

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

**N. 429**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di contratto di programma 2007-2009 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV S.p.A.

*(Parere ai sensi dell'articolo 9, comma 4, della legge 21 dicembre 1996, n. 665)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato l'8 maggio 2009)**

---



*Il Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

M\_INF-GABINETTO  
Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
UFFLEGISL  
REGISTRO UFFICIALE  
Prot: 0043591-30/11/2011-USCITA  
27.516/051

*Caro Presidente*

al fine dell'acquisizione del parere delle competenti commissioni parlamentari, a norma dell'articolo 9, comma 4 della legge 21 dicembre 1996, n. 665, la quale reca la trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, si trasmette l'allegato schema di contratto di programma Stato\ENAV S.p.a. per il triennio 2007-2009, corredato della relazione illustrativa e degli allegati tecnici

*Con molto cordiale*

*Corrado Passera*

<b>SENATO DELLA REPUBBLICA</b> <b>GABINETTO DEL PRESIDENTE</b>
<b>- 2 DIC, 2011</b>
Prot. N. ....
Cat. <i>2011/17547.N</i> .....

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La legge 21 dicembre 1996, n. 665, recante la trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, individua, all'articolo 9, nel contratto di programma lo strumento regolatorio in materia di disciplina dei rapporti giuridici intercorrenti fra Stato ed ENAV S.p.A.

Lo schema di contratto in esame approvato dal Cipe, ai sensi della delibera 22 giugno 2000 che definisce le procedure per la stipula dei contratti di programma tra l'Amministrazione vigilante ed il soggetto esercente il servizio di pubblica utilità, disciplina i seguenti servizi che la società è tenuta ad erogare:

- i servizi di assistenza al volo e le connesse attività;
- gli obiettivi e parametri di sicurezza e qualità dei servizi;
- il piano di investimenti correlato al perseguimento delle finalità istituzionali;
- i rapporti con le istituzioni, enti, società ed organismi internazionali che operano nel settore della navigazione aerea e della aviazione civile in generale;
- il coordinamento con l'Aeronautica militare, con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) e con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

Precipua finalità dello schema in parola è, pertanto, quella di impostare le corrette linee metodologiche della dinamica tariffaria, correlando quest'ultima con il perseguimento di obiettivi di efficientamento aziendale nonché di salvaguardia dei dovuti livelli di sicurezza e qualità dei servizi offerti all'utenza.

Per i primi due anni - 2007 e 2008- del periodo regolatorio non è stato possibile adottare il metodo di contenimento dei costi imprenditoriali (il cosiddetto "*cost cap*"), in considerazione della grave crisi economica che ha investito il settore aereo nonché del mancato accordo sui parametri applicativi necessari per la sua applicazione, pertanto, la nuova metodologia adottata fissa per la struttura organizzativo-operativa dell'ENAV S.p.A. un coefficiente di efficientamento in misura pari all'1% a decorrere dal 2009.

Per quanto attiene alla tempistica dell'*iter* procedimentale sottostante allo schema di esame, si rappresenta che la fase istruttoria, esperita da un apposito Gruppo tecnico di lavoro, composto dai rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero della difesa, dell'ENAV S.p.A. e dell'E.N.A.C., è stata fortemente condizionata dall'ampio e serrato confronto dialettico fra il Ministero dell'economia e delle finanze e l'ENAV S.p.A., in ordine al tema della percentuale di efficientamento da prevedersi in contratto, ai sensi della predetta metodologia del "*cost cap*".

CONTRATTO DI PROGRAMMA  
2007-2009  
tra il  
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
di concerto con il  
MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
e con il  
MINISTRO DELLA DIFESA  
ed  
ENAV S.p.A.

# CONTRATTO DI PROGRAMMA

tra il

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

di concerto con il

MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

e con il

MINISTRO DELLA DIFESA

ed

ENAV s.p.A.

(di seguito indicata come Società)

in persona del legale rappresentante pro tempore

## PREMESSA

### VISTI

- il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, come modificato dai decreti legislativi 9 maggio 2005, n. 96 e 15 marzo 2006, n. 151;
- il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616 "Approvazione della Convenzione Internazionale per l'Aviazione Civile stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944";
- la legge 11 luglio 1977, n. 411 "Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta";
- il D.P.R. 24 marzo 1981, n. 145 "Ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale";
- il D.P.R. 27 luglio 1981, n. 484 "Uso dello spazio aereo, in attuazione della delega prevista dalla legge 23 maggio 1980, n. 242";
- la legge 15 febbraio 1985, n. 25 "Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile, di utilizzo del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta e modifiche all'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale";
- il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77 "Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime", convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160;
- il D.M. 18 maggio 1989, n. 80T "Determinazione dei termini e delle modalità per l'accertamento del provento per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta e di avvicinamento";
- la legge 12 giugno 1990, n. 146, recante "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati e situazione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge";
- la legge 15 dicembre 1990, n. 385 "Disposizioni in materia di trasporti";

- la legge 20 dicembre 1995, n. 575 “Adesione della Repubblica italiana alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e atti internazionali successivi”, e, in particolare, l’accordo multilaterale sui canoni di rotta;
- le decisioni dei Ministri dei Trasporti dell’ECAC in merito alla CFMU (MATSE/1, 1988), alla “Strategia per gli anni 90” (MATSE/2, 1990), al programma APATSI (MATSE/3, 1992), al GNSS (MATSE/4, 1994), alla “Nuova strategia istituzionale” (MATSE/5, 1997), alla “Strategia ATM per gli anni 2000 ed oltre” nella prospettiva *gate to gate* (MATSE/6, 2000);
- le decisioni assunte dalla Commissione permanente di EUROCONTROL (ESARRs – Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) e, in particolare: ESARR-2 decisione n. 80 del 12 novembre 1999, concernente: “Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM”; ESARR-3 decisione n. 84 del 13 luglio 2000, concernente: “Use of the Safety Management System by ATM Service Providers”; ESARR-4 decisione n. 87 del 5 aprile 2001, concernente: “Risk Assessment and Mitigation in ATM”; ESARR-5 decisioni n. 85, 91, rispettivamente “ATM Service Personnel (CTA)” e “ATM Service Personnel (personale tecnico)” e successivi aggiornamenti e/o integrazioni;
- la legge 21 dicembre 1996, n. 665 “Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell’Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale”, e, in particolare, l’articolo 2 della stessa, commi 1, 2 e 3, con cui si affidano all’Ente l’organizzazione e la gestione dei servizi di assistenza al volo e dei relativi compiti;
- il decreto interministeriale del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione 5 maggio 1997 “Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari fra EUROCONTROL e lo Stato italiano”;
- il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e della difesa, 27 maggio 1997, concernente “Approvazione dello Statuto dell’Ente nazionale di assistenza al volo” e in particolare gli articoli 3, 5 e 6 dello stesso;
- il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 “Istituzione dell’Ente nazionale per l’aviazione civile – ENAC”;
- il decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri della difesa e del tesoro n. 83T/1998, che regola i flussi finanziari derivanti dalla riscossione delle tariffe di terminale;
- il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18 “Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità”;
- il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66 “Istituzione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e modifiche al codice della navigazione, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994”;
- il piano d’impresa per la trasformazione dell’Ente Nazionale di Assistenza al Volo in società per azioni, approvato con delibera n. 133/COM del 16 novembre 2000;
- gli atti del 6 dicembre 2000 e del 21 dicembre 2000, con i quali le competenti Commissioni parlamentari del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati, quest’ultima con osservazioni, hanno espresso parere favorevole alla trasformazione dell’Ente Nazionale di Assistenza al Volo in società per azioni;
- l’atto di indirizzo 22 dicembre 2000 del Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, di concerto con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, che decreta la sussistenza delle condizioni per la trasformazione dell’Ente Nazionale di Assistenza al Volo in società per azioni;
- la delibera n. 154/COM del 28 dicembre 2000, di trasformazione dell’Ente Nazionale di Assistenza al Volo in società per azioni dal 1° gennaio 2001;
- il verbale dell’Assemblea degli azionisti della Società in data 28 e 29 dicembre 2000, redatto da Notar Paolo Farinero e repertoriato ai numeri 136460 e 136465, che riporta integralmente lo Statuto sociale e, in particolare, l’art. 4 di esso che contempla l’oggetto della Società medesima, Statuto modificato come da verbale dell’Assemblea straordinaria degli azionisti tenutasi in data 9 marzo 2002, redatto da Notar Paolo Farinero e repertoriato al numero 143598;
- la legge 29 gennaio 2001, n. 10 (Disposizioni in materia di navigazione satellitare) ed il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 maggio 2005, concernente “Ripartizione del fondo di cui all’articolo 1, commi 3, 4 e 6 della legge 29 gennaio 2001, n. 10”;
- l’atto di indirizzo 22 maggio 2002 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, relativo alla cogenza delle norme ICAO, afferenti alla sicurezza del volo, per tutti gli operatori del trasporto aereo, entro trenta giorni dalla comunicazione formale delle norme stesse, nonché il decreto di recepimento dell’annesso 14;

- la legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti) e, in particolare, l'art. 26 concernente il recepimento degli annessi alla Convenzione Internazionale per l'Aviazione Civile;
- il contratto di servizio per gli anni 2001-2003 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro della Difesa ed ENAV S.p.A., stipulato il 20 marzo 2003;
- il piano degli investimenti della Società 2003-2004, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società medesima in data 25 settembre 2003;
- il decreto legislativo n. 333 dell'11 novembre 2003 ("Attuazione della direttiva 2000/52/CE, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese");
- il piano degli investimenti della Società 2004-2006, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società medesima in data 27 maggio 2004;
- la legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004);
- la legge 24 dicembre 2003 n. 351 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006";
- il bilancio della Società per l'anno 2003, approvato dall'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 29 aprile 2004;
- i regolamenti (CE) n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004 e n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, in materia di Cielo Unico Europeo;
- il decreto legge 8 settembre 2004 n. 237 (Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile), convertito in legge 9 novembre 2004 n. 265;
- il piano degli investimenti della Società 2005-2007, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 28 aprile 2005;
- il piano strategico 2005-2007, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 7 luglio 2005;
- la legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005);
- la legge 30 dicembre 2004, n. 312 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2005 e bilancio pluriennale per il triennio 2005-2007";
- il bilancio della Società per l'anno 2004, approvato dall'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 10 maggio 2005;
- la legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006);
- la legge 23 dicembre 2005, n. 267 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e bilancio di pluriennale per il triennio 2006-2008";
- il bilancio della Società per l'anno 2005, approvato dall'Assemblea degli azionisti tenutasi il 29 marzo 2006;
- il piano degli investimenti della Società 2006-2008, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 28 giugno 2006 (allegato "A");
- il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 luglio 2005 "Disciplina delle modalità e dei tempi per l'assunzione del concreto esercizio, da parte di ENAC, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso ente della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di ENAV S.p.A., corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione da trasferire a E.N.A.C.";
- il decreto legge 17 ottobre 2005, n. 211 (Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale);
- la legge 2 dicembre 2005, n. 248 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria";
- il regolamento (CE) della Commissione n. 2096/2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213 concernente l' "Attuazione della direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile";

- il piano industriale 2006 – 2008 approvato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 28 settembre 2006 (allegato “B1”);
- il regolamento (CE) della Commissione n. 1794/2006 del 6 dicembre 2006 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea;
- l’atto di indirizzo per la riforma del trasporto aereo, deliberato dal Consiglio dei Ministri il 12 dicembre 2006;
- la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);
- la legge 27 dicembre 2006 n. 298 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2007 e bilancio pluriennale per il triennio 2007-2009”;
- il Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un’Impresa Comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR Joint Undertaking), modificato con Regolamento (CE) n. 1361/2008 del 16 dicembre 2008;
- il bilancio della Società per l’anno 2006, approvato dall’Assemblea degli azionisti tenutasi in data 20 aprile 2007;
- il piano degli investimenti della Società 2007-2009, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 30 maggio 2007 (allegato “B2”);
- la relazione della società di revisione sul prospetto di conto economico separato per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2006, rilasciata il 15 giugno 2007, ai sensi dell’art. 5, comma 7 bis, della legge n. 160/1989, introdotto dall’art. 11-sexies della legge n. 248/2005;
- il decreto del Ministro della difesa di concerto con i Ministri dei trasporti, delle infrastrutture e dell’economia e finanze 3 agosto 2007 “Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell’aeroporto di Brescia Montichiari”, con cui il citato Aeroporto ha assunto “lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile”, ed al cui art. 2 è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV e che “i relativi oneri, altrimenti gravanti sul bilancio dello Stato, sono provvisoriamente posti a carico della società concessionaria fino all’individuazione di idonei mezzi di copertura finanziaria”;
- il piano industriale 2008-2012 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 29 novembre 2007 (allegato “B3”);
- la legge 24 dicembre 2007 n. 244 (legge finanziaria 2008);
- la legge 24 dicembre 2007 n. 245 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2008 e bilancio pluriennale per il triennio 2008 – 2010”;
- il decreto del Ministro della difesa di concerto con i Ministri dei trasporti, delle infrastrutture e dell’economia e finanze 14 febbraio 2008 “Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell’aeroporto di Napoli Capodichino, ai sensi dell’art.693, terzo comma, del codice della navigazione”;
- il decreto del Ministro della difesa di concerto con i Ministri dei trasporti, delle infrastrutture e dell’economia e finanze 14 febbraio 2008 “Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell’aeroporto Cagliari Elmas, ai sensi dell’art.693, terzo comma, del codice della navigazione”, con cui il citato Aeroporto ha assunto “lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile”, ed al cui art. 2 è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV in applicazione della normativa vigente;
- il piano degli investimenti della Società 2008-2010, rimodulato dal Consiglio di amministrazione in data 2 ottobre 2008 (allegato “B4”);
- il decreto del Ministro della difesa di concerto con i Ministri dei trasporti, delle infrastrutture e dell’economia e finanze 2 maggio 2008, “Dismissione dei beni del demanio aeronautico dell’aeroporto di Ancona Falconara”;
- il bilancio della Società per l’anno 2007, approvato dall’Assemblea degli azionisti tenutasi in data 07/05/2008;
- il decreto-legge 16 maggio 2008, n. 85 “Disposizioni urgenti per l’adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell’articolo 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007, n. 244” convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2008, n. 121, che ha trasferito in capo al Ministero delle infrastrutture le funzioni e le connesse risorse finanziarie, strumentali e di personale già attribuite al Ministero dei trasporti;
- la relazione della società di revisione sul prospetto di conto economico separato per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2007, rilasciata il 26 maggio 2008, ai sensi dell’art. 5, comma 7 bis, della legge n. 160/1989, introdotto dall’art. 11-sexies della legge n. 248/2005;



- il decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118 di attuazione della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo;
- la comunicazione della Commissione europea n. 389 de 25 giugno 2008 al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, concernente il “Cielo unico europeo II: verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente”;
- il regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, concernente “il proseguimento dell’attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare (EGNOS e Galileo)”;
- il decreto del Ministro della difesa di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell’economia e finanze 11 settembre 2008 “Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell’aeroporto < A. Papola > di Brindisi Casale”, con cui il citato Aeroporto ha assunto “lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile”; ed in particolare: l’ultimo “Considerato” ove è previsto “che dalla data di perfezionamento del presente decreto ha immediato inizio il procedimento per il transito dei servizi di navigazione aerea dall’Aeronautica Militare all’ENAV S.p.A., con le modalità previste dall’annesso tecnico al presente decreto”; l’art. 2, comma 2, in cui è disposto che “i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti dall’Ente Nazionale per l’Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.), in applicazione della normativa vigente, nonché di quanto previsto dall’annesso tecnico di cui all’art.1, comma 1, del presente decreto”; l’annesso tecnico, paragrafo “Servizi Navigazione Aerea”, in cui è disposto che “i servizi della navigazione aerea sono garantiti dall’Aeronautica Militare. I servizi della navigazione aerea saranno transitati alla Società ENAV S.p.A. in accordo ad un programma di modalità e tempi che dovranno essere condivisi dall’A.M. e dall’Enac/ENAV S.p.A. In concomitanza con il passaggio di stato verrà aperto il tavolo tecnico tra l’aeronautica Militare, ENAC ed ENAV S.p.A. sotto l’egida del Ministero della Difesa e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il transito dei servizi di aeronavigazione dall’A.M. all’ENAV S.p.A. Per il trasferimento dei beni demaniali militari dal “Demanio Aeronautico Militare” a quello del “Demanio Aeronautico Civile”, saranno necessari interventi, dipendenti e conseguenti, da realizzare per i servizi della navigazione aerea nell’aeroporto di Brindisi Casale”;
- il decreto del Ministro della difesa di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell’economia e finanze 11 settembre 2008 “Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell’aeroporto di Verona Villafranca”, con cui il citato Aeroporto ha assunto “lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile”; ed in particolare: l’ultimo “Considerato” ove è previsto “che dalla data di perfezionamento del presente decreto ha immediato inizio il procedimento per il transito dei servizi di navigazione aerea dall’Aeronautica Militare all’ENAV S.p.A., con le modalità previste dall’annesso tecnico al presente decreto”; l’art. 2, comma 2, in cui è disposto che “i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti dall’Ente Nazionale per l’Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.), in applicazione della normativa vigente, nonché di quanto previsto dall’annesso tecnico di cui all’art.1, comma 1, del presente decreto”; l’annesso tecnico, paragrafo “Servizi Navigazione Aerea”, in cui è disposto che “i servizi della navigazione aerea sono garantiti dall’Aeronautica Militare. I servizi della navigazione aerea saranno transitati alla Società ENAV S.p.A. in accordo ad un programma di modalità e tempi che dovranno essere condivisi dall’A.M. e dall’Enac/ENAV S.p.A. In concomitanza con il passaggio di stato verrà aperto il tavolo tecnico tra l’aeronautica Militare, ENAC ed ENAV S.p.A. sotto l’egida del Ministero della Difesa e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il transito dei servizi di aeronavigazione dall’A.M. all’ENAV S.p.A. Per il trasferimento dei beni demaniali militari dal “Demanio Aeronautico Militare” a quello del “Demanio Aeronautico Civile”, saranno necessari interventi, dipendenti e conseguenti, da realizzare per i servizi della navigazione aerea nell’aeroporto di Verona Villafranca”;
- il decreto del Ministro della difesa di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell’economia e finanze 11 settembre 2008 “Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell’aeroporto < Sant’Angelo > di Treviso”, con cui il citato Aeroporto ha assunto “lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile”; ed in particolare: l’ultimo “Considerato” ove è previsto “che dalla data di perfezionamento del presente decreto ha immediato inizio il procedimento per il transito dei servizi di navigazione aerea dall’Aeronautica Militare all’ENAV S.p.A., con le modalità previste dall’annesso tecnico al presente decreto”; l’art. 2, comma 2, in cui è disposto che “i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti dall’Ente Nazionale per l’Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.), in applicazione della normativa vigente, nonché di quanto previsto dall’annesso tecnico di cui all’art.1, comma 1, del presente decreto”; l’annesso tecnico, paragrafo “Servizi Navigazione Aerea”, in cui è disposto che “i servizi della navigazione aerea sono garantiti dall’Aeronautica Militare. I servizi della navigazione aerea saranno transitati alla Società ENAV S.p.A. in accordo ad un programma di modalità e tempi che dovranno essere condivisi dall’A.M. e dall’Enac/ENAV S.p.A. In concomitanza con il passaggio di stato verrà aperto il tavolo tecnico tra l’aeronautica Militare, ENAC ed ENAV S.p.A. sotto l’egida del Ministero della Difesa e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il transito dei servizi di aeronavigazione dall’A.M. all’ENAV S.p.A. Per il trasferimento dei beni demaniali militari dal “Demanio Aeronautico Militare” a quello del “Demanio

Aeronautico Civile”, saranno necessari interventi, dipendenti e conseguenti, da realizzare per i servizi della navigazione aerea nell’aeroporto di Treviso”;

- la delibera del CIPE n. 86 del 1° agosto 2008, registrata dalla Corte dei conti il 17 novembre 2008, con la quale è stato espresso parere favorevole in ordine agli schemi di contratto di programma e di contratto di servizio per gli anni 2004-2006;
- il contratto di servizio per gli anni 2004-2006 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze e con il Ministro della Difesa ed ENAV S.p.A., stipulato il 22 dicembre 2008;
- i pareri favorevoli espressi in data 16 giugno 2009 dalla IX Commissione della Camera dei Deputati in data 17 giugno 2009 dalla 8^ Commissione del Senato della Repubblica in merito al contratto di programma per gli anni 2004-2006;
- il contratto di programma per gli anni 2004-2006 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze e con il Ministro della Difesa ed ENAV S.p.A., stipulato il 10 novembre 2009;
- la dichiarazione congiunta sottoscritta a Roma il 4 novembre 2008 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dai Ministri degli altri sei Paesi del Blocco Funzionale di Spazio Aereo (FAB) “Blue Med”, con la quale è stata avviata la fase di definizione e di implementazione del blocco nella zona sud-orientale del Mediterraneo;
- il documento approvato il 4 dicembre 2008 dalla IX Commissione permanente della Camera dei Deputati “Trasporti, poste e telecomunicazioni”, in merito alla “Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo”, con cui sono state segnalate, tra le altre, le esigenze di valorizzare le iniziative per contribuire alla razionalizzazione delle rotte, compresa quella relativa al progetto Blue Med, nonché di adottare tutte le iniziative idonee ad assicurare il pieno coinvolgimento di ENAV nella società SESAR Joint Undertaking, appositamente costituita;
- il D.P.R. 3 dicembre 2008, n.211, “Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- la legge 22 dicembre 2008, n.203 (Legge Finanziaria 2009);
- la legge 22 dicembre 2008, n.204 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2009 e bilancio pluriennale per il triennio 2009-2011”;
- la risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 marzo 2009 e la posizione del Parlamento europeo, definita in pari data in prima lettura, in merito alla “proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo;
- la risoluzione del Consiglio dell’Unione Europea del 30 marzo 2009 e la decisione di pari data del medesimo Consiglio con cui è stato approvato il piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR);
- la delibera del CIPE n. 66 del 22 luglio 2010, pubblicata in data 26 agosto 2011 nel Supplemento ordinario n. 195 alla Gazzetta Ufficiale. Serie generale – n. 198, con la quale è stato espresso parere favorevole in ordine allo schema di contratto di programma per gli anni 2007-2009;
- i pareri ..... delle commissioni parlamentari ..... in merito al contratto di programma per gli anni 2007-2009;

## CONSIDERATO

che i processi di liberalizzazione e di crescita della concorrenza in atto nel trasporto aereo, che stanno modificando quantità, qualità, intensità e collocazione spazio-temporale della domanda di traffico, richiedono anche all’assistenza al volo una flessibilità che coinvolge componenti operative, tecnologiche e gestionali;

che la Società espleta le attività necessarie a soddisfare la domanda di traffico aereo, sia a livello nazionale sia a livello internazionale, con sicurezza e regolarità, nel rispetto degli accordi e degli indirizzi definiti in ambito U.E., ECAC (*European Civil Aviation Conference*) ed EUROCONTROL, nonché in linea con gli sviluppi del

programma europeo di armonizzazione e integrazione dei sistemi di gestione del traffico aereo denominato ATM 2000+ "Strategia ATM per gli anni 2000 e oltre" e nel rispetto della vigente normativa tecnica nazionale e internazionale;

- che in tale contesto di armonizzazione s'inseriscono il perfezionamento dell'adesione dell'U.E. ad EUROCONTROL, nonché la regolamentazione unitaria relativa al Cielo Unico Europeo, di cui ai Regolamenti in premessa citati, con cui l'Unione europea persegue l'obiettivo di una riorganizzazione e di una razionalizzazione dell'attuale assetto degli spazi aerei, con i le conseguenti profonde innovazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo e dei sistemi operativi dell'intero settore del trasporto aereo;;
- che, anche per garantire la regolarità dei flussi di traffico nord - sud - nord ed est - ovest – est, entrambi con ratei di crescita elevati, è opportuno che la Società si ponga, nel bacino del Mediterraneo, quale soggetto di riferimento per consentire un raccordo operativo e tecnico tra i sistemi di assistenza al volo dei Paesi dell'area ECAC, cui l'Italia appartiene, ed i diversi sistemi delle confinanti regioni ICAO quali AFI e MED;
- che, per essere attori di questo processo evolutivo del trasporto aereo e dell'assistenza al volo, sono richieste scelte e decisioni importanti in vista della partecipazione, in ambito internazionale, ai programmi di sviluppo delle tecnologie satellitari per il trasporto aereo e per l'intermodalità, al fine di garantire all'Italia un livello di capacità tecnologiche ed industriali pari a quello dei Paesi all'avanguardia nel settore, coerentemente con le decisioni politiche assunte in sede parlamentare e governativa;
- che ENAV partecipa ai programmi internazionali di ricerca e sviluppo delle tecnologie satellitari per il trasporto aereo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, tra i quali EGNOS e SESAR, nonché agli organismi internazionali correlati ai predetti programmi, quali rispettivamente la European Satellite Service provider (ESSP) e la SESAR Joint Undertaking;
- che, in esecuzione della regolamentazione sul Cielo Unico Europeo, al fine di pervenire ad una rete internazionale e ad un sistema transfrontaliero di cooperazione per una gestione del traffico aereo più razionale, efficiente ed economica, ENAV partecipa altresì quale soggetto coordinatore all'implementazione del blocco funzionale di spazio aereo del Mediterraneo sud-orientale (BLUE MED);
- che le tariffe per i servizi di assistenza al volo sono calcolate attraverso coefficienti (CUT - Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta e CTT - Coefficiente di Tariffazione di Terminale per i servizi di assistenza al volo in terminale) determinati anno per anno, rispettivamente, sulla base di criteri e meccanismi internazionalmente previsti e, sul piano interno, normativamente stabiliti;
- che relativamente al periodo di regolazione 2007-2009, in considerazione della grave crisi economica che ha investito anche il settore aereo, le parti hanno convenuto sull'opportunità di applicare la metodologia del cost-cap nei termini di cui all'allegato J (Allegato Tariffe) rinviandone la sua piena applicazione per la determinazione delle tariffe CUT e CTT nei termini analiticamente descritti nell'allegato I (Allegato tecnico CUT), al successivo contratto 2010-2012, con l'utilizzazione di un parametrominimo di efficientamento "X" nei termini descritti rispettivamente, nel medesimo allegato e nell'allegato L;

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO  
SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

#### Art. 1

*(Conferma delle premesse e degli allegati)*

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante del presente contratto di programma.

## Art. 2

### *(Oggetto e validità temporale)*

Il presente contratto di programma ha per oggetto la definizione e la regolazione dei rapporti tra lo Stato e la Società, in attuazione di quanto in materia previsto dall'art. 9 della legge 21 dicembre 1996, n. 665 e dal decreto legge 8 settembre 2004 n. 237, convertito nella legge 9 novembre 2004 n. 265. Esso riguarda il periodo dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2009 e, in particolare, disciplina: i servizi di assistenza al volo e le connesse prestazioni che la Società è obbligata a fornire; gli obiettivi e i parametri di sicurezza e qualità dei servizi resi all'utenza; il piano di investimenti correlato con il perseguimento delle finalità istituzionali; i rapporti con istituzioni, enti, società e organismi nazionali e internazionali che operano nel settore della navigazione aerea e dell'aviazione civile in generale; i servizi erogati a fronte di corrispettivi ed i servizi in gestione a terzi; le attività di verifica e di monitoraggio delle prestazioni previste, nonché le sanzioni per i casi di inadempienza.

Art. 3  
(*Revisione*)

Salvo quanto disposto al successivo articolo 4, i contenuti del presente contratto sono soggetti a revisione o integrazione attraverso atti aggiuntivi, su richiesta di una delle parti, ovvero in conseguenza di eventuali disposizioni legislative o regolamentari, accordi internazionali, normativa comunitaria, indirizzi parlamentari o governativi che influiscano sulle attività della Società, e in conseguenza della modifica dell'organizzazione degli spazi aerei nazionali, o limitrofi, e della destinazione d'uso degli aeroporti.

## Art. 4

### *(Servizi della navigazione aerea)*

La Società fornisce i servizi della navigazione aerea, di cui all'art. 2 della legge 21 dicembre 1996, n. 665, negli spazi aerei di cui alla Carta in allegato "C" (Spazi aerei di pertinenza italiana) e sugli aeroporti, comprese le aree di manovra, indicati nell'allegato "D" (Aeroporti e ACC) e comunque i servizi successivamente elencati, nei confronti dell'intera domanda pianificata, o anche giornalmente espressa, dell'utenza di navigazione aerea, sotto condizione di compatibilità con la capacità aeroviaria e aeroportuale, in conformità con gli obiettivi e le previsioni di crescita del traffico aereo, formulati dall'ICAO e da EUROCONTROL, nel rispetto delle esigenze di sicurezza delle operazioni. I servizi in questione sono, pertanto, forniti, dalla Società in tutti gli spazi aerei di pertinenza italiana di cui alla Carta in allegato "C", fatti salvi gli spazi aerei di competenza dell'Aeronautica Militare Italiana, secondo quanto previsto dalle leggi richiamate in premessa e dai conseguenti regolamenti, atti, provvedimenti e accordi specifici.

I servizi della navigazione aerea comprendono:

- a) servizi di traffico aereo, che includono: i servizi di controllo del traffico aereo, comprensivi dei servizi di controllo di area, di avvicinamento e di aeroporto; i servizi di informazione di volo; i servizi consultivi sul traffico aereo; i servizi di allarme;
- b) servizi di meteorologia aeronautica nei siti di competenza, di cui all'allegato "D";
- c) servizi di informazione aeronautica;
- d) servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza;

In particolare, la Società fornisce i servizi della navigazione aerea tramite i Centri di Controllo Regionali (ACC), nonché tramite gli enti di controllo di avvicinamento (APP) e le torri di controllo (TWR), con modalità operative collegate ai sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, come indicato in allegato "D" ed in base alla tipologia ed agli orari indicati nell'allegato stesso.

Ove il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su segnalazione di ENAC, richieda alla Società la realizzazione di interventi di potenziamento infrastrutturale (con esclusione degli interventi di manutenzione straordinaria, per i quali la Società procede autonomamente) che, considerati singolarmente, non siano superiori in valore all'ammontare del 2,5% del valore del piano di investimenti in vigore e comunque, cumulati con gli oneri di eventuali precedenti interventi non previsti nel suddetto piano di investimenti, non eccedano l'ammontare del 5% del valore del medesimo piano di investimenti 2008-2010, rimodulato dal Consiglio di Amministrazione in data 2 ottobre 2008 (allegato B4), la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà, entro 30 giorni dalla sua ricezione, al Ministero dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi aggiuntivi derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, potrà, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, essere recepita mediante accordo tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze e la Società.

Ove il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su segnalazione di ENAC, richieda alla Società una variazione delle capacità, dei livelli e/o degli orari di servizio sugli aeroporti di cui all'allegato "D", la Società medesima esaminerà la richiesta e trasmetterà, entro 30 giorni dalla sua ricezione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle

finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, potrà essere recepita con accordo tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze e la Società. In questo ultimo caso, qualora la richiesta medesima comporti oneri aggiuntivi per la finanza statale, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie nell'apposito capitolo del bilancio dello Stato.

Ove il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richieda alla Società una modifica dell'elenco degli aeroporti indicati in allegato "D", la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, potrà essere recepita con accordo tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze e la Società. In tale ultimo caso, qualora la richiesta medesima comporti oneri aggiuntivi per la finanza statale, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie nell'apposito capitolo del bilancio dello Stato. Per quanto concerne, in particolare, i decreti interministeriali di cambio di stato giuridico di alcuni aeroporti da militari ad aeroporti civili appartenenti allo Stato aperti al traffico civile, citati in premessa, i servizi della navigazione aerea sono svolti dalla Società sulla base della legislazione vigente, nonché nel rispetto di quanto previsto dai pertinenti decreti interministeriali e dal contratto di servizio tra Stato ed ENAV.

In ordine all'erogazione dei servizi di *apron* previsti dal D.L. 237/04, convertito in L. 265/04, la Società trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi aggiuntivi e, qualora l'erogazione di tali servizi determini oneri aggiuntivi per la finanza statale, previa verifica delle disponibilità necessarie nell'apposito capitolo del bilancio dello Stato, potrà essere sottoscritto un accordo tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze e la Società, a seguito di parere tecnico favorevole dell'ENAC.

Le dotazioni, i sistemi, gli apparati e le attrezzature asservite sia presso i Centri di Controllo Regionali, sia presso gli aeroporti sono specificati in allegato "E" (Siti, Impianti, Sistemi ed Apparati). A tali dotazioni sono da aggiungere tutte quelle che, previste dai piani di investimento contenuti nei contratti di programma pregressi e nel presente contratto di programma, sono entrate in esercizio operativo.

Ai fini dell'espletamento dei servizi sopraindicati, la Società svolge, fra l'altro, i seguenti compiti:

- promozione e attuazione delle iniziative di interesse nazionale, approvate dal Ministro dei Trasporti, nei settori della navigazione aerea, del controllo della circolazione aerea e della sicurezza delle operazioni di volo, con riferimento anche ai requisiti, agli standard e ai controlli dei sistemi;
- studio e ricerca sui sistemi di assistenza al volo (ATM e CNS), sul potenziamento degli impianti di assistenza al volo in correlazione con i programmi ICAO ed europei;
- organizzazione della formazione, della qualificazione e dell'addestramento del personale aeronautico specialistico;
- rilievo di ostacoli, con cadenza quinquennale, ai fini della compilazione e pubblicazione delle relative carte ostacoli per gli aeroporti di competenza, di cui all'allegato "D" al presente contratto; la Società provvede comunque all'aggiornamento di dette carte ostacoli sulla base delle notizie

relative alla presenza di ostacoli e di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea, tempestivamente fornite dal gestore aeroportuale;

- organizzazione e gestione del controllo in volo delle procedure e delle attività di radio-misure degli apparati di radio-navigazione di proprietà e in possesso della Società, nonché della certificazione di tali impianti, sino al concreto esercizio delle funzioni di certificazione da parte dell'ENAC;

- partecipazione alla definizione ed all'aggiornamento dei nuovi concetti operativi per l'ATM 2000+ (Strategia per gli anni 2000 ed oltre), come previsto dai programmi di EUROCONTROL, e per il Master Plan (Piano di Modernizzazione ATM) come previsto da SESAR Joint Undertaking;

- partecipazione alla realizzazione dei programmi di navigazione satellitare, tra cui quelli previsti dalla legge n. 10 del 29 gennaio 2001 ed EGNOS;

- partecipazione alla realizzazione del blocco funzionale di spazio aereo del Mediterraneo sud-orientale (BLUE MED);

- organizzazione ed erogazione del servizio di controllo del movimento degli aeromobili sui piazzali e sulle aree di parcheggio aeroportuali (servizio di apron), sulla base degli accordi già stipulati (Aeroporti di Fiumicino e di Malpensa) tra ENAV e i competenti gestori aeroportuali, sino all'emanazione dei regolamenti di scalo e, successivamente, sulla base delle disposizioni contenute nei medesimi regolamenti e nelle ivi richiamate convenzioni con i gestori aeroportuali.



## Art. 5

### *(Obbligo di contabilità analitica e di certificazione)*

La Società elabora una contabilità analitica, per centri di costo e di ricavo, relativa a ciascuno dei servizi erogati e con indicazione delle macrovoci di costo (dirette e indirette), e ne dimostra, anche attraverso riclassificazioni delle partite contabili, la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico.

I servizi erogati devono essere distinti secondo il seguente criterio:

- a) servizi di assistenza in terminale prestati in ogni singolo aeroporto;
- b) servizi di assistenza in rotta;
- c) altri servizi non compresi nei precedenti punti a) e b).

A decorrere dal 2010 la Società fornisce una rendicontazione dei costi e dei ricavi relativi ai progetti internazionali, secondo modalità concordate con il Ministero dell'economia e delle finanze. Per l'anno 2009 analoghe informazioni sono fornite con le modalità attualmente utilizzate per la rendicontazione delle "commesse", integrate con ulteriori dati extrasistema ove richiesti dai Ministeri delle infrastrutture e trasporti e dell'economia e delle finanze.

La contabilità analitica è certificata da apposita società di revisione, prescelta da ENAV S.p.A., che attesta la congruità dell'imputazione dei costi e dei ricavi rispetto alle tipologie dei servizi di cui ai precedenti punti a), b) e c).

Le risultanze della contabilità analitica, comprensive dei dati di cui al primo capoverso, unitamente ai documenti di certificazione relativi a ciascun esercizio, sino alla stipula del successivo contratto di programma, devono essere trasmesse al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze ed all'ENAC, entro il termine del 31 maggio dell'anno successivo ovvero entro un mese dall'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea degli azionisti.

Le Compagnie Aeree o le loro associazioni rappresentative, limitatamente ai servizi di assistenza in terminale e in rotta, possono richiedere alla Società copia della documentazione di certificazione.

## Art. 6

### (*Criteri tecnico-operativi per l'erogazione dei servizi di assistenza al volo*)

I servizi di cui al precedente art. 4 e resi negli spazi aerei di cui all'allegato "C" e sugli aeroporti indicati nell'allegato "D", sono erogati secondo i seguenti criteri tecnico-operativi:

- dimensionamento delle strutture, degli impianti e dei sistemi, da realizzarsi sulla base delle previsioni di crescita del traffico effettuate da EUROCONTROL. Eventuali scostamenti da tali previsioni sono motivati con apposita relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze;
- al sopravvenire di disposizioni, indirizzi, o standard internazionali, comunitari e nazionali la Società, in accordo a quanto previsto al precedente art. 4, garantisce l'adeguamento delle proprie strutture e installazioni, nonché la conseguente rimodulazione dei propri apparati e sistemi organizzativi, ivi compresa la formazione del personale, interno ed esterno, impiegato;
- aggiornamento delle modalità e delle procedure per la navigazione aerea, introducendo progressivamente, in coordinamento con gli altri Paesi europei e confinanti, sistemi che ottimizzino il rapporto costi-benefici e le percorrenze medie, predisponendo nuovi sistemi integrati per le comunicazioni, la navigazione e la sorveglianza (CNS – *Communications, Navigation, Surveillance*), anche avvalendosi, se del caso, di nuovi sistemi di navigazione satellitare;
- incremento della capacità dello spazio aereo con riduzione delle separazioni orizzontali tra aeromobili, nella costante garanzia della sicurezza delle operazioni di volo e nel rispetto di quanto previsto dalle norme nazionali e internazionali;
- potenziamento dell'automazione delle attività di trattamento dei dati di volo e dei dati radar di seconda generazione, nonché proseguimento dello sviluppo del *data-link* terra/bordo/terra;
- razionalizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, prevedendo il potenziamento degli ACC, ivi compresi i loro settori SCC/AM, e, ove possibile, in accordo con i piani di sviluppo dei paesi confinanti;
- miglioramento dell'integrazione nella gestione dell'uso flessibile dello spazio aereo (FUA), coordinando le esigenze del traffico civile con quelle del traffico militare, tenuti presenti gli obiettivi di sicurezza nazionale e di difesa aerea.

## Art. 7

### *(Rapporti con l'Ente nazionale per l'aviazione civile - ENAC)*

Ai sensi degli articoli 1 e 2 del D.L. n. 237/04, convertito in legge n. 265 del 9.11.2004, e dell'art. 687 del codice della navigazione, in applicazione dell'art. 4 del Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, l'ENAC, nel rispetto dei poteri di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, svolge le funzioni di unica autorità di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea.

I servizi della navigazione aerea sono forniti da ENAV S.p.A. sotto la vigilanza di ENAC.

Ai sensi dell'art. 1, comma 3, del D.L. n. 237/04, convertito in legge n. 265 del 9.11.2004, ENAC ed ENAV S.p.A. stipulano appositi atti d'intesa da sottoporre all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Nelle more degli adempimenti previsti dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 17 luglio 2005, in attuazione dell'art. 4, comma 2, del D.L. n. 237/04, convertito in legge n. 265 del 9.11.2004 e in base ad accordo di servizio con la Società (da sottoporre all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la funzione pubblica e dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 4, comma 3, del citato decreto legge), ENAC può avvalersi del personale di ENAV S.p.A., con oneri a carico della Società, alla quale il personale viene restituito al termine di detto utilizzo.

La Società assicura ogni collaborazione necessaria ad ENAC per lo svolgimento delle attività, di competenza di quest'ultimo, relative alla regolamentazione tecnica dell'aviazione civile e del trasporto aereo, anche in ambito internazionale.

La Società assicura ad ENAC ogni collaborazione necessaria per l'attività di assegnazione degli slot da parte di ASSOCLEARANCE, ed i relativi dati, anche su supporto informatico, necessari per l'attività istituzionale di ENAC.

## Art. 8

### *(Coordinamento con l'Aeronautica Militare – AM)*

La Società e l'AM si impegnano ad uno stretto coordinamento nelle attività relative all'assistenza al volo ed alla circolazione aerea per l'aviazione civile, anche mediante lo scambio di informazioni preventive circa le rispettive pianificazioni in campo ATM/CNS.

L'Aeronautica Militare si impegna a produrre al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze e alla Società, entro il 31 maggio di ciascun anno, la documentazione indicante i costi a consuntivo relativi al servizio di assistenza in rotta, nonché quelli a preventivo previsti per l'anno successivo.

Le indicazioni di cui al comma precedente devono essere accompagnate da un elaborato tecnico illustrativo circa la metodologia e le modalità di imputazione dei costi.

L'AM effettua il monitoraggio e comunica, per gli spazi aerei di propria competenza, secondo quanto previsto dalle disposizioni richiamate in premessa e i provvedimenti conseguenti e discendenti, i dati relativi ai voli IFR/GAT assistiti e ai ritardi ATFM e le loro cause mediante l'analisi e l'elaborazione dei dati disponibili presso la CFMU di Eurocontrol.

Gli elementi di cui al comma precedente vengono resi disponibili, ai fini informativi e statistici, con un resoconto annuale che viene predisposto dall'AM.

La Società assicura, comunque, il coordinamento delle proprie iniziative con quelle adottate dall'AM e indica, al riguardo, un responsabile, anche al fine di garantire il miglior servizio per l'utenza, nella costante salvaguardia della sicurezza delle operazioni di volo.

Per la realizzazione degli obiettivi previsti dal presente contratto, la Società, d'intesa con l'AM e conformemente agli indirizzi ministeriali, si impegna ad adottare una posizione comune per la partecipazione alle attività relative al controllo del traffico aereo da svolgersi anche in ambito internazionale.

I suddetti obblighi di rendicontazione e comunicazione si estenderanno anche al servizio di assistenza in terminale qualora intervengano modifiche al disposto dell'articolo 5, commi 3 e 4 della legge n. 160 del 1989.

Art. 9

*(Coordinamento con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo - ANSV)*

L'ENAV, nell'ambito della propria attività di analisi degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici, cura i rapporti con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e provvede alla valutazione delle raccomandazioni da essa adottate, per l'eventuale recepimento delle medesime.

## Art. 10

### *(Obiettivi di sicurezza)*

La Società garantisce, nell'erogazione dei servizi della navigazione aerea, le condizioni di sicurezza, secondo i più elevati standard europei, recepiti nell'ordinamento giuridico italiano o, comunque, individuati in sede sopranazionale. Più in particolare, la Società si impegna a:

- a) analizzare e conservare i *safety reports (ATIRF/ARS)* inoltrati alla Società, monitorando per questi gli indicatori di cui all'allegato "F" (Indicatori di sicurezza), Tabella "F1";
- b) tener traccia, secondo lo schema di cui all'allegato "F" (Indicatori di sicurezza), Tabella "F2", dei risultati delle indagini riguardanti incidenti accaduti ad aeromobili cui la Società stava prestando servizio di assistenza al volo al momento dell'evento ovvero di cui sia venuta a conoscenza;
- c) tener traccia degli incidenti per i quali la Società sia chiamata a risarcire danni a persone o cose in seguito a sentenza passata in giudicato.

Art. 11  
(*Obiettivi di qualità*)

La Società garantisce, nell'erogazione dei servizi della navigazione aerea, i requisiti di qualità, secondo i più elevati livelli europei, recepiti nell'ordinamento giuridico italiano o, comunque, individuati in sede sopranazionale. Più in particolare, la Società si impegna a monitorare, per tutti gli ACC nazionali, gli indicatori di cui all'allegato "G" (Indicatori di qualità), Tabelle "G1", "G2", "G3", "G4", "G5" e "G6" e a comunicarli al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze. La Società, inoltre, pubblicherà sul proprio sito internet ([www.enav.it](http://www.enav.it)) le Tabelle "G1" e "G2" aggiornandone tempestivamente i dati, non appena essi si rendano disponibili.

Ai soli fini dell'interpretazione e dell'applicazione del presente Contratto di Programma, valgono le seguenti definizioni:

si definisce "Ritardo medio ATFM per volo assistito" l'indicatore calcolato dividendo la somma dei ritardi ATFM complessivi, registrati nel periodo di riferimento (anno/maggio-ottobre), per il numero totale dei voli IFR assistiti in Italia, nello stesso periodo, utilizzando come fonte dati la CFMU di Eurocontrol.

si definisce "Ritardo medio per volo assistito relativo ad ENAV o ad un suo ACC" l'indicatore calcolato dividendo la somma dei ritardi relativi ad attività di pertinenza ENAV (o al singolo ACC), nel periodo di riferimento (anno/maggio – ottobre), per il numero totale dei voli IFR assistiti in Italia, o per il singolo ACC, nello stesso periodo, utilizzando come fonte dati la CFMU Eurocontrol.

si definisce "Ritardo medio ATFM per volo ritardato" l'indicatore calcolato dividendo la somma dei ritardi ATFM complessivi, registrati nel periodo di riferimento (anno/maggio-ottobre), per il numero totale dei voli IFR assistiti e che sono stati ritardati in Italia nello stesso periodo, utilizzando come fonte dati la CFMU di Eurocontrol.

si definisce "Ritardo medio per volo ritardato relativo ad ENAV o ad un suo ACC" l'indicatore calcolato dividendo la somma dei ritardi relativi ad attività di pertinenza ENAV (o al singolo ACC), nel periodo di riferimento (anno/maggio – ottobre), per il numero totale dei voli IFR assistiti in Italia, o per il singolo ACC e che sono stati ritardati per attività di pertinenza ENAV, nello stesso periodo, utilizzando come fonte dati la CFMU Eurocontrol.

Ai fini del presente articolo si considerano relativi ad attività di pertinenza ENAV S.p.A. i ritardi classificati come "Capacità ATC (*ATC Capacity*)", "Equipaggiamento ATC (*ATC Equipment*)", "Azione Industriale (*Industrial Action ATC*)", "Personale ATC (*ATC Staffing*)", nei *report* quotidiani inviati alla Società da CFMU Eurocontrol.

Si prende atto che la Società ha conseguito i risultati indicati nelle allegate tabelle G2, G3, G4, G5 e G6, relative a:

- a) indicatore "Ritardo medio (anno) per attività di pertinenza ENAV" su base nazionale e relativamente ad ogni singolo ACC;
- b) l'indicatore "Ritardo medio estate (Maggio-Ottobre) per attività di pertinenza ENAV" su base nazionale e relativamente ad ogni singolo ACC.

Considerando che, nel 2008, l'indicatore relativo al "ritardo medio per volo assistito" attribuibile ad ENAV è risultato di fatto azzerato, l'obiettivo per il 2009 è quello del sostanziale mantenimento del valore conseguito nel 2008.

La Società invia quotidianamente, nel formato elettronico originale trasmessogli da CFMU Eurocontrol, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze i dati sui ritardi rilevati giornalmente da CFMU Eurocontrol, con indicazione degli Aeroporti/ACC dove tali ritardi si sono generati e delle cause che li hanno determinati.



## Art. 12

### *(Tariffe per i servizi di assistenza al volo)*

Si dà atto che:

- le tariffe relative all'anno 2007 sono: CTT pari a € 2,01; CUT pari a € 67,50;
- le tariffe relative all'anno 2008 sono: CTT pari a € 1,96; CUT pari a € 66,91;
- le tariffe relative all'anno 2009 sono: CTT pari a € 1,96; CUT pari a € 65,85.

La metodologia del cost-cap è applicata nei termini di cui all'allegato J (Allegato Tariffe), essendone rinviata al successivo periodo regolatorio la sua piena applicazione, nei termini analiticamente descritti nell'Allegato I (Allegato tecnico CUT) e con l'utilizzo dei coefficienti di efficientamento X come indicati nell'Allegato I e nell'Allegato L tenendo conto delle modalità e condizioni ivi previste.

L'AM e la Società trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze e all'ENAC, ai fini della successiva approvazione ministeriale, le informazioni e i dati posti a base del calcolo delle suddette tariffe, specificati nei menzionati allegati, nel rispetto dei termini ivi indicati.

ENAV fornisce ad ENAC la documentazione necessaria ai fini dell'istruttoria relativa alla tariffa di terminale prevista dall'articolo 11 sexies, lettera h, della legge n. 248 del 2005.

In caso di inattesa e eccezionale variazione del traffico, ciascuna delle parti può richiedere che i parametri e i valori specificati negli allegati "I" e "L" siano oggetto di rinegoziazione.

La Società ai fini della redazione del prossimo contratto di programma si impegna a pubblicare sul sito web, per consultazione, gli elementi di informazione necessari alla revisione del sistema tariffario di cui agli allegati "I" e "L", e in particolare:

- i bilanci degli ultimi due esercizi;
- le proiezioni di traffico e i valori previsionali delle tariffe, con i principali elementi di carattere gestionale a fondamento delle proposte di variazione per il prossimo periodo contrattuale;
- le proposte della Società quanto alla remunerazione del capitale e al capitale impiegato da riconoscersi in tariffa per il prossimo periodo contrattuale.

*Art. 13*

*(Obblighi di informazione e rendicontazione)*

La Società si impegna a trasmettere, entro il 31 marzo di ciascun anno sino alla stipula del successivo contratto di programma, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze, un rapporto dettagliato in cui:

- a) per quanto concerne i risultati ottenuti nello stato di avanzamento dei progetti di cui all'allegato "M" (Progetti):
  - a1) relativamente agli interventi contrattualizzati nell'anno precedente, e per ogni intervento, si evidenziano, secondo lo schema di cui all'allegato "M", i seguenti elementi:
    - data prevista o effettiva di inizio attività;
    - data prevista di ultimazione;
    - fasi intermedie di controllo (milestones), con le previste percentuali di avanzamento;
  - a2) relativamente ai progetti attivati negli anni precedenti, si evidenzia l'avanzamento di ciascun progetto (allegato "M") giustificando eventuali scostamenti tra quanto previsto e quanto effettivamente realizzato;
- b) relativamente all'anno precedente, si analizzano le tendenze degli indicatori di cui all'allegato "F" (Indicatori di sicurezza) e di cui all'allegato "G" (Indicatori di qualità), rilevati in coerenza con i precedenti articoli 10 e 11, e in particolare si giustificano eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati dal medesimo articolo 11, settimo comma, lettere a) e b). Laddove, al momento della presentazione del rapporto, i dati non fossero ancora disponibili, la Società produrrà il rapporto utilizzando le proprie stime per i dati mancanti, segnalando il carattere di stima degli indicatori, e invierà una nota integrativa non appena i dati stessi si rendano disponibili;
- c) si esprimono pareri e raccomandazioni al fine di garantire alti standard di sicurezza e promuovere miglioramenti della qualità dei servizi resi;
- d) sia contenuta una scheda, di cui all'allegato "N" (Personale) con i dati del personale suddivisi per qualifiche e con indicazione dei costi medi;
- e) relativamente all'anno precedente vengono indicati i corsi di formazione e di aggiornamento professionale tenuti dalla Società.

Art. 14

*(Criteri ambientali)*

La Società progetta e realizza le infrastrutture di propria competenza secondo criteri di compatibilità ambientale e architettonica, di concerto con gli enti territoriali sedi delle localizzazioni.

## Art. 15

### *(Piano degli investimenti)*

La Società si impegna a realizzare il piano di investimenti e le sue annuali rimodulazioni di cui agli Allegati "A" "B2" e "B4".

Ai sensi dell'art. 11-undecies, del D.L. n. 203/05, convertito in legge n. 248 del 2 dicembre 2005, i piani d'intervento infrastrutturale della Società sono volti a soddisfare, in via prioritaria, le esigenze dei collegamenti con gli aeroporti d'interesse nazionale e, in particolare, con gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa.

Entro 15 giorni dall'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, la Società invia il piano degli investimenti relativo al triennio 2010-2012 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze, all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e all'Aeronautica Militare.

Nel piano in questione devono risultare chiaramente specificati, per ogni singolo intervento e secondo lo schema di cui all'allegato "O" (Schema di presentazione piano investimenti), i seguenti elementi identificativi che saranno poi oggetto di pianificazione e di rendicontazione nel rispetto delle previsioni di cui al precedente art. 13 lettera a):

- categoria (tipologia di servizio su cui l'intervento ha impatto);
- codice dell'intervento;
- sito;
- descrizione;
- obiettivo;
- importo previsto (con l'indicazione di eventuali finanziamenti comunitari e/o nazionali o comunque non di fonte ENAV S.p.A.);

In tale ambito, la Società propone una categorizzazione degli investimenti rapportata all'obiettivo principale (p. es.: investimenti con particolare impatto sulla sicurezza, investimenti con particolare impatto sulla qualità, investimenti con particolare impatto sull'efficienza operativa, altri investimenti di manutenzione e ammodernamento infrastrutture).

Entro 15 giorni dall'approvazione del piano degli investimenti 2010-2012, la Società trasmette altresì una dettagliata analisi tecnico-economica esplicativa delle priorità degli investimenti proposti, nonché degli impatti tariffari previsti per il futuro come conseguenza degli investimenti stessi.

La Società procede alla consultazione, sul piano degli investimenti, delle Associazioni dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali, le quali possono, a loro volta, entro un termine di venti giorni al ricevimento del piano, esprimere sul punto le proprie considerazioni e osservazioni.

## Art. 16

### *(Relazioni internazionali e partecipazione a programmi e progetti internazionali)*

La Società tratta le materie di propria pertinenza in ogni competente sede sopranazionale non governativa ed assiste, in qualità di esperto, le strutture pubbliche nei contesti intergovernativi. Ferma restando l'esigenza del coordinamento di cui ai precedenti articoli 7, 8 e 9, la posizione societaria nei consessi internazionali, in materia di navigazione aerea relativa al traffico aereo generale, deve essere coordinata con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'ENAC e, ove sia coinvolta la responsabilità giuridica dell'AM, anche con il Ministero della difesa.

La Società prende parte ad iniziative e programmi internazionali, di interesse strategico secondo gli obiettivi statutari e di indirizzo, nei settori della navigazione aerea, del controllo della circolazione aerea e della sicurezza delle operazioni di volo (con riferimento altresì ai requisiti, agli standard ed ai controlli dei sistemi), anche attraverso la propria partecipazione ai relativi organismi internazionale di gestione, senza oneri diretti aggiuntivi a carico dello Stato.

## Art. 17

### *(Monitoraggio sull'attuazione del presente contratto)*

Fermi restando i poteri spettanti all'Azionista, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita, secondo l'ordinamento vigente, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, l'attività di monitoraggio e controllo sul corretto adempimento, da parte della Società, degli obblighi derivanti dal presente contratto. Tale attività si esercita, fra l'altro, attraverso lo strumento della richiesta di esibizione o trasmissione di atti e documenti.

La Società fornisce, entro il mese di marzo di ogni anno al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ENAC sino alla stipula del successivo contratto di programma, un elaborato tecnico contenente le indicazioni relative alle proprie capacità in rotta e in terminale analiticamente specificate con particolare riferimento alle informazioni necessarie ad individuare condizioni, parametri e limiti delle capacità stesse, per consentire ogni utile valutazione da parte degli organi competenti del predetto Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, circa l'esatta osservanza delle citate disposizioni legislative e regolamentari, nonché il corretto adempimento delle obbligazioni contrattualmente assunte.

La Società informa costantemente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'attività svolta in ambito nazionale e internazionale fornendo, in merito, adeguata e dettagliata documentazione esplicativa.

La mancata esibizione o trasmissione degli atti e documenti richiesti, nonché la verifica di situazioni di disservizio comportano, a carico della Società, una sanzione economica, da determinarsi ai sensi del successivo art. 19.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, l'Aeronautica Militare, ENAC ed ENAV partecipano a un tavolo di consultazione permanente avente ad oggetto le attività di cui al presente contratto. Alle riunioni del tavolo possono essere invitati rappresentanti di istituzioni, enti, società, organismi nazionali ed internazionali operanti nel settore della navigazione aerea e dell'aviazione civile, nonché di associazioni dei vettori aerei.

Al fine di assicurare tempestività ed efficienza alle attività di informazione e di monitoraggio, di cui al presente contratto, la Società, entro dieci giorni dalla sottoscrizione del presente contratto, comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze il nominativo di un responsabile aziendale per tali attività di collegamento.

*Art. 18*

*(Servizi erogati a fronte di corrispettivi e servizi in gestione a terzi)*

La Società, in aggiunta ai servizi elencati all'art. 4 per gli aeroporti e gli spazi aerei di competenza ed erogati a fronte delle tariffe di cui all'art. 12, può fornire, dietro corrispettivo, ogni altro servizio o attività coerente con l'oggetto sociale, anche al di fuori degli spazi aerei di competenza nazionale, ad imprese pubbliche e private, nonché ad istituzioni, enti, amministrazioni ed organismi, nazionali ed internazionali e persone fisiche.

Ai sensi di legge e di statuto, ENAV cura la conduzione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea.

La gestione e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea sono assicurate da Techno Sky S.r.l., società con sede in Roma interamente partecipata da ENAV, sulla base di appositi contratti di servizi stipulati con la controllante ENAV nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente.

Art. 19

*(Arbitrato e sanzioni)*

Le parti espressamente concordano che ogni controversia comunque derivante dall'interpretazione e dall'applicazione del presente contratto è devoluta ad un Collegio arbitrale composto da tre Arbitri, di cui uno nominato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa col Ministero dell'economia e delle finanze, e uno dalla Società. Il terzo componente del Collegio arbitrale, con funzioni di presidente, è nominato d'intesa fra i primi due o, in difetto di accordo, dal Presidente del Tribunale di Roma, ad istanza della parte più diligente.

Il Collegio arbitrale, che ha sede in Roma, delibera a maggioranza, secondo diritto. Si applicano le norme di cui agli artt. 806 e seguenti del codice di procedura civile.

Il Collegio arbitrale determina, a carico della parte inadempiente, le penalità pecuniarie conseguenti all'inadempimento, da liquidarsi secondo equità, ai sensi dell'art. 1226 del codice civile, con obbligo di motivazione.



Art. 20

*(Obblighi di trasparenza)*

La Società si impegna a far conoscere agli utenti, entro il 31 dicembre di ogni anno, tramite diffusione per via telematica sul proprio sito internet ([www.enav.it](http://www.enav.it)) e mediante altri idonei sistemi di comunicazione, la Carta dei servizi che sarà approvata, ivi compreso il livello di servizio che essa è in grado di garantire, l'evoluzione tecnologica del settore, nonché l'impegno economico della Società medesima per garantire sicurezza e regolarità al traffico aereo.

Ferme restando le competenze dell'ANSV, la Società si obbliga a rendere pubbliche, attraverso i mezzi di comunicazione di cui innanzi, le statistiche sulle quantità di traffico assistito negli spazi aerei nazionali e sugli aeroporti sui quali eroga i servizi della navigazione area.

Ai fini dell'indicato obiettivo di trasparenza, la Società trasmette, entro il mese di dicembre, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la successiva approvazione, l'aggiornamento della "Carta dei servizi" redatto sulla base della normativa comunitaria e nazionale vigente e contenente il quadro complessivo delle attività istituzionali di pertinenza e delle relative prestazioni, nonché corredato da ogni informazione e notizia utile al fine di garantire all'utenza il miglior soddisfacimento delle proprie necessità inerenti al settore.

Roma,

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Ministro dell'economia e delle finanze

Ministro della difesa

ENAV S.p.A.

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

**Schemi di contratto di programma e di contratto di servizio per il 2007-2009 da stipulare tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro della difesa, e l'E.N.A.V. S.p.a. (Deliberazione n. 66/2010).**

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTO il Codice della navigazione, approvato con Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i.;

VISTO il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, recante "Approvazione della Convenzione Internazionale per l'Aviazione Civile" stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944;

VISTA la legge 11 luglio 1977, n. 411, recante "Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, concernente "Uso dello spazio aereo, in attuazione della delega prevista dalla Legge 23 maggio 1980, n. 242";

VISTA la legge 15 febbraio 1985, n. 25, recante, tra l'altro, "Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile e di utilizzo del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta";

VISTO il decreto legge 4 marzo 1989, n. 77, recante "Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime", convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della Legge 5 maggio 1989, n. 160;

VISTA la legge 15 dicembre 1990, n. 385, recante "Disposizioni in materia di trasporti";

VISTA la legge 20 dicembre 1995, n. 575, recante "Adesione della Repubblica italiana alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL)", firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e gli atti internazionali successivi, tra cui in particolare l'accordo multilaterale sui canoni di rotta;

VISTA la legge 21 dicembre 1996, n. 665, concernente "Trasformazione in Ente pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale", e visto, in particolare, l'art. 2, con cui si affidano all'Ente l'organizzazione e la gestione dei servizi di assistenza al volo e dei relativi compiti, e l'articolo 9, concernente il contratto di programma ed il contratto di servizio;

VISTO il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, concernente "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile - ENAC";

VISTO il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle Autorità di settore;

VISTO il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, recante "Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità";

VISTA la legge 29 gennaio 2001, n. 10, recante "Disposizioni in materia di navigazione satellitare" e visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 maggio 2005, concernente "Ripartizione del fondo di cui all'articolo 1, commi 3, 4 e 6" di detta Legge;

VISTO il decreto 5 maggio 1997, emanato dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, recante "Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari fra EUROCONTROL e lo Stato italiano";

VISTO il decreto 27 maggio 1997, emanato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e della difesa, e recante "Approvazione dello Statuto dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo" e visti in particolare gli articoli 3, 5 e 6 dello stesso;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 13 luglio 2005, recante "Disciplina delle modalità e dei tempi per l'assunzione del concreto esercizio, da parte di ENAC, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso Ente della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di ENAV S.p.A., corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione da trasferire a ENAC";

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS e che all'articolo 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione – negli schemi di contratto sottoposti a questo Comitato – dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

VISTA la delibera 1° agosto 2008, n. 86 (G.U. n. 280/2008), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema del Contratto di programma da stipulare tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – di concerto con i Ministeri dell'economia e delle finanze e della difesa – e ENAV S.p.A. per il triennio 2004-2006 e sullo schema del Contratto di servizio relativo al medesimo triennio;

VISTA la nota 20 aprile 2009, n. 16466, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, ai fini della sottoposizione a questo Comitato, gli schemi del Contratto di programma e del Contratto di servizio per il triennio 2007-2009, corredati da allegati tecnici;

VISTA la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 aprile 2009, n. 16697, con la quale, a parziale modifica della documentazione precedentemente trasmessa, è stata inviata altra stesura dei predetti schemi di contratto;

VISTO il parere n. 1/2009 reso dal NARS nella seduta del 7 maggio 2009, alla quale hanno partecipato, su invito del Coordinatore, anche rappresentanti del Ministero della difesa in relazione al previsto concerto da formulare sui contratti in questione;

CONSIDERATO che, nella seduta dell'8 maggio 2009, questo Comitato per quanto concerne lo schema di Contratto di servizio, rilevava come l'art. 5 – nel prevedere che venissero compensati alla Società anche i costi per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa per un importo di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 – specificasse esplicitamente che l'importo relativo al 2009 eccedeva i limiti delle risorse disponibili;

CONSIDERATO che questo Comitato aveva, pertanto, condizionato il proprio parere favorevole sugli schemi in questione all'assunzione di un impegno formale, da parte del

- che detto schema, come previsto dall'art. 9 della legge n. 665/1996, definisce e disciplina:
  - i servizi di assistenza al volo e le connesse prestazioni che la Società è obbligata a fornire;
  - gli obiettivi e i parametri di sicurezza e qualità dei servizi;
  - il piano di investimenti correlato al perseguimento delle finalità istituzionali;
  - i rapporti con le istituzioni, enti, società ed organismi internazionali che operano nel settore della navigazione aerea e dell'aviazione civile in generale;
  - il coordinamento con l'Aeronautica militare italiana, l'ENAC e l'Agenzia nazionale per la sicurezza e il volo (ANSV);
- che, in attuazione delle disposizioni di cui al citato Regolamento CE n. 1794/2006, è previsto – nella determinazione delle tariffe dei servizi di assistenza al volo in rotta ed in terminale – un graduale abbandono di metodologie *cost recovery* a vantaggio di sistemi di tariffazione basati sul criterio del *cost cap*;
- che, nel periodo di regolazione considerato, lo schema di contratto applica la metodologia del *cost-cap* solo con riferimento alle tariffe CUT (Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta) per l'anno 2009, rinviandone la piena applicazione per la determinazione di dette tariffe CUT e delle tariffe CTT (Coefficiente di Tariffazione Terminale per i servizi di assistenza al volo in terminale) al successivo contratto 2010-2012, prevedendo comunque un parametro minimo di efficientamento, che viene fissato in misura non inferiore al 2% negli allegati I ed L;
- che, peraltro, le politiche di efficientamento gestionale perseguite dalla Società hanno comportato negli ultimi anni una riduzione delle tariffe applicate ai vettori e che per il quinquennio 2008-2012 l'obiettivo è di arrivare ad una ulteriore riduzione;
- che lo schema non risolve le problematiche – già poste dal Ministero della difesa con nota 4 aprile 2008, n. 8/4922, nell'ambito dell'istruttoria sul Contratto di programma 2004-2006 e riproposte anche nel corso della seduta dell'8 maggio 2009 – connesse al trasferimento di alcuni aeroporti già di competenza dell'Amministrazione della difesa all'aviazione civile ed al ripianamento degli oneri che la medesima Amministrazione continua a sostenere per i servizi inerenti al controllo della navigazione area civile;
- che lo schema, nella parte dedicata ai servizi erogati a fronte di corrispettivi e servizi in gestione a terzi, individua in Techno Sky S.r.l. – interamente partecipata dall'ENAV – il soggetto in grado di assicurare la gestione e la manutenzione dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo, mentre la responsabilità delle attività di gestione e manutenzione dei sistemi e degli impianti di volo dovrebbe essere direttamente riferibile ad ENAV S.p.A. stessa;

- l'assistenza alla navigazione aerea in terminale fornita dalla Società, nei siti di competenza della Società medesima, agli aeromobili e voli esentati (CTT);
- l'assistenza alla navigazione aerea in terminale ai voli nazionali ed internazionali resa negli aeroporti di competenza della Società nei quali è previsto uno sviluppo di unità di servizio, incluse quelle non trasmesse ad EUROCONTROL, inferiore all'1,5 per cento del totale previsto per l'anno di applicazione della tariffa sull'intera rete nazionale (c.d. aeroporti minori), nonché nei restanti aeroporti di competenza della Società (c.d. aeroporti maggiori), fino alla concorrenza dei costi equivalenti allo sviluppo dell'1,5 per cento delle unità di servizio rese su tali aeroporti e comunque non superiore ad un numero di unità di servizio stabilito con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- l'assistenza alla navigazione aerea in terminale resa, negli aeroporti di competenza della Società, ai voli nazionali e comunitari soggetti all'abbattimento tariffario del cinquanta per cento;
- che gli oneri previsti, per i servizi di cui sopra e per i pagamenti effettuati ad EUROCONTROL per conto delle Amministrazioni dello Stato, per assistenza fornita da altri Paesi ad aeromobili della Polizia di Stato e della Guardia di Finanza, sono quantificati all'art. 5 dello schema e che gli importi relativi, nonché l'importo aggiuntivo per oneri sostenuti nel 2004 dalla Società per conto delle Amministrazioni dello Stato, come specificato nel corso dell'istruttoria, sono coperti da stanziamenti di bilancio;
- che il citato articolo 5, come esposto in premessa, prevede che siano compensati alla Società anche i costi per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa per un importo di euro 30.000.000 per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 e che resta da chiarire la copertura di 17,8 milioni di euro del costo relativo al 2009;
- che le tabelle allegate allo schema di Contratto evidenziano un miglioramento per quanto attiene agli obiettivi di qualità e sicurezza;
- che, se gli indicatori relativi alla qualità appaiono sufficientemente articolati, quelli concernenti la sicurezza non risultano invece esaustivi, dal momento che il prospetto denominato "tabella riepilogativa indicatori di safety" figura redatto soprattutto in termini di risultati ottenuti e riferiti all'arco temporale 2003/2008, piuttosto che in termini di indicatori operativi;
- che, per quanto concerne il sistema sanzionatorio, è prevista una clausola compromissoria in grado di attivare la competenza del giudizio arbitrale in materia di sanzioni a carico della parte inadempiente alle obbligazioni dedotte nel contratto (art. 9, comma 3) non è di per sé sufficiente a fronte di eventuali inadempienze contrattuali;

## INVITA

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- a riferire a questo Comitato circa la fonte del proprio bilancio a copertura della quota mancante del costo che la Società ha sopportato nel 2009 per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa;
- ad adottare tutte le iniziative affinché gli schemi dei Contratto di programma e di servizio relativi al triennio 2010-2012 vengano sottoposti sollecitamente a questo Comitato;
- ad attivarsi con i Ministri concertanti per la definizione della questione posta dal Ministero della difesa con la nota citata nella "presa d'atto" e a tener quindi conto, nell'ambito dell'istruttoria svolta in vista della definizione dei contratti di cui sopra, degli aeroporti già ricompresi nella giurisdizione dell'Amministrazione militare e che alla data di formalizzazione dei contratti stessi saranno transitati all'aviazione civile, nonché della definizione degli oneri sostenuti dalla predetta Amministrazione per i servizi inerenti la navigazione aerea civile, anche ai fini della valutazione del piano tariffario;
- a curare che lo schema di Contratto di programma 2010-2012:
  - sia corredato dalla tabella degli investimenti effettivamente realizzati nel triennio 2007-2009 e da una relazione che specifichi gli scostamenti rispetto alle indicazioni programmatiche – che, come esposto nella "presa d'atto", si attestavano su una previsione di spesa complessiva di 618,5 milioni di euro – e precisi le principali cause di detti scostamenti;
  - riporti il piano degli investimenti da realizzare nel triennio 2010-2012, specificando i criteri di individuazione delle priorità per l'eventualità che l'incapienza delle risorse disponibili o altra causa impediscano la completa attuazione di detto Piano;
  - preveda che il Piano degli investimenti venga aggiornato annualmente;
- a curare che lo schema di Contratto di servizio:
  - preveda un set di indicatori di qualità e di sicurezza in grado di consentire una correlazione diretta degli investimenti programmati con gli obiettivi perseguiti;
  - rechi un articolato sistema sanzionatorio per le varie ipotesi di inadempienza alle obbligazioni dedotte nel contratto stesso;
  - venga corredato da copia integrata, rispetto all'attuale, dell'allegato "acronimi e glossari" in modo da rendere più agevole e univoca la lettura del contratto medesimo.

Roma, 22 luglio 2010

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario:* MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 1° agosto 2011*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 8 Economia e finanze, foglio n. 20*