

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 81

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

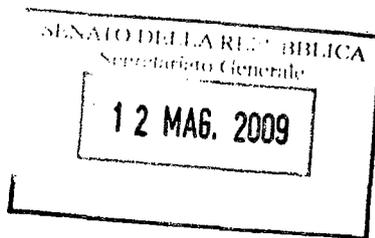
Schema di contratto di programma 2004-2006 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV S.p.A.

(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*



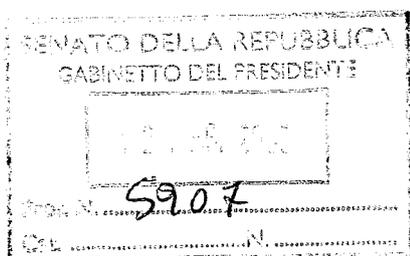
M INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFLEGISL

REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0019388-08/05/2009-USCITA

Al Presidente del Senato della Repubblica
Sen. Avv. Renato Schifani

Oggetto: schema di contratto di programma Stato/Enav S.p.A. triennio 2004-2006.

Al fine dell'acquisizione del prescritto parere delle competenti Commissioni parlamentari, a norma dell'articolo 9 della 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, si trasmette l'allegato schema di contratto indicato in oggetto, corredato della relativa relazione illustrativa e degli allegati tecnici.



Altero Matteoli

8



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

RELAZIONE

Oggetto: Regolazione dei rapporti fra Stato ed ENAV S.p.A. - Schema di contratto di programma per il periodo 2004/2006

Il contratto di programma in rubrica, sul quale sono oggi chiamate a pronunciarsi le competenti Commissioni parlamentari, dopo l'intervenuto parere del C.I.P.E., riconosce - com'è noto - il proprio originario substrato giuridico nell'espressa statuizione normativa ex art. 9, commi 1 e 2, della legge 21 dicembre 1996, n. 665, concernente la trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (A.A.A.V.T.A.G.), dapprima, in ente pubblico economico (Ente nazionale di assistenza al volo - E.N.A.V.) e, poi, in società per azioni (ENAV S.p.A.: qualificazione, quest'ultima, acquisita a decorrere dalla data del 1 gennaio 2001).

Invero, ai sensi di tale codificato assetto, peraltro confermato, nel tempo, da successive stratificazioni normative (vedasi, da ultimo, l'art. 11 *sexies*, comma 1, lett. *f*), della legge 2 dicembre 2005, n. 248, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203), alla cennata tipologia negoziale (contratto di programma, da rinnovarsi con cadenza triennale) deve tuttora ascriversi il fondamentale ruolo di valido strumento regolatorio in materia di disciplina dei rapporti intercorrenti fra Stato ed ENAV S.p.A.

Ciò premesso in termini generali, e ai fini dell'espressione del richiesto parere ex art. 9, comma 4, della citata legge n. 665/1996, è necessario ora sottolineare, in ordine al peculiare aspetto dell'intrinseca valenza del contratto di programma in epigrafe, come esso, proprio in forza delle disposizioni normative di cui alla medesima legge n. 665/1996 (cfr. art. 9, comma 2, lett. *b*), abbia la precipua finalità di impostare le corrette linee metodologiche della dinamica tariffaria, correlando, appunto, quest'ultima con il perseguimento di inderogabili obiettivi di efficientamento aziendale, nonché di salvaguardia dei dovuti livelli di sicurezza e qualità dei servizi offerti all'utenza.

Circa, poi, i contenuti specifici del summenzionato atto negoziale – fermi restando, ovviamente, gli ulteriori elementi *ex lege* individuati in via generale –, se ne riportano, qui di seguito, quelli più significativi e innovativi:

- a) adozione, in luogo dell'attuale meccanismo contabile di mero e totale recupero dei costi “a piè di lista” (il cosiddetto “*cost recovery*”), di un metodo di contenimento dei costi imprenditoriali (il cosiddetto “*cost cap*”), salvo rimanendo, comunque, il necessario livello di investimenti in termini di infrastrutture aeroportuali (art.12). Tale innovazione aziendalistica, sia pur decorrente dall'anno 2006, prevede, per la struttura organizzativo-operativa dell'ENAV S.p.A., un coefficiente di efficientamento non inferiore al 5%, sulla base dell'art. 11 *sexies*, comma 2, della citata legge n. 248/2005. In altri termini, viene così ad instaurarsi, nell'ambito del rapporto giuridico intercorrente fra lo Stato e la medesima ENAV S.p.A., una nuova metodologia di calcolo dei costi tariffabili per i servizi di navigazione aerea, in rotta e in terminale, servizi le cui tariffe sono, in atto, diversamente determinate e liquidate alla predetta Società, secondo le codificate metodologie contabili CUT – coefficiente unitario di tariffazione di rotta (cfr. artt. 2 e 3 della legge 11 luglio 1977, n. 411 e art. 3 della legge 20 dicembre 1995, n. 575) e CTT – coefficiente unitario di tariffazione di terminale (cfr. art. 5, commi 3 e 4, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, come successivamente modificato dall'art. 11 *sexies* della richiamata legge 20 dicembre 2005, n. 248). Siffatta nuova metodologia di calcolo, recepita – come innanzi ricordato – nel contesto dell'art. 12 del contratto di programma in rubrica, viene, poi, dettagliatamente illustrata, nei suoi peculiari aspetti tecnico-matematici, attraverso apposite tabelle esplicative, allegate al contratto medesimo, tabelle alle quali si fa, pertanto, espresso rinvio per ogni ulteriore delucidazione e specificazione;
- b) introduzione della contabilità analitica e separata e della relativa certificazione (art. 5);
- c) fissazione di obiettivi di sicurezza e qualità (artt. 10 e 11);
- d) obblighi d'informazione, da parte dell'ENAV S.p.A., sull'andamento delle attività di competenza (art. 13);
- e) sistema di monitoraggio e di consultazione (art. 18).

Questo, dunque, il sintetico quadro illustrativo dei più rilevanti contenuti dell'atto negoziale in parola. Da esso emerge chiaramente, quale aspetto peculiare e fondamentale del rapporto giuridico così disciplinato, la previsione, sancita, appunto,

per tabulas, del graduale, ma deciso instaurarsi, in seno alla struttura dell'ENAV S.p.A., di un auspicato e auspicabile *trend* efficientistico in materia di fornitura dei competenti servizi di navigazione aerea, in rotta e in terminale.

Invero, deve qui ribadirsi come la descritta innovativa metodologia contabile-tariffaria, denominata del “*cost cap*”, venga essenzialmente a concretarsi nell'attivazione di un sistema di “*contenimento dei costi aziendali*”, mediante l'introduzione, per essi, di un ineludibile vincolo economico, appunto il cosiddetto “*cap*”, ossia di un tetto-limite al libero progredire dei costi stessi, secondo un modello imprenditoriale, di incentivazione organizzativo-operativa, proprio di un soggetto a struttura privatistica, qual è, oggi, l'ENAV S.p.A. Tale innovativa metodologia contabile-tariffaria – si precisa – troverà applicazione anche nel prossimo contratto di programma riferito al successivo periodo 2007-2009, inviato al CIPE per il prescritto parere.

Circa, poi, la tempistica dell'*iter* procedimentale sottostante al contratto di programma in esame (2004-2006), si fa presente che lo svolgimento della relativa fase istruttoria è risultato, senz'altro, fortemente caratterizzato e condizionato dall'ampio e serrato confronto dialettico, fra il concertante Dicastero dell'economia e delle finanze e l'ENAV S.p.A., in ordine al tema del proposto inserimento, nell'ambito negoziale di cui trattasi, della più volte citata innovativa metodologia contabile-tariffaria, denominata del “*cost cap*”. Cosicché solo da ultimo è stato possibile pervenire a un definitivo punto d'intesa e di sintesi fra le diverse posizioni in campo.

In conclusione, si trasmette, unitamente alla relativa documentazione di corredo, l'accluso schema del contratto di programma in epigrafe, ai fini della dovuta acquisizione, da parte delle competenti Commissioni parlamentari, del rituale preventivo parere di procedibilità, ai sensi del disposto dell'art. 9, comma 4, della summenzionata legge 21 dicembre 1996, n. 665.

CONTRATTO
DI PROGRAMMA
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.

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 regolamento per la navigazione aerea approvato con regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356;
- il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- 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 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 D.M. Tesoro di concerto con Trasporti e Navigazione 5 maggio 1997 "Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari fra EUROCONTROL e lo Stato italiano";
- il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile – ENAC";
- il D.M. Trasporti e Navigazione di concerto con Difesa e Tesoro 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 (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 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 2003-2004, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società medesima in data 25 settembre 2003 (allegato A);
- il piano degli investimenti della Società 2004-2006, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società medesima in data 27 maggio 2004 (allegato B1);
- 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, così come approvato dall'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 29 aprile 2004;
- il contratto di servizio per gli anni 2001-2003 stipulato 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.;
- 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 (allegato B2);
- il piano strategico 2005-2007, approvato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 7 luglio 2005 (allegato B3);
- 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, così come approvato dall'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 10 maggio 2005;
- la legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2005);
- 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, così come 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 B4);
- il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265", per come modificato ed integrato con il decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151;
- il decreto ministeriale Infrastrutture e 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;
- la direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo;
- il bilancio della Società per l'anno 2006, così come approvato dall'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 20 aprile 2007;
- la nota n. 4691 dell'8 aprile 2008 con la quale il Ministro dei trasporti ha trasmesso gli schemi del contratto di servizio e di programma in esame corredati dei prescritti pareri da parte dei concertanti Ministeri dell'economia e delle finanze e della Difesa;
- il decreto-legge 16 maggio 2008, n. 85, recante “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, in 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 successiva nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 8680 del 25 luglio 2008, con la quale è stata richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno della seduta del 1 agosto 2008 del CIPE dei predetti schemi di contratto di programma e di servizio;
- vista la delibera del CIPE 1 agosto 2008, n. 86, registrata alla Corte dei conti il 17 novembre 2008;
- visti i pareri delle Commissioni parlamentari

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, 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 la Società espleta le attività necessarie a soddisfare la domanda di traffico aereo, sia a livello nazionale sia a livello internazionale, con sicurezza, regolarità ed economicità, 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 EATMP (*European Air Traffic Management Programme*) e nel rispetto della vigente normativa tecnica nazionale e internazionale;
- che sono attualmente in corso le procedure di ratifica della Convenzione riveduta EUROCONTROL, in base alla quale le decisioni della predetta organizzazione sono da ritenersi vincolanti per gli Stati membri;

- 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;
- 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 convenuti e, sul piano interno, normativamente stabiliti;
- che il Contratto di Servizio per il triennio 2004 – 2006 è stato sottoscritto dalle parti in data 22 dicembre 2008;

CONSIDERATO ALTRESÌ

che la Società assicura l'espletamento dei servizi, relativi alle competenze attribuite ad ENAC per effetto del decreto legge n. 237/04 convertito in legge n. 265/04, sino al concreto esercizio da parte di ENAC delle predette competenze;

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 ha durata dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2006 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.

Si dà atto che ENAV S.p.A., a decorrere dal 1° gennaio 2001 e nelle more della definizione del contratto di programma, ha proseguito, senza soluzione di continuità e sino alla data di sottoscrizione del presente contratto, nello svolgimento della propria attività istituzionale.

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 2004-2006 allegato 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 piano di investimenti allegato, la Società 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 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 il bilancio dello Stato, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali.

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 il bilancio dello Stato, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali.

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 il bilancio dello Stato, previa verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali, 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 nel corso del 2006.

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 delle infrastrutture e 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 di personale aeronautico specialistico, interno ed esterno;

- rilascio delle licenze per il personale dalla Società direttamente impiegato, sino al concreto esercizio di tali funzioni da parte dell'ENAC;
- 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 dei nuovi concetti operativi europei "gate-to-gate" ("da cancello di partenza a cancello di arrivo") per l'EATMS (*European Air Traffic Management System*), come previsto dai programmi di EUROCONTROL;
- partecipazione alla realizzazione dei programmi di navigazione satellitare, tra cui quelli previsti dalla legge n. 10 del 29 gennaio 2001, in ossequio alle disposizioni vigenti in materia ed alla legge 24 dicembre 2003 n. 350 (legge finanziaria 2004);
- partecipazione alla realizzazione dei programmi di navigazione satellitare, tra cui quelli previsti dalla legge n. 10 del 29 gennaio 2001, in ossequio alle disposizioni vigenti in materia ed al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 maggio 2005, concernente la ripartizione del fondo di cui all'articolo 1, commi 3, 4 e 6 della legge 29 gennaio 2001, n. 10;
- 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 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, suddivisi in:

- servizi resi su aeroporti che sviluppano unità di servizio inferiori all'1,5% rispetto al totale delle unità di servizio prodotte su tutti gli aeroporti di competenza della Società;
- servizi resi su aeroporti che sviluppano unità di servizio uguali o superiori all'1,5% rispetto al totale delle unità di servizio prodotte su tutti gli aeroporti di competenza della Società;

- b) servizi di assistenza in rotta;
- c) altri servizi non compresi nei precedenti punti a) e b).

A partire dal 2006, la contabilità analitica deve essere certificata da apposita società di revisione, prescelta da ENAV S.p.A., che attesti 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 unitamente ai documenti di certificazione relativi a ciascun esercizio 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 e sino alla stipula del successivo contratto di programma.

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 a decorrere da maggio 2006.

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) 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.

Entrambi gli indicatori sono calcolati assumendo, per gli incrementi di traffico superiori a quelli previsti in ciascun anno, una elasticità dei ritardi al traffico pari a 7, secondo le formule di cui all'allegato "H".

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 2004 sono: CTT pari a € 2,97 ; CUT pari a € 68,30;...

Si dà atto che le tariffe relative all'anno 2005 sono: CTT pari a € 2,97 ; CUT pari a € 69,39;

Per l'esercizio 2006 il coefficiente di efficientamento è nell'ordine del 5% sulla base dell'art. 11 sexies della legge n. 248 del dicembre 2005 (vedi allegato I – Allegato tecnico CUT). La tariffa CTT è quantificata secondo le formule, i parametri ed i valori specificati nell'allegato "L" (Allegato tecnico CTT).

L'AM e la Società trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e 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.

Eventuali aumenti annuali del CUT e del CTT superiori al tasso di inflazione programmata verranno ridotti attraverso l'utilizzazione del "Fondo di stabilizzazione tariffe" fino all'esaurimento della sua attuale capacità.

In caso di inattesa e eccezionale variazione del traffico, ciascuna delle parti può richiedere che le formule, i parametri e i parametri 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 proprio 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 le stime dei costi a fondamento delle proposte di variazione tariffaria 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) relativamente all'anno precedente, si analizzano i risultati ottenuti nello stato di avanzamento dei progetti di cui all'allegato "M" (Progetti), 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 accordo ai 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 di Investimenti)

La Società si impegna a realizzare il piano di investimenti e le sue annuali rimodulazioni di cui agli Allegati "B1" "B2" e "B3".

Art. 16

(Piano investimenti 2007-2009)

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 hub aeroportuali 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 2007-2009 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, 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:

- codice dell'intervento;
- denominazione;
- sito;
- descrizione;
- obiettivo;
- importo previsto (con l'indicazione di eventuali finanziamenti comunitari e/o nazionali o comunque non di fonte ENAV S.p.A.);
- data prevista di inizio d'attività;
- data prevista di ultimazione;
- fasi intermedie di controllo (*milestones*) con relative date. Per il piano relativo al triennio 2007-2009, il termine per la presentazione delle fasi intermedie di controllo è stabilito al 31 ottobre di ciascun anno.

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 2007-2009, 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. 17

(Relazioni internazionali)

La Società, come statutariamente disposto, tratta le materie di propria pertinenza in ogni competente sede sopranazionale, in conformità alle previsioni di cui alla legge 21 dicembre 1996, n. 665. Ferma restando l'esigenza del coordinamento di cui ai precedenti articoli 7, 8 e 9, la posizione nazionale 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.

Art. 18

(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. 20.

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 sua 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. 19

(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.

La Società può inoltre affidare in gestione il servizio di informazione di volo AFIS (*Aerodrome Flight Information Service*), presso gli aeroporti diversi da quelli indicati nell'Allegato "D", ai gestori aeroportuali che dispongano di idonee attrezzature tecniche e di personale dotato delle necessarie abilitazioni e certificazioni.

Art. 20

(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 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. 21

(Obblighi di trasparenza)

La Società si impegna a far conoscere agli utenti, entro il 30 giugno di ogni anno, tramite diffusione per via telematica sul proprio sito internet (www.enav.it) e mediante altri idonei sistemi di comunicazione, 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, si dà atto che la Società ha presentato nel mese di giugno del 2004, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la successiva approvazione, un'apposita "Carta dei servizi", redatta secondo lo schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità) emanato con DPCM 30 dicembre 1998, ai sensi dell'art. 2, comma 1, della legge 11 luglio 1995, n. 273. In tale "Carta dei servizi" deve essere evidenziato il quadro complessivo delle attività istituzionali di pertinenza e delle relative prestazioni, corredato da ogni informazione e notizia utile al fine di garantire all'utenza il miglior soddisfacimento delle proprie necessità inerenti al settore.

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Ministro dell'economia e delle finanze

Ministro della Difesa

ENAV S.p.A