimento in termini di oneri finanziari;
- redditività non adeguata del settore Handling, in considerazione della perifericità degli aeroporti pugliesi e della debolezza contrattuale nei confronti dei vettori, che non consente di spuntare livelli tariffari adeguati;
- diseconomie di gestione degli scali, in particolare di Foggia ed in minor misura Grottaglie.

In particolare, i ritardi nei pagamenti da parte della Regione Puglia determinano un'elevata incidenza di oneri finanziari che erodono la redditività creata.

Su questo punto l'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità, avv. Giannini, ha informato l'Assemblea in merito alla recente Delibera della Giunta Regionale n.1982/2013 che consentirà il pagamento di importanti somme dovute dalla Regione Puglia alla Società.

Funzioni Aziendali

A tale proposito l'Amministratore Unico ha riferito che:

- il Modello di Governance aziendale è quello definito anche ai sensi del D.Lgs. 231/01 di Organizzazione, Gestione e Controllo, che prevede l'Organismo di Vigilanza ed un manuale di procedure definite in base ai reati previsti. Il Manuale è stato aggiornato nel 2011 anche in considerazione del recepimento dei casi di reato in materia ambientale e di sicurezza sul lavoro e dovrà essere ulteriormente aggiornato per considerare le nuove disposizioni previste dalla Legge cosiddetta "Anticorruzione".

In questo contesto, l'Amministratore Unico ha evidenziato di aver nominato l'Organismo di Vigilanza monocratico, nella persona del Dr. Michele Grasso.

Per quanto riguarda il trattamento dei dati sensibili, evidenzia che la caratteristica attività aziendale prevede una particolare attenzione ai dati relativi ai passeggeri. Ai sensi dell'Allegato B, punto 26 del D.Lgs. 196/03 recante Codice in materia di Protezione dei Dati Personali, la Società si è già adeguata alle misure in materia di protezione dei dati personali e sono in corso gli aggiornamenti previsti dalla

normativa vigente. Al fine di presidiare adeguatamente questa funzione l'Amministratore Unico ritiene di nominare il Dr. Giuseppe Costadura, attuale Security Manager di Aeroporti di Puglia S.p.A in qualità di Responsabile del Trattamento dei Dati Sensibili ai sensi del D.Lgs. 196/03.

In materia di Sicurezza negli ambienti di lavoro ex D.Lgs. 81/08, l'Amministratore riferisce di aver delegato l'Ing. Donato D'Auria, Direttore tecnico, l'Arch. Marco Catamerò, Responsabile di Esercizio di Brindisi e Grottaglie, il Sig. Maurizio Cipriani, Coordinatore Scali.

In termini generali, ha aggiunto che la Società ha avviato nei mesi precedenti un'attività di analisi funzionale all'individuazione di una migliore organizzazione del lavoro da assurgere ad elemento guida del rinnovo del contratto di lavoro oramai prossimo alla scadenza. Ciò rientra nell'azione di efficientamento generale dalla quale si ritiene si possa addivenire ad un'auspicabile riduzione dei costi e ad un aumento della produttività.

In tal senso si sta procedendo:

- all'analisi e definizione di un sistema di controllo di gestione più capillare basato su specifici indicatori di performance e software di analisi;
- all'accorpamento su Bari dei servizi informazioni, biglietteria e Lost&Found (come già avvenuto a Brindisi), dell'Ufficio Coordinamento Voli con l'ufficio Supporto operativo, del servizio agibilità aeroportuale con l'integrazione degli addetti con qualifica di capisquadra;
- alla sub-concessione di locali ed hangar per l'espletamento di servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale.

L'Amministratore ha quindi informato l'Assemblea che la Società ha approvato e reso esecutivo il proprio regolamento interno per avviare l'utilizzo della piattaforma di procurement Empulia, piattaforma regionale nata per gestire in modo trasparente, efficiente e in totale aderenza con la normativa vigente, le procedure di acquisto e approvvigionamento di beni, servizi e lavori delle Amministrazioni pugliesi. AdP è quindi la prima società pugliese che aderisce alla piattaforma pur non avendone un obbligo normativo, portando in questo modo a compimento un percorso iniziato nel 2012 che rafforza la trasparenza delle procedure, e quindi delle scelte, che la caratterizzano.

Nel contempo la società ha avviato un'attenta azione di efficientamento, e quindi di riduzione costi che si stima possa consolidarsi alla fine del 2013, senza pregiudicare la sua capacità operativa e la qualità dei suoi servizi.

A seguito di richiesta da parte del rappresentante della CCIAA di Taranto, l'Amministratore Unico ha quindi fornito notizie in merito alla definizione dell'importo totale degli investimenti da realizzare su Grottaglie, che scaturirà dall'esito del tavolo di concertazione già attivato dalla Regione Puglia con i Comuni interessati e con i soggetti attuatori (RFI, ANAS; ecc.).

Infine, il Dr. Acierno ha riferito che a seguito di approfondimenti, per quanto riguarda l'intervento "Prolungamento pista - Aeroporto G. Lisa di Foggia", trattandosi palesemente di un caso sovrapponibile all'esperienza trattata dalla Sentenza del Tribunale UE per l'Aeroporto di Lipsia, la Regione Puglia procederà alla notifica alla Commissione UE, tramite gli uffici regionali. La procedura di gara inviata alla GUUE il 30.9.2013 e pubblicata il 5.10.2013, con scadenza 20.11.2013, dovrà sottostare al cosiddetto "stand still" in attesa dell'autorizzazione da parte della Commissione UE. Pertanto il predetto Bando dovrà essere sospeso. Per gli altri interventi di cui all'APQ Trasporti del 27.5.2013 non si procederà alla notifica preventiva alla Commissione UE, in quanto trattasi di interventi volti al miglioramento dei livelli di sicurezza aeroportuale.

L'Assemblea, all'unanimità, ha preso atto della relazione dell'Amministratore Unico, condividendo le motivazioni che hanno determinato le scelte aziendali, richiedendo all'Amministratore di fornire tutte le informazioni in merito all'evoluzione degli scenari prospettati nelle prossime sedute assembleari.

Tenuto conto che l'evolversi degli eventi innanzi descritti e l'esigenza di provvedere con la tempestività del caso hanno reso necessario l'adozione di provvedimenti d'urgenza da parte del Presidente per consentire lo svolgimento dell'assemblea di che trattasi, in conformità alla relazione, si propone alla

Giunta di adottare apposito atto deliberativo.

Il presente provvedimento viene sottoposto all'esame della Giunta Regionale ai sensi dell'art.4, comma 4, lettere g) e i) della L.R. n. 7/1997.

COPERTURA FINANZIARIA ai sensi della L.R. n. 28/01 e s.m.i.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

Il Presidente proponente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

udita la relazione;

viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento;

a voti unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- di approvare la relazione del Presidente proponente, che quivi si intende integralmente riportata e, per l'effetto:

- di ratificare l'operato dell'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Avv. Giovanni Giannini, delegato del Presidente On. Nicola Vendola, in occasione della partecipazione all'assemblea ordinaria della Società Aeroporti di Puglia SpA tenutasi il 30 ottobre 2013, prendendo atto ed approvando gli orientamenti e le espressioni di voto formulati dallo stesso;

- di pubblicare la presente sul BURP.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta

Avv. Davide F. Pellegrino Dott. Nichi Vendola
