Schemi di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2010-2012 e per il triennio 2013-2015
Atto del Governo NN152 e NN153

Dossier n° 163 - Schede di lettura
21 aprile 2015

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	NN152 e NN153
Titolo:	Schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2013-2015 e schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2010-2012
Ministro competente:	Ministro delle infrastrutture e trasporti
Norma di riferimento:	articolo 9, comma 4, della legge 21 dicembre 1996, n. 665
Date:	
presentazione:	19 marzo 2015
assegnazione:	26 marzo 2015
termine per l'espressione del parere:	25 aprile 2015
Commissione competente :	IX Trasporti

Contenuto

Il contesto degli schemi di contratto 2010-2012 e 2013-2015

Gli **schemi di contratto di programma** all'esame per il parere sono relativi al **triennio 2010-2012** (atto n. 152) ed al **triennio 2013-2015 (atto n. 153)**. In base all'articolo 9 della legge n. 665 del 1996 a tali contratti è rimessa la **disciplina dei rapporti intercorrenti tra l'ENAV Spa (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo) e lo Stato**.

L'attività svolta dall'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) è infatti indirizzata con contratti di programma e di servizio e **finanziata** mediante le **tariffe aeree di rotta e di terminale,** che sono corrisposte dai vettori aerei.

Circa il ritardo con cui gli schemi in commento vengono sottoposti al Parlamento, in particolare lo **schema n. 152 relativo al triennio 2010-2012,** la **Relazione di accompagnamento** riconosce la valenza ricognitiva del documento, specificando che la fase istruttoria, condotta da un apposito **gruppo tecnico di lavoro** composto dai rappresentanti di ENAV, ENAC e delle Amministrazioni centrali coinvolte, è stata fortemente condizionata dall'esigenza di definire preliminarmente il periodo regolatorio pregresso, dalla necessità di reperire la piena copertura finanziaria per le obbligazioni a carico dello Stato, dalla necessità di adeguare il nuovo contratto di programma alla normativa nazionale e comunitaria sopravvenuta in materia di agevolazioni ed esenzioni tariffarie e di misurazione e valutazione delle *performance* aziendali per i soggetti fornitori di servizi di navigazione aerea.

Analoghe considerazioni sono indicate nella Relazione di accompagnamento dello schema n. 153, con specifico riferimento alla necessità di attendere, prima della sottoscrizione del contratto di programma 2012-2015, la definizione del periodo regolatorio 2010-2012, nonché alla necessità di introdurre i meccanismi previsti da nuovi regolamenti comunitari adottati in materia di navigazione aerea nel corso del 2013.

Il parere del Cipe

Il **CIPE** con **Delibera n. 29/2014** del 1° agosto 2014, ha reso il proprio **parere favorevole** su entrambi gli schemi di contratto di programma e di contratto di servizio, formulando alcune osservazioni relative al contratto di programma e di servizio 2013-2015 (vedi *infra*), che sono state poi recepite negli schemi presentati al Parlamento.

Nelle premesse della delibera si dà conto che, nelle more della definizione del Contratto di programma, l'ENAV ha continuato a svolgere senza soluzione di continuità la propria attività istituzionale e che gli schemi sono stati sottoposti al Cipe "per il triennio 2010-2012 oltre il periodo di regolazione e per il triennio 2013-2015 nel corso della seconda annualità, ma in maniera contestuale al fine di ricondurre le procedure approvative a tempistiche programmatorie adeguate".

Importanti novità UE

Su tale struttura normativa sono intervenute negli anni più recenti alcune importanti modifiche di origine comunitaria. Infatti a livello dell'**Unione europea** è in corso il processo di **coordinamento dei vari operatori del traffico aereo** per la realizzazione del c.d. "**cielo unico europeo**", cui partecipa attivamente l'ENAV. La normativa comunitaria del **Cielo Unico Europeo** definisce il futuro assetto del sistema di gestione del traffico aereo e stabilisce quelli che saranno i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i *service provider* dovranno attenersi.

Tra questi rileva particolarmente il **nuovo sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea,** che ha introdotto un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo, in base ai **Regolamenti comunitari n. 691/2010 e n. 1191/2010** ed alla **Decisione** del **21/02/2011**. Queste modifiche normative richiedono una **misurazione ed una valutazione della performance aziendale per i fornitori di servizi di navigazione aerea,** quali l'ENAV e rendono superati i precedenti sistemi nazionali di copertura dei costi (che si basavano su due metodi, definiti *cost cap* e *cost recovery*). Il sistema di **determinazione delle tariffe** ne risulta radicalmente modificato, con modalità di calcolo comuni a tutti i Paesi dell'UE e valutazione delle performance ad opera di un organo tecnico (PRB-Performance Review Body) alle dipendenze della Commissione UE.

Per tale motivo e come prescritto dall'UE, è stato emanato il **Piano Italiano di Performance** (che viene riportato in **allegato** al contratto di programma 2013-2015): un documento nel quale lo Stato ha delineato le **azioni** e stabilito gli **obiettivi** da raggiungere da parte dei **fornitori di servizi alla navigazione aerea** nel periodo **2012-2014**.

Contratto di programma e di servizio

Si ricorda che il **contenuto** del **Contratto di programma**, di durata **triennale,** è definito dall'articolo 9, comma 2, della legge n. 665/1996, che prevede che il contratto:

a) regoli le **prestazioni** e definisca gli **investimenti e i servizi che l'ENAV è tenuto a prestare,** stabilendo i **corrispettivi economici** e le relative modalità di erogazione;

b) definisca gli **obiettivi, gli *standard*,** le modalità e i tempi di adeguamento **relativi ai livelli di sicurezza e di qualità** dei servizi, alla produttività dei fattori impiegati, **inclusi gli investimenti**, ed ai rispettivi costi. L'adeguamento ai predetti obiettivi e *standard* è correlato alla variazione delle tariffe e ad eventuali trasferimenti statali destinati a investimenti;

c) definisca i **servizi istituzionali da svolgere** in proprio e quelli da concedere in appalto o in gestione a terzi; è previsto che l'Ente fino alla definizione del contratto di programma non assuma impegni che vincolino l'applicazione del medesimo;

d) preveda **verifiche**, obblighi di adeguamento e **sanzioni** per i casi di inadempienza.

Nelle Relazioni di accompagnamento ad entrambi gli atti si fa riferimento anche ai **contratti di servizio** tra ENAV e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativi agli stessi periodi coperti dai rispettivi contratti di programma: tali atti non sono trasmessi alle Camere, non essendo su di essi prevista, dalla legge n. 665, l'acquisizione del parere dalle competenti Commissioni parlamentari.

Per quanto riguarda il **contratto di servizio,** il comma 5 dell'articolo 9 prevede che debba avere durata **almeno triennale**, e che regoli l**e prestazioni e definisca i servizi di rilevanza sociale** che l'ENAV è tenuto ad erogare **in condizioni di non remunerazione dei costi** e ne stabilisca i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; non si occupa invece degli investimenti. Trovano definizione anche in questo contratto i relativi standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria e la definizione delle sanzioni per i casi di inadempienza.

A decorrere dall'entrata in vigore della legge n. 665/1996, sono stati stipulati:

- un **primo contratto di programma**, relativo al **secondo semestre 2000**, approvato con delibera CIPE n. 64 del 22 giugno 2000;
- un **secondo contratto di programma**, relativo al **triennio 2004-2006**, approvato con delibera CIPE n. 86 del 1° agosto 2008 e stipulato il 10 novembre 2009. Nel contratto si dà atto che l'ENAV ha svolto la propria attività istituzionale, senza soluzione di continuità, dal 1° gennaio 2001 sino alla data di definizione del contratto stesso;
- un **terzo contratto di programma** per il **triennio 2007-2009,** sul quale la IX Commissione della Camera dei deputati ha reso parere favorevole nella seduta del 21 dicembre 2011, poi stato registrato alla Corte dei Conti il 7 agosto 2012. Su tale contratto di programma in esame era stato espresso parere favorevole, con condizioni, da parte del CIPE (deliberazione n. 66 del 22 luglio 2010, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 26 agosto 2011, S.O. n. 195).

Il contenuto degli schemi di contratto di programma 2010-2012 e 2013-2015.

Entrambi gli schemi di contratto di programma si compongono di **21 articoli e** di numerosi

allegati, che insieme alle **premesse** costituiscono **parte integrante del contratto di programma,** come espressamente indicato nell'**art. 1**.

Nelle premesse rileva, in particolare, il richiamo ad una necessaria flessibilità dell'assistenza al volo; il rispetto dei criteri di sicurezza, regolarità ed economicità da parte dell'ENAV; il riferimento alle tariffe per i servizi di assistenza, che sono determinate sulla base di coefficienti (CUT- Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di navigazione aerea in rotta e CTT- Coefficiente di Tariffazione di Terminale per i servizi di navigazione aerea in terminale), che sono determinati annualmente sulla base di quanto previsto dalla normativa internazionali e nazionale in materia.

Gli Allegati

Gli **allegati** presentati con lo **schema di contratto 2013-2015** (che corrispondono a quelli dell'atto n. 152, mancando solo gli allegati F e G relativi agli indicatori di qualità e di safety che sono ora assorbiti dal Piano Nazionale di *Performance*), sono i seguenti:

- il **Piano Italiano di Performance** dei servizi di navigazione aerea 2012-2014 (**Allegato A**);
- il **Piano Investimenti dell'ENAV 2013-2015** (**Allegato B**);
- la **mappa degli spazi aerei** di pertinenza italiana, che delimita lo spazio (in base all'art. 3) entro cui vengono forniti i servizi di navigazione aerea (**Allegato C**);
- le aree di manovra degli aeroporti italiani e i Centri di Controllo Area (ACC) (Allegato D);
- la Configurazione Hardware dei Sistemi CNS/Meteo ENAV (Allegato E);
- l'**Allegato** esplicativo delle **tariffe** applicate: la tariffa CTT , la tariffa CUT (**Allegato J**);
- L'allegato tecnico per la determinazione della tariffa CTT (Allegato L);
- l'Allegato riepilogativo del **Piano degli investimenti** 2013 (**Allegato M**);
- il Piano investimenti approvato dal Board il 9 gennaio 2013 (Allegato N).

Gli analoghi **allegati** riportati nel **contratto 2010-2012** sono:

allegato A: *The Italian Performance Plan for Air Navigation Services - Reference period 1 - 2012-2014;*
allegato B1: piano di investimenti 2010-2012;
allegato B2: piano di investimenti 2011-2013;
allegato B3: piano di investimenti 2012-2016;
allegato C: spazi aerei di pertinenza italiana;
allegato D: aeroporti rientranti nell'ambito applicativo del contratto di programma;
allegato E: configurazione *hardware* sistemi CNS/Meteo ENAV;
allegato F: indicatori di *safety*;
allegato G: indicatori di qualità;
allegato I: allegato tecnico CUT (coefficiente unitario di tariffazione di rotta);
allegato J: allegato tariffe;
allegato L: allegato tecnico CTT (coefficiente unitario di tariffazione di terminale);
allegato M: riepilogo Piano Investimenti 2012.

Di seguito si riportano in sintesi i **contenuti principali dei contratti di programma.**

I compiti dell'ENAV

I **compiti dell'ENAV** sono individuati in maniera dettagliata nell'**articolo 3**, con riferimento ai servizi della navigazione aerea, sia negli spazi aerei di pertinenza italiana **indicati nell'allegato C**, fatti salvi quelli di competenza dell'Aeronautica Militare, che negli **aeroporti** e nelle aree di manovra dell'**allegato D** allo schema.

L'articolo definisce inoltre le modalità attraverso le quali possono essere autorizzate variazioni delle capacità, dei livelli e degli orari dei servizi aeroportuali o modifiche dell'elenco degli aeroporti che rientrano nell'ambito applicativo del contratto di programma.

I servizi ENAV negli aeroporti ex-militari

La novità principale è costituita dal **transito dall'AM all'ENAV dei servizi di navigazione aerea negli aeroporti già militari**, divenuti civili sulla base di specifici decreti interministeriali. Si dispone in particolare il transito ad ENAV :

-dei servizi di navigazione aerea negli **aeroporti di Ciampino e Verona**, entro il 1º giugno 2014;

-dei servizi negli aeroporti di **Brindisi, Treviso e Rimini**, **entro due anni** dalla firma del contratto.

Sul trasferimento degli aeroporti di Brindisi, Treviso e Rimini il Cipe si è espresso chiedendo di evitare una riduzione generalizzata del livello di servizio offerto.

Per quanto riguarda l'aeroporto di **Brescia Montichiari**, esso già è entrato nella lista degli aeroporti gestiti da ENAV (DM Difesa 3 agosto 2007 con cui ha assunto lo stato di aeroporto civile) ed è perciò incluso nell'allegato D al contratto.

Enav viene poi autorizzata ad avviare le procedure per consentire il subentro, entro il 31 dicembre 2016, di altri soggetti nella fornitura del servizio di navigazione aerea negli aeroporti di Rieti, Padova, venezia Lido e Torino Aeritalia.

L'**articolo 4** prevede la possibilità che ENAV fornisca, **dietro corrispettivo**, **servizi a**

titolo privatistico - diversi da quelli indicati nell'articolo 3 - ad imprese, enti ed istituzioni, organismi nazionali ed internazionali e persone fisiche, nell'ambito delle attività coerenti con l'oggetto sociale, anche al di fuori degli spazi aerei di competenza nazionale.

Precisa inoltre che, 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 e che la **gestione e la manutenzione dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo** sono assicurate da Techno Sky S.r.l, società interamente partecipata da ENAV, sulla base di appositi contratti di servizio appositamente stipulati (si recepisce in tal senso una condizione del Parere Cipe).

Gli **articoli da 11 a 13** riguardano i r**apporti con gli altri enti** titolari di competenze connesse a quelle dell'ENAV.

Tra questi l'**ENAC** (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile), che esercita la vigilanza sui servizi di navigazione aerea forniti dall'ENAV, l' Aeronautica Militare (**AM**) che deve comunicare annualmente al MEF e per conoscenza all'Enav i costi sostenuti per il servizio di navigazione aerea a favore del traffico civile, e l'Agenzia Nazionale Sicurezza al Volo (**ANSV**), per il rispetto delle disposizioni del regolamento (UE) 1035/2011 e coordinandosi con l'ENAC per le raccomandazioni formulate dall'Agenzia.

L'**articolo 14** disciplina le relazioni internazionali e la partecipazione di ENAV a programmi e progetti internazionali.

Gli standard di sicurezza e qualità

L'**articolo 5** definisce i **criteri tecnico-operativi** necessari per l'erogazione dei servizi di navigazione aerea negli spazi aerei indicati nell'allegato C e negli aeroporti dell'allegato D.

Gli **articoli 6 e 7** fissano **gli obiettivi di sicurezza e di qualità** che l'ENAV si impegna a garantire, che sono parametrati ai più elevati standard europei sia recepiti nell'ordinamento italiano che individuati in sede sopranazionale e che dal 2012 sono **definiti nel Piano nazionale di performance,** riportato nell'Allegato A.

Le Tariffe applicate

Le nuove modalità di calcolo delle tariffe

Una significativa novità nel **contratto di programma 2013-2015** si ha nella **definizione dei livelli tariffari**, per tenere conto dell'entrata in vigore delle **nuove disposizioni comunitarie in materia di *performance* e di tariffazione** per il **terminale**.

Si ricorda che l**e tariffe per i servizi di assistenza al volo** erogati **dall'ENAV**, sono di due tipi:

- la **tariffa di terminale (CTT** - coefficiente unitario di tariffazione di terminale), relativa al servizio svolto al momento del decollo e dell'atterraggio, che si ottiene moltiplicando il coefficiente unitario di tariffazione di terminale (CTT) per il numero di unità di servizio prodotte dal volo, le quali sono direttamente proporzionali al peso dell'aeromobile;
- la **tariffa di rotta (CUT** - coefficiente unitario di tariffazione di rotta), che è relativa al servizio svolto durante il sorvolo e si ottiene moltiplicando il coefficiente unitario di tariffazione di rotta (che si determina dividendo il costo dei servizi di competenza dell'ENAV per il numero totale delle unità di servizio prodotte) per il numero di unità di servizio prodotte dal volo, le quali sono direttamente proporzionali al peso dell'aeromobile e alla distanza di percorrenza del volo.

La nuova normativa europea prevede per la determinazione della **tariffa CUT, la differenziazione per fasce di traffico**, individuate **sulla base dei movimenti** di trasporto aereo realizzati **negli aeroporti nazionali.**

Le fasce di traffico sono tre: la prima fa riferimento a movimenti superiori alle 225 mila unità; la seconda include gli aeroporti con traffico compreso tra le 70 mila e le 225 mila unità; la terza comprende i movimenti inferiori alle 70 mila unità.

Tale **differenziazione viene recepita** nello schema di contratto e **con decorrenza anticipata al 2014** (anzichè nel 2015 come previsto dalla normativa comunitaria) a seguito di una decisione dei soggetti competenti all'adozione del regime tariffario.

La Relazione di accompagnamento dello schema evidenzia in proposito che l'effetto del nuovo meccanismo tariffario è la sensibile riduzione delle tariffe per gli aeroporti di fascia 1 (Roma), una buona riduzione per quelli di fascia 2 (Milano, Venezia e, dal 2015, Bergamo), mentre per la terza fascia, nella quale rientrano la quasi totalità degli aeroporti nazionali, si avrà un'invarianza di tariffa, rispetto a quella applicata nel 2013, grazie all'utilizzo del fondo di stabilizzazione già autorizzato dal MEF.

L'articolo (**articolo 8**) individua pertanto le tariffe applicate negli anni 2013 e 2014 i tre

anni di riferimento, mentre l'illustrazione dettagliata delle formule per l'applicazione del CUT (coefficiente unitario di tariffazione di rotta) e del CTT (coefficiente unitario di tariffazione di terminale) sono esposte, rispettivamente, negli allegati tecnici I e L. L'allegato J dà invece conto della metodologia utilizzata per il calcolo delle tariffe.

Si ricorda in proposito che nel triennio 2007-2009, a causa della grave crisi economica che ha investito anche il settore aereo, le parti avevano invece convenuto di applicare solo in parte la metodologia del *cost cap, prevista dall'*articolo 11-*sexies* del D.L. n. 203/2005 . T In particolare la metodologia del *cost cap* è stata utilizzata solo per la determinazione delle tariffe CUT per l'anno 2009, rinviando la piena applicazione della suddetta metodologia al contratto 2010-2012.

A tale proposito la Relazione che accompagna lo schema n. 152 evidenzia come la finalità principale del documento sia quella "di impostare le corrette linee metodologiche della dinamica tariffaria, correlando 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". Tra gli elementi più innovativi , la Relazione segnala l'adozione, in luogo del pregresso meccanismo contabile di mero recupero dei costi a piè di lista (il cosiddetto *cost recovery*), di un metodo di calcolo delle tariffe orientato al contenimento dei costi imprenditoriali (il cosiddetto ***cost cap***), basato sulla introduzione di un apposito coefficiente di efficientamento, fermo restando, comunque, il necessario livello di investimenti in termini di infrastrutture aeroportuali.

Gli investimenti

L'**articolo 9** riguarda il **piano di investimenti** che **l'ENAV si impegna a realizzare** e le sue eventuali rimodulazioni. I piani di intervento infrastrutturale sono redatti in coerenza con le linee d'indirizzo contenute nella programmazione del MIT.

Si prevede che entro 30 giorni dall'approvazione l'ENAV invii il piano degli investimenti al Ministero delle infrastrutture e trasporti, al MEF , all'ENAC, all'ANSV, e all'Aeronautica militare.

Il Piano degli investimenti 2013-2015 è indicato nell'**Allegato B** e negli **Allegati M ed N.**

L'**articolo 10** prevede che le infrastrutture di competenza di ENAV debbano essere progettate e realizzate secondo criteri di **compatibilità ambientale**, di concerto con gli enti territoriali interessati.

Contabilità, informazione, rendicontazione e sanzioni

L'**articolo 15** regola gli **obblighi di informazione e di rendicontazione** prevedendo che l'ENAV trasmetta, entro il 31 maggio di ogni anno, ovvero entro un mese dall'approvazione del bilancio, ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'Economia e finanze, un rapporto dettagliato sui risultati ttenuti nello stato dei progetti indicati nell'allegato M (Progetti). Inoltre si prevede che dal 1° gennaio 2012 gli obblighi di *performance* qualitativa e di *safety* e la relativa reportistica vengano invece **definiti e regolati nel Piano nazionale di *Performance***, come prescritto dalla normativa europea, e che pertanto le indicazioni contenuti in tale atto sostituiscano i vecchi allegati F e G e i relativi obblighi di pubblicazione.

Gli **articoli 16, 17 e 18** regolano, rispettivamente, gli obblighi di **contabilità analitica** e di certificazione, quelli di **trasparenza** nonché il monitoraggio sull'**attuazione** del contratto.

L'**articolo 17**, in particolare prevede per ENAV obblighi di **trasparenza**, disponendo che l'ente debba pubblicare sul proprio sito internet entro il 31 dicembre di ciascun anno, la **Carta dei Servizi** , da trasmettere al Ministero delle infrastrutture per l'approvazione, entro il mese di dicembre, del relativo aggiornamento. Si prevede anche l'obbligo di rendere pubbliche annualmente, entro il 31 maggio, le **statistiche** sulla quantità di traffico aereo assistito sul quale viene erogato il servizio di navigazione aerea.

L'**articolo 18** attribuisce poi al Ministero delle infrastrutture e trasporti, fermi restando i poteri dell'azionista che è il MEF (vedi *sub*), il compito di monitoraggio e controllo sulla corretta attuazione degli obblighi derivanti dal contratto da parte di ENAV, sentito l'ENAC.

L'**articolo 19** riguarda le **sanzioni** da applicare alla Società in caso di **inadempimento degli obblighi contrattuali** e l'**articolo 20** individua nel foro di Roma il foro competente per la soluzione di controversie insorte fra le parti contraenti e disciplina le eventuali procedure di arbitrato.

La validità temporale del contratto

L'**articolo 2** definisce l'**oggetto e la validità temporale dei contratti di programma** con

riguardo alla regolazione dei rapporti tra ENAV e Stato, stabilendone la **durata** rispettivamente dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2012 e dal **1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2015**.

L'**articolo 21** prevede la possibilità di **revisione o integrazione del contratto** attraverso atti aggiuntivi, salvo quanto disposto dagli articoli 3 e 9, in due casi:

1. **su richiesta anche di una sola delle parti**;
2. in conseguenza di disposizioni legislative, regolamentari , accordi internazionali, normativa comunitaria, indirizzi parlamentari o governativi che influiscano sulle attività della Società;
3. in conseguenza della modifica dell'organizzazione degli spazi aerei nazionali o limitrofi e della destinazione d'uso degli aeroporti.

L'EVAV S.p.A.

Compiti dell'ENAV

L'**ENAV S.p.A.** è la società a cui lo Stato demanda la **gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia**, nonché gli altri **servizi** essenziali **per la navigazione**, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali. L'ENAV organizza ed eroga i seguenti **servizi**:

a) di traffico aereo, consistenti nel servizio di controllo della circolazione aerea e di informazione di volo e nel servizio consultivo e di allarme;
b) di meteorologia aeroportuale;
c) di informazione aeronautica;
d) di telecomunicazioni aeronautiche;
e) di radio-navigazione e radio-diffusione.

Svolge inoltre attività di promozione, studio e ricerca, di produzione cartografica, di formazione e addestramento del personale aeronautico specialistico, proprio o di terzi; provvede al controllo delle procedure operative e alla certificazione degli impianti. L'ENAV Academy è l'articolazione dell'ENAV che si occupa di formazione e aggiornamento professionale, sia nei confronti delle figure professionali strettamente connesse al traffico aereo sia nei confronti dei soggetti operanti a vario titolo nel settore (quali società di gestione aeroportuale, compagnie aeree).

Struttura e procedura di privatizzazione e dismissione

L'ENAV S.p.A., **interamente partecipata dallo Stato,** è **controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze**, non è quotata ed è sottoposta alla **vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

La società ha comunicato che nell'Assemblea della società del **14 aprile 2015**, è stata deliberata la **riduzione del capitale sociale** per 180 mln di Euro nell'ambito del processo di valorizzazione e privatizzazione della Società. Contestualmente l'Azionista ha preso atto dell'avvio del processo per l'**emissione di un prestito obbligazionario**, per reperire la necessaria liquidità per far fronte alla riduzione di capitale e in vista della privatizzazione.

Con lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri presentato il 30 gennaio 2014 sono stati infatti definiti i **criteri di privatizzazione e le modalità di alienazione di una quota fino al 49% della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di ENAV Spa**. Lo schema è stato esaminato dalle Competenti commissioni parlamentari ed è stato approvato definitivamente dal Consiglio dei Ministri il 16 maggio 2014, ma non è ancora stato pubblicato.

Si ricorda che la **legge 21 dicembre 1996, n. 665,** aveva disposto la trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) in ente di diritto pubblico, con la nuova denominazione di **Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV),** prevedendone la successiva trasformazione in **società per azioni**, che è stata realizzata a decorrere **dal 1° gennaio 2001**.

Il Ministero dell'Economia e finanze detiene attualmente n. 1.212.744.385 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro del capitale di ENAV S.p.A.

L'articolo unico dello schema di DPCM che definisce i criteri per la dismissione della partecipazione del MEF nell'ENAV prevede l'**alienazione di una quota** della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in ENAV S.p.A. (Società Nazionale per l'Assistenza al Volo) che determini comunque il **mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di ENAV non inferiore al 51%.** L'alienazione della partecipazione può essere effettuata anche in più fasi e attraverso il ricorso, anche congiunto, a un'offerta pubblica di vendita (detta anche IPO - *Initial Public Offering*) e/o a una trattativa diretta da realizzare attraverso procedure competitive rivolte a soggetti che rispettino i requisiti previsti dal Regolamento (UE) n. 1035/2011. La dismissione della partecipazione potrebbe quindi anche avvenire esclusivamente a

trattativa diretta con procedure competitive, con i requisiti del regolamento comunitario.

Si prevede inoltre, nel caso di alienazione della partecipazione tramite **offerta pubblica di vendita (IPO)**, che essa dovrà essere rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti di ENAV S.p.A. e delle sue controllate, e/o a investitori istituzionali italiani e internazionali. Nella relazione governativa allo schema si indica come **percorso prioritario** quello della realizzazione di una **offerta di largo mercato sui mercati internazionali**.

Il modello di **governance** adottato dall'**ENAV** è quello tradizionale, con la previsione statutaria di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, e di un Collegio Sindacale, costituito da tre componenti.

Con l'Assemblea del 22 novembre 2011, l'Azionista pubblico, previa modifica dello Statuto per introdurre tale possibilità, ha nominato **fino** all'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre **2013** un **Amministratore Unico** nella persona dell'ex Direttore Generale della Società, Massimo Garbini.

L'Assemblea del 19 settembre 2014 ha recentemente nominato un **Consiglio di amministrazione per il triennio 2014-2016,** designando il nuovo Presidente del Consiglio di Amministrazione (Maria Teresa Di Matteo) e due Consiglieri (Alessandro Tonetti e Nicola Maione).

Il **bilancio dell'ENAV** per il 2013, approvato il 24 aprile 2014, registra ricavi per 799,6 milioni di euro, con un utile netto di 50,5 mln di Euro (+9,4%), un'EBIDTA a 245,2 mln (+4,6%) e un EBIT pari a 94,7 mln (+ 40%).

ENAV è soggetto al **controllo sulla gestione** del bilancio e del patrimonio da parte della Corte dei Conti che riferisce annualmente al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della L. 21 marzo 1958 n. 259.L'ultima determinazione e **relazione della Corte dei Conti** sulla gestione finanziaria di ENAV Spa, per l'esercizio 2013, è stata trasmessa al Parlamento il 30 gennaio 2015 (DOC XV, n. 230).

L'ENAV, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'ENAC e l'Aeronautica Militare, ha **ridotto** le **tariffe di assistenza al volo** sulle operazioni di aeroporto a partire **dal primo gennaio 2014**. Il **nuovo modello tariffario**, in linea con la Regolamentazione Comunitaria, prevede la differenziazione delle tariffe per le operazioni di aeroporto in tre fasce rispetto all'unica tariffa in vigore fino ad ora.

Si ricorda anche che la legge di Stabilità 2015, all'articolo 1, comma 219, ha posto a carico delle risorse riscosse dall'ENAV per i servizi di rotta svolti a favore del traffico aereo civile, una serie di oneri connessi alla navigazione aerea ed attualmente posti a carico degli stanziamenti del Ministero dell'economia per i contratti di servizio con ENAV, con minori oneri per lo Stato pari a 16,357 milioni di euro a decorrere dall'anno 2015. Si tratta di oneri per mancato gettito delle tasse aeroportuali per gli aeromobili che ne sono esenti e legati alla facoltà di ridurre fino al 50 per cento la tassa di terminale.
Tali oneri saranno ora posti a carico delle risorse relative alle tariffe di rotta che ENAV, ai sensi del decreto del Ministro del tesoro 5 maggio 1997, riceve direttamente da Eurocontrol, il sistema comune di calcolo delle tariffe di rotta, stabilito dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, cui l'Italia ha aderito con la legge n. 575/1995.

Relazioni e pareri allegati

Allo schema sono allegati la relazione illustrativa e gli allegati tecnici.

Presupposti legislativi per l'emanazione del decreto

Legge di autorizzazione

L'articolo 9, comma 4, della legge n. 665/1996 richiede sullo **schema di contratto di programma** il **parere obbligatorio** delle competenti **Commissioni parlamentari**, che devono esprimerlo nel termine di **trenta giorni** dalla richiesta, allo scadere del quale il suddetto schema si intende favorevolmente valutato.

Il parere non è invece espressamente previsto sul contratto di servizio.

Procedura di emanazione

L'articolo 9, comma 1, della legge n. 665/1996 prevede che il contratto di programma sia **stipulato dal Presidente dell'ENAV,** previa delibera del Consiglio di amministrazione dell'Ente, da una parte, e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa, dall'altra.

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.