

Codice org. AdP
Protocollo 0007126/2017
Data 2017-05-04
Classificazione PU

DIREZIONE GENERALE

Aeroporto di Bari – Sede

RESPONSABILE COMMERCIALE

EXTRA AVIATION

Aeroporto di Bari – Sede

DIREZIONE AMMINISTRATIVA

Aeroporto di Bari – Sede

DIREZIONE TECNICA

Aeroporto di Bari – Sede

DIREZIONE SECURITY

Aeroporto di Bari – Sede

RESPONSABILE UFFICIO LEGALE

Aeroporto di Bari – Sede

Post Holder Progettazione e Terminal

Bari e Foggia

Aeroporto di Bari – Sede

Post Holder Progettazione e Terminal

Brindisi e Grottaglie

Aeroporto di Brindisi

Ufficio Protocollo

Aeroporto di Bari – Sede

*E, p.c. RPCT Avv. Raffaella
Calasso
SEDE*

*Internal Auditor
Dott. Giuseppe Costadura
Arch Marco Catamerò
SEDE*

*ODV
Avv. Giorgio Martellino*

OGGETTO: PROCEDURA OPERATIVA attività commerciale extra aviation.

Premessa la necessità di adeguare la procedura in oggetto secondo le indicazioni di cui al PTPC aziendale con una misura da adottare entro il 30.04.2016;

Considerato che l'ANAC l'11 marzo 2016 ha avviato una procedura esplorativa che riguarda la concessione di Aeroporti di Roma ma potrebbe riguardare anche le altre concessioni Aeroportuali;

Ritenuto di attendere l'audizione della Associazione di categoria "Assaeroporti" dinanzi alla Commissione della Camera dei Deputati in merito alle sub concessioni aeroportuali relative alle attività commerciali del 3.05.2016;

Ritenuto di aderire alla tesi giuridica prospettata dalla Associazione confindustriale della categoria aeroportuale in quella sede, fermo restando eventuali modifiche o integrazioni che dovessero intervenire con legge o su richiesta di adeguamento da parte della Autorità competente;

Valutata la proposta dell'ufficio legale;

Sentiti gli uffici interessati, gli internal auditors e la RPCT

Si adotta la seguente procedura che sostituisce la procedura Rev. 00 del 17.03.2014 – Interazione attività commerciale "extra aviation", prot. 4069.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Il processo di globalizzazione ha inciso e incide fortemente sul settore aeroportuale. La globalizzazione ha catapultato città, territori, aree geografiche, anche le più sperdute, nel più vasto mercato internazionale, imponendo loro una riorganizzazione complessiva al fine di rispondere alla domanda globale. Pertanto, tale fenomeno si è intersecato con il processo di liberalizzazione e privatizzazione iniziato negli anni Ottanta nel settore aeroportuale e con lo sviluppo di Internet, mutando, in primis, il business delle linee aeree e, di conseguenza, quello degli aeroporti e dei propri gestori con la creazione di un Mercato Unico del trasporto aereo, per cui un vettore europeo può basare in qualsiasi altro aeroporto la propria attività e offrire connettività ad altri territori e bacini di utenza. Tutto ciò, unito ad una accresciuta concorrenza fra aeroporti per i passeggeri in transito, ha operato un notevole spostamento del potere di mercato dagli aeroporti alle compagnie aeree. Infine, lo sviluppo di modalità alternative di trasporto (quali l'alta velocità ferroviaria), all'interno del mercato nazionale del trasporto, ha reso più ampia la competizione, attribuendo una valenza forte ad una offerta con spiccate caratteristiche imprenditoriali, legata a politiche commerciali, di sviluppo del traffico e di valorizzazione della vocazione territoriale, ma comunque basata sugli investimenti e sulla promozione dell'innovazione.

Pertanto, mentre storicamente l'aeroporto era considerato un monopolio naturale, perché soggetto operante in assenza di competizione e dunque detentore di potere di mercato (verso i vettori ed i passeggeri), chiamato a gestire le infrastrutture attraverso l'impiego di risorse interamente pubbliche, nonché pianificando gli interventi alla luce delle esigenze espresse dalla compagnia di bandiera (anch'essa pubblica), oggi, invece, a fronte di un contesto pienamente liberalizzato, aperto ad un mondo globale, le società di gestione aeroportuale sono chiamate ad operare in un quadro fortemente competitivo in cui devono rispondere alle esigenze di passeggeri e vettori che, a differenza del passato, dispongono di un amplissimo ventaglio di scelte.

È evidente, quindi, che l'evoluzione del network aeroportuale e dei modelli di business ha determinato la profonda migrazione dell'impresa aeroporto da un contesto monopolistico, riferito al presidio di un bacino territoriale, a una dimensione multipolare e ipercompetitiva, in cui la proliferazione degli scali e l'avvento dell'alta velocità ferroviaria generano pressione competitiva sui processi di movimentazione di passeggeri e merci.

Il tema della concorrenza tra gli aeroporti è stato ribadito in più occasioni dalla Commissione europea che ha sottolineato l'esistenza di una effettiva e crescente concorrenza tra gli aeroporti europei dovuta alla liberalizzazione delle rotte e alla privatizzazione degli aeroporti.

Nel 2015 i ricavi prodotti sui quattro aeroporti pugliesi dall'attività *extra aviation* hanno rappresentato il 27% degli interi ricavi prodotti. È evidente pertanto come *l'impresa aeroporto* abbia mutato la propria entità e non possa essere concepita unicamente come società atta alla gestione di infrastrutture a servizio del trasporto aereo, ma rappresenti una più complessa e diversificata impresa che deve generare un determinato valore economico.

Da considerare, inoltre, il profondo cambiamento che ha caratterizzato e sta caratterizzando l'intero settore aeroportuale che concerne il ruolo del gestore che, a seguito dell'introduzione del Regolamento europeo 139/2014, con la relativa certificazione ai sensi del ricordato regolamento, diviene di fatto responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Al gestore vengono, infatti, attribuite nuove funzioni e relative responsabilità per la gestione in sicurezza di tutte le attività dello scalo, ivi incluse quelle eventualmente svolte da terzi soggetti. I gestori aeroportuali sono chiamati a completare il processo di transizione alla nuova normativa europea entro il 31 dicembre 2017, assicurandone così la rispondenza.

Il gestore è ormai a tutti gli effetti un'impresa - sia essa pubblica o privata, a seconda della proprietà - chiamata a confrontarsi sul mercato con le altre società aeroportuali europee. Questo in quanto, già il d.m. 521 dell'ormai lontano 1997, nel dare attuazione a norme precedenti, ha affermato che le società di gestione aeroportuale dovevano essere costituite esclusivamente in forma di società di capitali.

A livello europeo i rapporti di sub concessione aeroportuale in materia *extra aviation* sono sempre considerati contratti di diritto privato che il gestore impresa è chiamato a stipulare con logiche proprie del diritto civile.

Il considerando 15 della direttiva CEE sulle concessioni (la n.23 del 2014) nella parte in cui afferma che: *"taluni accordi aventi per oggetto il diritto di un operatore economico di gestire determinati beni o risorse del demanio pubblico, in regime di diritto privato o pubblico, quali terreni o qualsiasi proprietà pubblica, in particolare nel settore dei porti marittimi o interni o degli aeroporti, mediante i quali lo Stato oppure l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore fissa unicamente le condizioni generali d'uso senza acquisire lavori o servizi specifici, non dovrebbero configurarsi come concessioni ai sensi della presente direttiva. Ciò vale di norma per i*

contratti di locazione di beni o terreni di natura pubblica che generalmente contengono i termini che regolano la presa di possesso da parte del conduttore, la destinazione d'uso del bene immobile, gli obblighi del locatore e del conduttore per quanto riguarda la manutenzione del bene immobile, la durata della locazione e la restituzione del possesso del bene immobile al locatore, il canone e le spese accessorie a carico del conduttore”.

Due sentenze a Sezioni Unite della Cassazione che hanno individuato i seguenti principi:

- *“I servizi di natura commerciale – pur se svolti in un’area di pertinenza aeroportuale ad uso esclusivo di privati, sulla base di un rapporto tra concessionario e terzo cui l’Amministrazione concedente resti estranea – non soggiacciono alle regole del procedimento ad evidenza pubblica, risolvendosi in contratti di diritto privato, devoluti alla giurisdizione ordinaria civile” (Sent. Cass. SSUU n.7663 del 2016).*
- *“I servizi di natura commerciale - pur se svolti in un’ area di pertinenza aeroportuale ad uso esclusivo di privati, sulla base di un rapporto tra concessionario e terzo, cui l’Amministrazione concedente resti estranea - non soggiacciono alle regole del procedimento ad evidenza pubblica, risolvendosi in contratti di diritto privato, devoluti alla giurisdizione ordinaria civile (Cass., Sez. unite 25 giugno 2002 n.9233; Cass. Sez. unite 25 giugno 2002 n.9288).*
- *La subconcessione è un contratto di diritto privato ben diverso dalla concessione, salvo il caso eccezionale in cui sia direttamente coinvolta l’Amministrazione (Cass.S.U.,29aprile2015,n.8623).*
- *“Diventa a questo punto superfluo verificare se la Società Aeroporti di Roma sia un organismo di diritto pubblico, o impresa pubblica (art. 3, commi 26 e 28, d. lgs 12 aprile 2006 n.163 - Codice degli appalti), o solo un’impresa privata, titolare di diritti di esclusiva (ibidem, comma 29): in carenza – come detto – del concorrente requisito oggettivo per la gara pubblica.” (Sent. Cass. SSUU n.8058 del 2016).*

La conferma operata dalle Sezioni Unite della Cassazione, sia dell’ordinanza sempre a Sezioni Unite della stessa Cassazione riferita all’aeroporto di Catania (SS.UU. 24 febbraio 2015 n.8623),

appare pienamente in linea con le direttive europee e con l'orientamento giuridico-amministrativo, fin qui consolidato:

“La mera pertinenza al bene demaniale non comporta la creazione di obblighi di gara di tipo pubblicistico ulteriori rispetto a quelli del Codice (Cons. Stato VI 22 aprile 2014 – nr. 2026). Il concessionario privato di un bene pubblico si pone, nei confronti dei terzi, come titolare di diritti reali sul bene equiparabili pertanto a quelli ordinari.

Pertanto, le attività EXTRA AVIATION (travel retail: sono le attività commerciali al dettaglio che vengono offerte ai passeggeri, operatori e visitatori all'interno dell'aeroporto come, ad esempio, ristoranti, bar, negozi, etc., ulteriormente suddivisibili in Attività Food ed Attività Non Food; altre attività: sono sia le attività svolte all'interno dell'aeroporto sia all'esterno, suddivisibili nelle macrocategorie: Noleggiatori Auto, Pubblicità, Parcheggi, Real Estate) sono regolate dal codice civile, il cui art. 2597 c.c. sancisce l'obbligo di contrarre osservando la parità di trattamento, e dalle norme speciali anche in materia di tutela della concorrenza e del mercato (l.n.287del1990e102 TFUE; artt. 704 e 36 e ss. del codice della navigazione; convenzione di gestione totale del 25.1.2002; Direttiva del comitato interministeriale per la programmazione economica (deliberazione nr.38/2007 del 15.06.2007in materia di servizi non regolamentati).

Alla stregua di quanto sopra, AdP , per l'affidamento di aree destinate ad attività commerciali destinate ad attività non aviation affida gli spazi commerciali attraverso selezioni concorrenziali nel rispetto dei criteri di trasparenza, concorrenza, non discriminazione.

2. SCOPO

La seguente procedura interna di Aeroporti di Puglia S.p.A.(in seguito AdP) definisce i compiti, le responsabilità e competenze dei diversi uffici coinvolti durante l'espletamento dell'attività commerciale extra aviation - individuazione del sub concessionario - stipula del contratto – gestione del contratto - sino alla riconsegna dei locali e gestione scadenziario di fatturazione.

Sia per il peso economico che genera sia per la complessità e varietà di attività previste, l'attività commerciale extra aviation richiede competenze specifiche e multidisciplinari.

Basti pensare alla specificità di tutta l'attività preliminare di analisi, che si rende opportuna per la definizione dei necessari beni e servizi aeroportuali atti alla puntuale identificazione dei bisogni e delle aspettative dei clienti che si traducono in valore economico e alla circostanza che sul sub concessionario ricadono obblighi rivenienti dalla Convezione di Gestione totale come la stipula

della polizza assicurativa, il rispetto della normativa emanata dal concedente sia per quanto riguarda i profili di safety che di security, il rispetto della carta dei servizi.

Tutti gli operatori presenti in ambito aeroportuale, infatti, sono tenuti al rispetto delle norme contenute nel Regolamento di Scalo, nelle specifiche Procedure del Manuale di Aeroporto e nel Piano Nazionale di Sicurezza.

Per quanto sopra l'attività commerciale extra aviation, per affinità e connessioni, necessità di un contributo aziendale multidisciplinare ed organizzativo che coinvolge almeno i seguenti uffici:

- *Ufficio Legale*
- *Ufficio Tecnico*
- *Ufficio Amministrativo*
- *Ufficio Security*

Ai fini della presente procedura, intesa a orientare l'interazione dell'attività commerciale *extra aviation* con gli altri uffici, verranno ripercorsi, senza pretesa di esaustività, le principali attività.

3. ATTIVITA' DELL'UFFICIO COMMERCIALE

L'Ufficio Commerciale si interessa della proficua utilizzazione degli spazi destinati ad attività aeronautiche e spazi destinati ad altre attività, intendendosi come tali ad esempio le attività commerciali e della relativa stipula dei contratti di sub concessione.

L'Ufficio Commerciale, prima della formalizzazione del contratto, è tenuto a richiedere ad Enac la relativa e preventiva autorizzazione qualora si tratti di sub concessioni di aree destinate allo svolgimento di attività aeronautiche, mentre formulerà semplice comunicazione nel caso di sub concessioni di aree destinate ad attività di natura commerciale, giusta art.3 della Convenzione di gestione totale.

L'attività commerciale è di competenza della Direzione Generale e del Responsabile Commerciale (in seguito R.C.) che è preposto a seguire l'intero iter del contratto fino alla fase di riconsegna delle aree subconcesse al gestore aeroportuale.

Il R.C. individua l'area da sub concedere e ne determina il canone, che scaturisce orientativamente da una stima comparativa per attività di analoghe tipologie omogenee (categorie merceologiche), tenuto conto della specifica localizzazione (allacciamenti, accessi, servizi, ecc.) da analisi di

benchmark con altre realtà aeroportuali o, in particolari casi, avvalendosi di consulenze specialistiche da parte di operatori del settore real estate.

Il canone del contratto di sub concessione può essere di due tipi:

Per i contratti inerenti le attività di vendita e di somministrazione (retail e f&b) può essere individuato a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, con riferimento a due variabili, di regola combinate tra loro nell'ambito dell'accordo contrattuale:

- *Royalty (percentuale computata sul fatturato al netto dell'IVA del sub concessionario);*
- *Minimo garantito.*

Per gli altri contratti di sub concessione, relativi ad aree e/o locali per uso ufficio, deposito, hangar etc., il canone consiste generalmente in un corrispettivo fisso, mensile o annuale, in base alla durata del contratto.

La durata del contratto di subconcessione è variabile, in considerazione della specifica attività da svolgere e della consistenza dell'investimento a carico del subconcessionario.

In entrambe le tipologie di contratto, vengono applicate le utenze comuni, i cui importi sono accorpati al corrispettivo fisso o al minimo garantito.

Attualmente le utenze comuni sono forfettizzate sulla base di un parametro €/mq./anno, pari a circa € 90/110,00, per un'area di massimo 100 mq.. Per una superficie superiore, le utenze variano tra il 5%-10% del canone fisso o minimo garantito, da verificare periodicamente in base alle modifiche delle infrastrutture.

Gli oneri relativi ai consumi idrici ed energetici vengono corrisposti dal subconcessionario direttamente al fornitore di energia elettrica.

Per l'affidamento in sub concessione delle aree aeroportuali che, come sopra accennato, ineriscono più strettamente alla natura privata, commerciale ed imprenditoriale, l'Ufficio Commerciale utilizzerà procedure concorsuali competitive attenendosi ai principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, proporzionalità di cui all'art. 2597 del codice civile, sulla base di criteri selettivi individuati dall'ufficio medesimo intesi a verificare la solidità economica delle società partecipanti, mediante la richiesta dei bilanci degli ultimi tre esercizi chiusi, delle comprovate esperienze pluriennali e della presenza in altre realtà aeroportuali o in grandi strutture destinate ad alta affluenza di pubblico.

Nel caso di selezione concorrenziale viene nominata dal Direttore Generale una commissione giudicatrice, composta da tre membri, la quale deve essere sempre presieduta da un dipendente di Adp non appartenente all'ufficio commerciale, sorteggiato tra i dirigenti e gli apicali. Compongono la Commissione un dipendente dell'Ufficio commerciale ed un dipendente appartenente ad altro ufficio, diverso da quello commerciale, in analogia e per quanto compatibile con la procedura AdP prot. 17071/2015.

I componenti la Commissione, all'atto della accettazione dell'incarico, devono firmare le dichiarazioni allegate alla presente procedura (Allegato 1).

L'apertura della busta contenente l'offerta economica deve avvenire sempre in seduta pubblica.

Al fine di individuare la migliore offerta, La commissione effettuerà una valutazione di tipo tecnico, economico e qualitativo delle offerte pervenute e aggiudicherà all'offerta economicamente più vantaggiosa.

L'offerta tecnica prevede l'attribuzione di un punteggio, assegnato sulla base della valutazione da parte della commissione delle caratteristiche del progetto tecnico offerto e delle caratteristiche del servizio offerto.

L'offerta economica prevede l'attribuzione di un punteggio assegnato sulla base di un coefficiente da attribuire a ciascun concorrente, individuato in base alla seguente formula

$$XA = \frac{VA}{VMAX} \times P$$

XA: punteggio da attribuire al concorrente A

VA: offerta al rialzo sul canone (royalty o minimo garantito) proposto dal concorrente A

VMAX: offerta al rialzo sul canone (royalty o minimo garantito) più alto

P: punteggio massimo per il parametro in oggetto.

L'affidamento verrà disposto in favore della società che avrà ottenuto il punteggio complessivo più alto.

Resta inteso che sono ammissibili eventuali trattative private per l'affidamento in sub concessione di aree aeroportuali in esito a procedure selettive andate deserte o nel caso di unico operatore economico del settore d'interesse o per motivate opportunità di natura commerciale.

Lo schema tipo di selezione da adottare, unitamente allo schema di contratto, deve essere individuata e condivisa tra il R.C. ed il Responsabile dell'Ufficio Legale ed infine sottoposta alla Direzione Amministrativa ed alla Direzione Generale per la relativa approvazione.

Prima della formalizzazione e stipula del contratto l'Ufficio commerciale deve acquisire le bozze delle eventuali fideiussioni e delle polizze assicurative stipulate dal sub concessionario con istituto bancario o primaria compagnia assicurativa italiana e di gradimento di AdP, da trasmettere all'ufficio legale o al broker eventualmente incaricato da AdP al fine di verificare la rispondenza al dettato normativo per clausole, contenuti e condizioni di garanzia, la solidità e credibilità sul mercato della Società garante che ha emesso il documento in luogo dell'istituto di credito e la rispondenza delle polizze assicurative e relativi massimali richiesti.

Attualmente, a titolo meramente indicativo, per le aree land side si prevede un massimale unico non inferiore ad € 3.000.000,00. La polizza contiene altresì garanzia a ricorso terzi da incendio per una somma assicurata non inferiore ad € 1.000.000,00 ed estensione di copertura ai danni da interruzione attività commerciali per un massimale non inferiore ad 1 milione di Euro.

Per le sub concessioni in area air side si prevede una polizza con massimale unico non inferiore ad Euro 10.000.000,00 e relativa estensione al ricorso terzi da incendio per un massimale non inferiore ad Euro 5.000.000,00. E' prevista altresì, una polizza di assicurazione per copertura incendio, scoppio e atti di terrorismo sulle aree air side non inferiore a euro un milione/00.

A tal fine nei contratti di sub concessione deve essere sempre riportato che: "Nel caso in cui il sub concessionario produca polizza assicurativa o fidejussione di durata inferiore a quella della sub concessione, il medesimo è tenuto a produrre entro 30 giorni dalla scadenza della copertura assicurativa o fidejussione il rinnovo della stessa con quietanza di pagamento nuova polizza assicurativa. Il mancato adempimento del presente onere comporterà l'immediata escussione della fideiussione per inadempimento agli obblighi contrattuali e la relativa risoluzione del contratto.

Eventuali deroghe alla presente procedura potranno essere concesse solo dalla Direzione Generale di AdP a seguito di espressa richiesta del R.C., previo parere della Responsabile dell'U.L.

A seguito della sottoscrizione del contratto, lo stesso viene consegnato dall'Ufficio Commerciale all'Ufficio Acquisti di AdP che ha l'onere della registrazione presso l'Agenzia delle Entrate ed all'Ufficio Amministrativo per le attività di fatturazione. Una volta registrato l'UC trasmette al sub concessionario la copia di sua spettanza. Nella nota di trasmissione, l'UC indica le spese dovute dal sub concessionario per la registrazione del contratto.

La copia originale del contratto, dopo la registrazione, unitamente a polizze e fideiussioni, saranno conservati al repertorio dei contratti presso l'U.L. che avrà l'onere di custodire gli originali ed i relativi documenti.

L'ufficio commerciale extra aviation:

- 1) è responsabile della gestione dei contratti extra aviation;
- 2) cura lo scadenziario dei contratti di sub concessione, anche ai fini dei flussi informativi in materia di trasparenza, inserendo altresì gli estremi e le date di scadenza delle relative polizze fideiussorie ed assicurative;
- 3) trasmette il documento relativo alla selezione concorrenziale (“avviso commerciale”) e l’informativa relativa all’affidatario per la pubblicazione sul sito web aziendale, nella sezione “società trasparente”.

Il suddetto scadenziario sarà riportato dall’UC su cartella condivisa (Ufficio Commerciale, Legale, Amministrativo, Sicurezza).

4. ATTIVITA' DELL' UFFICIO LEGALE

La Responsabile dell’Ufficio Legale dovrà individuare l’addetto nell’ambito dell’ufficio, che dovrà interfacciarsi con il R.C. ai fini della assistenza a tutte le fasi propedeutiche alla stipula del contratto di sub concessione, ivi compresa l’assistenza alla verifica dei requisiti di ordine speciale in capo al subconcessionario.

L’Ufficio Legale (in seguito U.L.), oltre a quanto indicato al paragrafo 3, fornisce il proprio riscontro alla bozza di contratto inviata dall’UC, formulando eventuali osservazioni o apportando eventuali modifiche e/o integrazioni.

Compito dell’ufficio legale è verificare la sussistenza dei requisiti di ordine generale in capo al sub concessionario. A tal fine nei documenti di selezione dovrà sempre essere indicato che il concorrente deve rendere le dichiarazioni di cui all’allegato 2.

Relativamente alla regolarità contributiva l’U.L. può richiedere il DURC direttamente al sub concessionario, fermo restando il controllo d’ufficio nei casi che si ritengano opportuni e necessari.

Nel caso di trattativa privata occorrerà acquisire ogni utile riferimento per l’effettuazione delle verifiche di ufficio.

Successivamente alla stipula del contratto e nel corso dell’esecuzione dello stesso, l’ufficio legale, nel caso di inadempimenti contrattuali o ritardi nei pagamenti, svolgerà le azioni di propria competenza.

Ogni mese e, comunque, ogni volta ritenuto necessario, l’UC e l’UL si incontreranno per la verifica delle segnalazioni di scadenza ricevute dal sistema sw di gestione contratti, al fine della

condivisione delle opportune azioni, fermo restando che, in caso di necessità di attività formali di sollecito o di richiamo agli adempimenti contrattuali, l'UL provvederà al sollecito delle polizze fideiussorie e assicurative ed alle eventuali necessarie azioni nei casi di mancato rinnovo o di ritardo delle stesse.

L'ufficio legale monitora unitamente all'ufficio amministrativo sui ritardi nel pagamento del canone da parte dei sub concessionari, giusta procedura sul "recupero del credito".

5. ATTIVITA' DELL' UFFICIO TECNICO

L'Ufficio Tecnico (in seguito U.T.), fornisce il proprio riscontro alla bozza di contratto che l'UC trasmette in via preventiva, formulando eventuali osservazioni o apportando eventuali modifiche/integrazioni.

Su richiesta del R.C., una volta individuato lo spazio da sub concedere, il Direttore Tecnico metterà a disposizione quanto segue, per le successive azioni di competenza:

- Planimetria aggiornata dell'area in questione;
- Supporto tecnico mediante l'individuazione di una persona per il sopralluogo congiunto con il sub concessionario e per tutte le fasi, dalla redazione della progettazione sino alla realizzazione del nuovo spazio commerciale, sulla base della specifica Procedura del Manuale di Aeroporto (asseverazione di conformità);
- Evidenza di eventuali criticità di tipo tecnico sull'area in questione;
- Esistenza o meno di contatore autonomo di energia elettrica ed idrica, e in mancanza, possibilità di installare un contatore di sottolettura. Nel caso di impossibilità di installazione di contatori di sottolettura, l'U.T. comunicherà al R.C. la stima dei consumi, sulla base dei dati delle utenze che verranno messi a disposizione.
- Documento Unico di Valutazione dei rischi da interferenze (DUVRI) redatto dall'RSPP di AdP;
- Approvazione da parte del P.H. competente del progetto fornito dal sub concessionario;
- Approvazione del progetto da parte di ENAC, previa trasmissione della relativa documentazione.
- Prima dell'inizio delle lavorazioni da parte della Ditta esecutrice incaricata dal subconcessionario, la Direzione Tecnica procederà alla verifica del POS che dovrà essere firmato per Accettazione dallo stesso subconcessionario/committente e dovrà riportare

quanto segue: "Il presente documento è stato redatto sulla base del DUVRI messo a disposizione da parte di AdP".

- A conclusione delle lavorazioni verrà acquisita dal PH competente la documentazione as-built e tutte le certificazioni relative agli impianti realizzati, oltre alla Regolare Esecuzione certificata dal Direttore dei Lavori incaricato dal sub concessionario, al fine del rilascio della certificazione di agibilità che verrà messa a disposizione del R.C..

Qualora si tratti di uno spazio commerciale all'interno dell'aerostazione passeggeri, Il PH competente procederà con l'Aggiornamento del relativo Piano di Utilizzo.

Altresi è onere dell'U.T., procedere alle rilevazioni dei dati dei contatori di sottolettura che fanno capo a ciascun sub concessionario, sia idrica che di energia elettrica, con cadenza mensile, e comunque alla data risultante dal verbale di riconsegna dell'area, e trasferirli alla Direzione Amministrativa per la necessaria fatturazione.

6. ATTIVITA' DELL' UFFICIO AMMINISTRATIVO

Successivamente alla sottoscrizione, nelle more della registrazione del contratto di subconcessione, l'UC invierà all'UA, a mezzo mail, una copia del contratto per la condivisione dei contenuti e si rende disponibile a fornire gli opportuni chiarimenti sulle modalità di calcolo dei corrispettivi, decorrenza ecc..

Dopo la registrazione l'UC consegnerà all'UA una copia del contratto registrato.

La lettera di trasmissione al subconcessionario del contratto registrato, contenente i costi per la registrazione, nonché il verbale di consegna e/o il verbale di inizio attività e decorrenza del contratto, e tutta la corrispondenza inerente al contratto saranno smistati dall'ufficio protocollo all'UA.

Nell'ambito dell'attività amministrativa il contratto viene opportunamente classificato in apposito scadenario di fatturazione, con abbinamento di voci di fatturazione in funzione di ogni singola casistica di addebito (canone area, utenza comune forfait, utenza elettrica di riferimento, royalty sul fatturato ecc.).

Ogni voce di fatturazione è abbinata altresì ad un conto di ricavo della contabilità generale ed alla tabella IVA di riferimento, in modo da applicare l'aliquota di legge ovvero il titolo di non imponibilità o esenzione.

Con periodicità annuale i canoni convenzionali vengono aggiornati in funzione dell'andamento del traffico passeggeri, ovvero in funzione degli aggiornamenti ISTAT o secondo le modalità indicate nel contratto.

Questi aggiornamenti, a cura degli Uffici Amministrativi, vengono sottoposti dalla Direzione Amministrativa alla Direzione Generale per la sottoscrizione delle comunicazioni da inviare ai subconcessionari. Copia di queste missive protocollate devono essere smistate dall'Ufficio protocollo tanto all'Ufficio Amministrativo per la gestione del contratto in funzione dei conguagli di fatturazione conseguenti all'incremento periodico dei canoni, quanto all'Ufficio Commerciale per l'aggiornamento dei propri dati e per lo svolgimento della propria attività di monitoraggio delle performance di ciascun sub concessionario, necessaria per la valutazione da parte della Direzione Generale, di eventuali azioni correttive delle strategie commerciali.

Infine, ogni sub concessionario inoltra all' Ufficio Commerciale ed all'Ufficio Amministrativo le autocertificazioni relative ai corrispettivi da ciascuno incassati. I predetti uffici curano la trasmissione dei dati acquisiti all'ufficio protocollo ai fini della loro archiviazione.

L'Ufficio Amministrativo competente per sede operativa registra e classifica il dato in funzione di ogni categoria merceologica di riferimento e calcola l'eventuale Royalty da fatturare in aggiunta al Minimo Annuo Garantito.

Periodicamente e/o a campione la Direzione Generale/Amministrativa delega all'Ufficio Amministrativo il controllo volto a riconciliare i corrispettivi del sub concessionario con le risultanze delle sue scritture contabili, previa richiesta di accesso in loco a firma della Direzione Generale che indicherà la persona all'uopo incaricata, anche avvalendosi di consulenti esterni o della funzione di Internal Auditing. Nel caso di diniego immotivato da parte del sub concessionario, stante gli accordi contrattuali, si procederà con la richiesta di ispezione all'Autorità giudiziaria competente.

L'Ufficio Amministrativo è il primo destinatario delle eventuali contestazioni del sub concessionario in merito agli importi fatturati e attiva l'istruttoria di verifica coinvolgendo, eventualmente, il settore competente per le valutazioni di merito (es. Ufficio Tecnico per le contestazioni sulle letture o la Direzione Amministrativa per le ripartizioni delle utenze comuni a forfait o la Direzione Commerciale in relazione all'interpretazione delle clausole contrattuali riguardanti il calcolo del conguaglio trimestrale o annuale, ecc.).

All'esito delle operazioni di fatturazione la Direzione Amministrativa procede alle registrazioni di incasso e realizza i report contabili consuntivi che saranno utilizzati per la valutazione di eventuali posizioni di incaglio ovvero per azionare procedure di recupero dei crediti, o attraverso il ricorso alle vie bonarie oppure attraverso il coinvolgimento tempestivo dell' Ufficio Legale, come da relativa procedura.

7. ATTIVITA' DELL' UFFICIO SECURITY

L'Ufficio Security fornisce supporto e consulenza al R.C. per l'individuazione delle modalità ottimali per l'effettuazione del servizio da parte del potenziale utilizzatore.

Inoltre:

- Effettua le attività concordate con il R.C. (rilascio scorte, pass, designazioni, corsi etc.) entro le date stabilite ovvero notifica al predetto eventuali scostamenti e le relative motivazioni per la conseguente rielaborazione dei piani commerciali;
- Comunica al R.C. eventuali anomalie nell'andamento del rapporto per gli aspetti di sua competenza (rilievi ispettivi, malfunzionamenti, scostamenti dall'operatività contrattuale stabilita;
- Riceve comunicazioni dal R.C. sull'evoluzione dell'andamento del rapporto commerciale e ne segue gli andamenti per gli aspetti di propria competenza (chiusure, traslochi, rilascio immobili, lavori, riduzioni in pristino, etc.).

8. ATTIVITA' DELL' UFFICIO PROTOCOLLO

Nell'ambito della sua attività, l'ufficio protocollo deve provvedere a smistare a tutti gli uffici coinvolti nella presente procedura i (UC, UA, UL, UT, US):

- la lettera di trasmissione unitamente al nuovo contratto di subconcessione registrato
- i verbali di consegna, di inizio attività e di riconsegna delle aree
- le lettere di rinnovo e/o proroga dei contratti di subconcessione

L'Ufficio protocollo dovrà altresì smistare ai responsabili della fatturazione le comunicazioni inerenti i dati di fatturato che ciascun mese ogni società subconcessionaria è tenuta a trasmettere ad AdP.

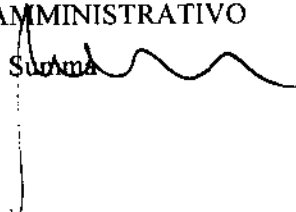
Quanto sopra per le necessarie attività che ne conseguono in capo a ciascun ufficio.

9. CONCLUSIONI

La presente procedura oltre a descrivere la sequenza logica degli adempimenti e degli oneri in capo ai rispettivi uffici, opera quale misura di prevenzione della corruzione nel sotto processo “definizione requisiti di partecipazione/indagine di mercato”, migliorando tutto il processo “contratti attivi di sub concessione”.

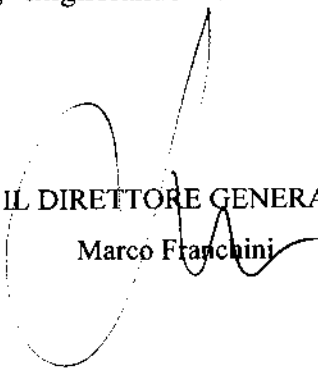
IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO

Dr. Patrizio Sanna



IL DIRETTORE GENERALE

Marco Franchini



Allegato 1)

All'uopo, il/la sottoscritto/a

....., nato/a a

....., domiciliato per l'incarico presso la sede della società, consapevole delle sanzioni previste dagli artt. 75 e 76 del D.P.R. n. 45 del 28.12.2000 per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci

DICHIARA

ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000 (*)

- l'assenza di cause di incompatibilità con riferimento ai concorrenti alla selezione , tenuto anche conto delle cause di astensione di cui all'art. 51 del cod. di procedura civile (ai sensi dell'art. 77, comma 6 del D. Lgs. n. 50/2016);
- l'assenza di situazioni di conflitto d'interesse di cui all'art. 42 del D. Lgs. n. 50/2016 (ai sensi dell'art. 77, comma 6 del D. Lgs. n. 50/2016);
- di non aver concorso, con dolo o colpa grave, all'approvazione di atti dichiarati illegittimi, accertati in sede giurisdizionale con sentenza non sospesa (ai sensi dell'art. 77, comma 6 del D. Lgs. n. 50/2016);

(*) barrare i punti che interessano

In fede

Allegato 2

L'operatore economico dovrà dichiarare, ai sensi degli artt. 38, 47 e 48 del D.P.R. 445/00, con atto sottoscritto dal proprio legale rappresentante p.t., accompagnato da fotocopia del documento d'identità in corso di validità e recante la dicitura "*consapevole delle sanzioni penali previste dall'articolo 76 del d.P.R. n. 445/00, per le ipotesi di falsità in atti e affermazioni mendaci ivi indicate*":

1. di non aver subito condanna con sentenza definitiva o decreto penale di condanna divenuto irrevocabile o sentenza di applicazione della pena su richiesta ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale per uno dei seguenti reati:

- a) delitti, consumati o tentati, di cui agli articoli 416, 416-bis del codice penale, ovvero delitti commessi avvalendosi delle condizioni previste dal predetto articolo 416-bis ovvero al fine di agevolare l'attività delle associazioni previste dallo stesso articolo, nonché per i delitti, consumati o tentati, previsti dall'articolo 74 del Decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, dall'articolo 291-quater del Decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 e dall'articolo 260 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in quanto riconducibili alla partecipazione a un'organizzazione criminale, quale definita all'articolo 2 della decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio;
- b) delitti, consumati o tentati, di cui agli articoli 317, 318, 319, 319-ter, 319-quater, 320, 321, 322, 322-bis, 346-bis, 353, 353-bis, 354, 355 e 356 del codice penale, nonché all'articolo 2635 del codice civile;
- c) frode ai sensi dell'articolo 1 della Convenzione relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee;
- d) delitti, consumati o tentati, commessi con finalità di terrorismo, anche internazionale, e di eversione dell'ordine costituzionale reati terroristici o reati connessi alle attività terroristiche;
- e) delitti di cui agli articoli 648-bis, 648-ter e 648-ter.1 del codice penale, riciclaggio di proventi di attività criminose o finanziamento del terrorismo, quali definiti all'articolo 1 del Decreto legislativo 22 giugno 2007, n. 109 e successive modificazioni;
- f) sfruttamento del lavoro minorile e altre forme di tratta di esseri umani definite con il Decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 24;
- g) ogni altro delitto da cui derivi, quale pena accessoria, l'incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione;

2. che non sussiste alcuna delle cause di decadenza, di sospensione o di divieto previste dall'articolo 67 del Decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 o di un tentativo di infiltrazione mafiosa di cui all'articolo 84, comma 4, del medesimo Decreto;

3. che non sono state emesse sentenze o i decreti di cui al precedente punto 1 nei confronti: del titolare o del direttore tecnico, se si tratta di impresa individuale; di un socio, se si tratta di società in nome collettivo; dei soci accomandatari o del direttore tecnico, se si tratta di società in accomandita semplice; dei membri del consiglio di amministrazione cui sia stata conferita la legale rappresentanza, di direzione o di vigilanza o dei soggetti muniti di poteri di rappresentanza, di direzione o di controllo, del socio unico persona fisica, ovvero del socio di maggioranza in caso di società con meno di quattro soci, se si tratta di altro tipo di società o consorzio;

4. che le cause di esclusione e i divieti di cui al precedente punto 3 non sussistono con riferimento ai soggetti cessati dalla carica nell'anno antecedente la data di pubblicazione del presente disciplinare, ovvero che l'impresa si è concretamente dissociata dalla condotta penalmente sanzionata, ovvero



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

- che il reato è stato depenalizzato, ovvero che è intervenuta la riabilitazione, ovvero che il reato è stato dichiarato estinto dopo la condanna, ovvero che vi è stata revoca della condanna medesima;
5. di non aver commesso violazioni gravi, definitivamente accertate in sentenze o atti amministrativi non più soggetti ad impugnazione, rispetto agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali, secondo la legislazione italiana o quella dello Stato in cui sono stabiliti e, nello specifico, violazioni per omesso pagamento di imposte e tasse superiore all'importo di cui all'articolo 48-bis, commi 1 e 2-bis, del Decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, ovvero gravi violazioni in materia contributiva e previdenziale ostantive al rilascio del documento unico di regolarità contributiva (DURC), di cui all'articolo 8 del Decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali 30 gennaio 2015, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 125 del 1° giugno 2015. In alternativa, l'operatore economico può dichiarare di aver ottemperato ai suoi obblighi pagando, ovvero di impegnarsi in modo vincolante a pagare le imposte o i contributi previdenziali dovuti, compresi eventuali interessi o multe, entro il termine indicato per la presentazione delle offerte;
 6. di non aver commesso gravi infrazioni debitamente accertate alle norme in materia di salute e sicurezza sul lavoro nonché agli obblighi previsti in materia ambientale, sociale e del lavoro dalla normativa europea e nazionale, dai contratti collettivi o dalle disposizioni internazionali nelle ridette materie;
 7. di non trovarsi in stato di fallimento, di liquidazione coatta, di concordato preventivo;
 8. di non essersi reso colpevole di gravi illeciti professionali, tali da rendere dubbia la sua integrità o affidabilità quali: significative carenze nell'esecuzione di un precedente contratto che ne hanno causato la risoluzione anticipata, non contestata in giudizio, ovvero confermata all'esito di un giudizio, ovvero hanno dato luogo ad una condanna al risarcimento del danno o ad altre sanzioni; tentativo di influenzare indebitamente il processo decisionale della stazione appaltante o di ottenere informazioni riservate ai fini di proprio vantaggio; fornire, anche per negligenza, informazioni false o fuorvianti suscettibili di influenzare le decisioni sull'esclusione, la selezione o l'aggiudicazione ovvero l'omettere le informazioni dovute ai fini del corretto svolgimento della procedura di selezione;
 9. che non sussistono situazioni per le quali il proprio personale, anche per mezzo degli operatori del gestore aeroportuale, possa intervenire nello svolgimento della procedura di aggiudicazione o possa influenzarne, in qualsiasi modo, il risultato, ovvero abbia direttamente o indirettamente, un interesse finanziario, economico o altro interesse che possa essere percepito come una minaccia all'imparzialità e all'indipendenza nel contesto della ridetta procedura, anche con riferimento alle situazioni di conflitto di interesse che determinano l'obbligo di astensione previste dall'articolo 7 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62.2, non diversamente risolvibili;
 10. di non essere incorso nella sanzione interdittiva di cui all'articolo 9, comma 2, lettera c) del Decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 o in altra sanzione che comporta il divieto di contrarre con la pubblica amministrazione, compresi i provvedimenti interdittivi di cui all'articolo 14 del Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
 11. di non essere iscritto nel casellario informatico tenuto dall'Osservatorio dell'ANAC per aver presentato false dichiarazioni o falsa documentazione ai fini del rilascio dell'attestazione di qualificazione, per il periodo durante il quale perdura l'iscrizione;
 12. di non aver violato il divieto di intestazione fiduciaria di cui all'articolo 17 della Legge 19 marzo 1990, n. 55, ovvero che è trascorso più di un anno dall'accertamento definitivo della violazione e che la medesima è stata rimossa;



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

13. di essere in regola con le norme che disciplinano il diritto al lavoro dei disabili, ai sensi dell'articolo 17 della Legge 12 marzo 1999, n. 68;

14. che, essendo stato vittima dei reati previsti e puniti dagli articoli 317 e 629 del codice penale aggravati ai sensi dell'articolo 7 del Decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla Legge 12 luglio 1991, n. 203, ha denunciato i fatti all'autorità giudiziaria, ovvero ricorra uno dei casi previsti dall'articolo 4, primo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689;

15. di non trovarsi, rispetto ad un altro partecipante alla medesima procedura di affidamento, in una situazione di controllo di cui all'articolo 2359 del codice civile o in una qualsiasi relazione, anche di fatto, dalla quale ne derivi che le offerte sono imputabili ad un unico centro decisionale.