CAMERA DEI DEPUTATI

N.152

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2010-2012 (152)

(articolo 9, comma 4, della legge 21 dicembre 1996, n. 665)

Trasmesso alla Presidenza il 19 marzo 2015

Roma, 24 maggio 2012

CONTRATTO DI PROGRAMMA
2010-2012
tra il
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
di concerto con il
MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
e con il
MINISTRO DELLA DIFESA
ed
ENAV S.p.A.

CONTRATTO DI PROGRAMMA

tra il

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

di concerto con il

MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

e con il

MINISTRO DELLA DIFESA

ed

ENAV S.p.A.
(di seguito indicata come Società)
in persona del legale rappresentante pro tempore

PREMESSA

VISTI

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

- la legge 20 dicembre 1995, n. 575 "Adesione della Repubblica italiana alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e atti internazionali successivi", e, in particolare, l'accordo multilaterale sui canoni di rotta, come modificata dalla legge 18 marzo 2008, n. 71;
- 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);
- la legge 21 dicembre 1996, n. 665 "Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale", e, in particolare, l'articolo 2 della stessa, commi 1, 2 e 3, con cui si affidano all'Ente l'organizzazione e la gestione dei servizi di assistenza al volo e dei relativi compiti;
- il decreto interministeriale del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, 5 maggio 1997 "Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari fra EUROCONTROL e lo Stato italiano";
- il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile – ENAC";
- il decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro della difesa e il Ministro del tesoro, n. 83T del 20 ottobre 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";
- la delibera n. 154/COM del 28 dicembre 2000, di trasformazione dell'Ente nazionale di assistenza al volo in società per azioni a decorrere dal 1° gennaio 2001;
- lo Statuto dell'ENAV S.p.A.;
- la legge 29 gennaio 2001, n. 10 (Disposizioni in materia di navigazione satellitare) ed il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 maggio 2005, concernente "Ripartizione del fondo di cui all'articolo 1, commi 3, 4 e 6, della legge 29 gennaio 2001, n. 10";
- l'atto di indirizzo 22 maggio 2002 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, relativo alla cogenza delle norme ICAO, afferenti alla sicurezza del volo, per tutti gli operatori del trasporto aereo, entro trenta giorni dalla comunicazione formale delle norme stesse, nonché il decreto di recepimento dell'annesso 14;
- la legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti) e, in particolare, l'art. 26, concernente il recepimento degli annessi alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile;
- il decreto legislativo 11 novembre 2003, n. 333 ("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");
- 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, come modificati dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009;
- il decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237 (Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265;
- il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 luglio 2005 "Disciplina delle modalità e dei tempi per l'assunzione del concreto esercizio, da parte di ENAC, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso ente della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di ENAV S.p.A., corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione da trasferire a E.N.A.C.";
- 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";
- l'art. 4, comma 41, della legge 12 dicembre 2011, n. 183 (Legge di stabilità 2012), con il quale sono state soppresse, a decorrere dal 1° luglio 2012, le esenzioni di terminale a carico dello Stato riguardanti il

ripianamento degli Aeroporti a basso traffico, la franchigia per gli Aeroporti "maggiori" ed il 50% della tariffa per i voli nazionali e comunitari;

- il regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, concernente "Attuazione della direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile";
- il regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo;
- il regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, così come successivamente modificato dal Regolamento (CE) n. 1191/2010 della Commissione;
- il Regolamento (CE) n. 691/2010 della Commissione del 29 luglio 2010, che istituisec un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il Regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- il regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'Impresa Comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR Joint Undertaking), modificato con regolamento (CE) n. 1361/2008 del 16 dicembre 2008;
- il regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione in data 8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005;
- i piani degli investimenti della Società 2010-2012, 2011-2013 e 2012-2014, così come riportati negli Allegati "B1", "B2" e "B3" del presente Contratto di Programma;
- il Piano Nazionale di Prestazioni ed il relativo Addendum per il triennio 2012-2014 redatto ai sensi del Regolamento UE 691/ 2010, così come riportato nell'Allegato "A" del presente Contratto di Programma;
- il decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa, n. 227/T del 28 dicembre 2007, relativo al nuovo regime delle esenzioni tariffarie di rotta e di terminale, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1794 /2006 della Commissione del 6 dicembre 2006;
- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dei trasporti, il Ministro delle infrastrutture e il Ministro dell'economia e delle finanze, 3 agosto 2007 "Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto di Brescia Montichiari", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al cui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV e che "i relativi oneri, altrimenti gravanti sul bilancio dello Stato, sono provvisoriamente posti a carico della società concessionaria fino all'individuazione di idonei mezzi di copertura finanziaria";
- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dei trasporti, il Ministro delle infrastrutture e il Ministro dell'economia e delle finanze, 14 febbraio 2008 "Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto di Napoli Capodichino, ai sensi dell'articolo 693, terzo comma, del codice della navigazione", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al cui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV, in applicazione della normativa vigente;
- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dei trasporti, il Ministro delle infrastrutture e il Ministro dell'economia e delle finanze, 14 febbraio 2008 "Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto di Cagliari Elmas, ai sensi dell'articolo 693, terzo comma, del codice della navigazione", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al cui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV, in applicazione della normativa vigente;
- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dei trasporti, il Ministro delle infrastrutture e il Ministro dell'economia e delle finanze, 2 maggio 2008, "Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto di Ancona Falconara", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al cui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV, in applicazione della normativa vigente;
- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, 11 settembre 2008 "Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto <A. Papola> di Brindisi Casale", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di

aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al cui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV, in applicazione della normativa vigente, nonché di quanto previsto dall'annesso tecnico di cui all'art. 1, comma 1, del decreto medesimo;

- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, 11 settembre 2008 "Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto di Verona Villafranca", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al cui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV, in applicazione della normativa vigente, nonché di quanto previsto dall'annesso tecnico di cui all'art. 1, comma 1, del decreto medesimo;
- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, 11 settembre 2008 "Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto <Sant'Angelo> di Treviso", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al eui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV, in applicazione della normativa vigente, nonché di quanto previsto dall'annesso tecnico di cui all'art. 1, comma 1, del decreto medesimo;
- il decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, 5 agosto 2009 "Dismissione dal demanio militare aeronautico dell'aeroporto Rimini Miramare", con cui il citato aeroporto ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile", ed al cui art. 2, comma 2, è previsto che i servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti da ENAV, in applicazionc della normativa vigente, "ad avvcnuta conclusione delle procedure di transito dei medesimi servizi, immediatamente avviate e definite in appositi tavoli tecnici, secondo quanto previsto dall'annesso di cui all'art. 1, comma 1," del decreto stesso;
- il decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, con particolare riguardo all'art. 4 *ter*, comma 3, contemplante la previsione di un'apposita autorizzazione di spesa "per i necessari interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e dei sistemi" degli aeroporti di Brindisi, Comiso, Rimini, Roma Ciampino, Treviso Sant'Angelo e Verona Villafranea, interventi propedeutici e finalizzati al conseguimento dell'obiettivo "di assicurare la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea da parte della società per azioni denominata ENAV";
- il decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, con particolare riferimento all'art. 5, eommi 7 *novies* e 7 *decies*, con cui è stato individuato l'idoneo strumento giuridico per il completamento della necessaria copertura finanziaria dell'importo di 30 milioni di euro annui, da liquidarsi all'ENAV, ex art. 11 *septies*, commi 1 e 2, della legge 2 dicembre 2005, n. 248;
- il decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118, di attuazione della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo;
- la comunicazione della Commissionc europea n. 389 del 25 giugno 2008 al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato eeonomico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, concernente il "Cielo unico europeo II: verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente";
- il regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, coneernente "il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare (EGNOS c Galileo)";
- la dichiarazione congiunta sottoscritta a Roma il 4 novembre 2008 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dai Ministri degli altri sei Paesi del Blocco Funzionale di Spazio Aereo (FAB) "Blue Med", con la quale è stata avviata la fase di definizione e di implementazione del blocco nella zona sud-orientale del Mediterraneo;
- la risoluzione del Consiglio dell'Unione Europea del 30 marzo 2009 e la decisione di pari data del medesimo Consiglio, con cui è stato approvato il piano europeo di modernizzazione della gestionc del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR);
- il Contratto di Programma per gli anni 2004-2006 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa, ed ENAV S.p.A.;
- il Contratto di Servizio per gli anni 2004-2006 tra il Ministro dellc infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e eon il Ministro della difesa, ed ENAV S.p.A.;
- il Contratto di Servizio per gli anni 2007-2009 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa, ed ENAV S.p.A., registrato presso la Corte dei Conti in data 12 marzo 2012;
- i pareri resi dalle competenti commissioni parlamentari in merito allo schema del presente contratto;

CONSIDERATO

- che i processi di liberalizzazione e di crescita della concorrenza in atto nel trasporto aereo, che stanno modificando quantità, qualità, intensità e collocazione spazio-temporale della domanda di traffico, richiedono anche all'assistenza al volo una flessibilità che coinvolge componenti operative, tecnologiche e gestionali;
- che la Società espleta le attività necessarie a soddisfare la domanda di traffico aereo, sia a livello nazionale sia a livello internazionale, con sicurezza e regolarità, nel rispetto degli accordi e degli indirizzi definiti in ambito U.E., ECAC *(European Civil Aviation Conference)* ed EUROCONTROL, nonché in linea con gli sviluppi del programma europeo di armonizzazione e integrazione dei sistemi di gestione del traffico aereo, denominato ATM 2000+ "Strategia ATM per gli anni 2000 e oltre", e nel rispetto della vigente normativa tecnica nazionale e internazionale;
- che in tale contesto di armonizzazione s'inseriscono l'adesione dell'U.E. ad EUROCONTROL, nonché la regolamentazione unitaria relativa al Cielo Unico Europeo, di cui ai Regolamenti in premessa citati, attraverso i quali l'Unione europea persegue l'obiettivo di una riorganizzazione e di una razionalizzazione dell'attuale assetto degli spazi aerei, con le conseguenti profonde innovazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo e dei sistemi operativi dell'intero settore del trasporto aereo;
- che, per essere attori di questo processo evolutivo del trasporto aereo e dell'assistenza al volo, sono richieste scelte e decisioni importanti in vista della partecipazione, in ambito internazionale, ai programmi di sviluppo delle tecnologie satellitari per il trasporto aereo e per l'intermodalità, al fine di garantire all'Italia un livello di capacità tecnologiche ed industriali pari a quello dei Paesi all'avanguardia nel settore, coerentemente con le decisioni politiche assunte in sede parlamentare e governativa;
- che ENAV partecipa ai programmi internazionali di ricerca e sviluppo delle tecnologie satellitari per il trasporto aereo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, tra i quali EGNOS e SESAR, nonché agli organismi internazionali correlati ai predetti programmi, quali, rispettivamente, la European Satellite Service Provider (ESSP) e la SESAR Joint Undertaking;
- che, in esecuzione della regolamentazione sul Cielo Unico Europeo, al fine di pervenire ad una rete internazionale e ad un sistema transfrontaliero di cooperazione per una gestione del traffico aereo più razionale, efficiente ed economica, ENAV partecipa, altresì, quale soggetto coordinatore, all'implementazione del blocco funzionale di spazio aereo del Mediterraneo sud-orientale (BLUE MED);
- che le tariffe per i servizi di assistenza al volo sono calcolate attraverso coefficienti (CUT - Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta e CTT - Coefficiente di Tariffazione di Terminale per i servizi di assistenza al volo in terminale) determinati anno per anno, rispettivamente, sulla base di criteri e meccanismi internazionalmente previsti e, sul piano interno, normativamente stabiliti;

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, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265. Esso riguarda il periodo dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2012 e, in particolare, disciplina:

1. i servizi della navigazione aerea e le connesse prestazioni che la Società è obbligata a fornire;
2. i servizi erogati a fronte di corrispettivi e i servizi in gestione a terzi;
3. gli obiettivi e i parametri di sicurezza e qualità dei servizi resi all'utenza;
4. i parametri di efficientamento dei costi e le tariffe per i servizi di navigazione aerea;
5. il piano di investimenti correlato con il perseguimento delle finalità istituzionali;
6. i rapporti con istituzioni, enti, società e organismi nazionali e internazionali che operano nel settore della navigazione aerea e dell'aviazione civile in generale;
7. gli obblighi di informazione, rendicontazione e trasparenza;
8. le attività di verifica e di monitoraggio delle prestazioni previste, le sanzioni per i casi di inadempienza, nonché le ipotesi di revisione dei contenuti del contratto.

Art. 3

(Servizi della navigazione aerea)

La Società fornisce i servizi della navigazione aerea, di cui all'articolo 691 e 691 bis del Codice della Navigazione, 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 del 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 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 informazioni aeronautiche;

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 una variazione delle capacità, dei livelli e/o degli orari di servizio sugli aeroporti di cui all'allegato"D", la Società medesima esaminerà la richiesta e trasmetterà, entro 30 giorni dalla sua ricezione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo

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

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

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). La Società curerà di comunicare le dotazioni previste nei piani di investimento ed entrate in esercizio nel corso del triennio 2010-2012.

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) e sul potenziamento degli impianti di assistenza al volo in correlazione con i programmi ICAO ed europei;
- organizzazione della formazione, dell'aggiornamento e dell'addestramento del personale aeronautico specialistico;
- rilievo di ostacoli, con cadenza quinquennale, ai fini della compilazione e pubblicazione delle relative carte ostacoli per gli aeroporti di competenza, di cui all'allegato "D" al presente contratto; la Società provvede comunque all'aggiornamento di dette carte ostacoli sulla base delle notizie, relative alla presenza di ostacoli e di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea, tempestivamente fornite dal gestore aeroportuale;
- organizzazione e gestione del controllo in volo delle procedure e delle attività di radio-misure degli apparati di radio-navigazione di proprietà e in possesso della Società;
- partecipazione alla definizione ed all'aggiornamento dei nuovi concetti operativi per l'ATM 2000+ (Strategia per gli anni 2000 ed oltre), come previsto dai programmi di EUROCONTROL, e per il Master Plan (Piano di Modernizzazione ATM), come previsto da SESAR Joint Undertaking;
- partecipazione alla realizzazione dei programmi di navigazione satellitare, tra cui quelli previsti dalla legge n. 10 del 29 gennaio 2001 ed EGNOS;

- partecipazione alla realizzazione del blocco funzionale di spazio aereo del Mediterraneo sud-orientale (BLUE MED);
- organizzazione ed erogazione del servizio di controllo del movimento degli aeromobili sui piazzali e sulle aree di parcheggio aeroportuali (servizio di apron), sulla base degli accordi già stipulati (con gli 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. 4

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

La Società, in aggiunta ai servizi elencati all'art. 3 per gli aeroporti e gli spazi aerei di competenza ed erogati a fronte delle tariffe di cui all'art. 8, può fornire, dietro corrispettivo, ogni altro servizio o attività coerente con l'oggetto sociale, anche al di fuori degli spazi aerei di competenza nazionale, ad imprese pubbliche e private, nonché ad istituzioni, enti, amministrazioni ed organismi, nazionali ed internazionali e persone fisiche.

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

La gestione e la manutenzione dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo sono assicurate da Techno Sky S.r.l., società con sede in Roma interamente partecipata da ENAV, sulla base di appositi contratti di servizio stipulati con la stessa ENAV nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente.

Art. 5

(*Criteri tecnico-operativi per l'erogazione dei servizi di navigazione aerea*)

I servizi di cui al precedente art. 3 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 o con strumenti previsionali interni alla Società;
- al sopravvenire di disposizioni, indirizzi, o standard internazionali comunitari e nazionali, la Società, in accordo a quanto previsto al precedente art. 3, garantisce l'adeguamento delle proprie strutture e installazioni, nonché la conseguente rimodulazione dei propri apparati e sistemi organizzativi, ivi compresa la formazione del personale impiegato, interno ed esterno;
- 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. 6

(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. Inoltre 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) predisporre ogni necessaria attività per segnalare tutti gli inconvenienti di safety notificati al sistema informatizzato Electronic ENAC Mandatory Occurence Reporting (EEMOR), seguendo le procedure e le indicazioni fornite da ENAC;

c) tener traccia, secondo lo schema di cui all'allegato "F" (Indicatori di sicurezza), Tabella "F2", dei risultati delle indagini ANSV riguardanti incidenti con componente ATM accaduti ad aeromobili cui la Società stava prestando servizio di assistenza al volo al momento dell'evento ovvero di cui sia venuta a conoscenza;

d) 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;

e) porre in essere tutte le attività d'implementazione infrastrutturali, organizzative e delle procedure operative al fine incrementare il livello di sicurezza, in armonia con i progetti e le disposizioni nazionali, europee ed internazionali.

Dal 1° gennaio 2012, gli obiettivi di performance relativi alla sicurezza e la relativa reportistica vengono definiti e regolati nel Piano Nazionale di performance ai sensi del Regolamento UE 691 del 2010. La reportistica periodica del Piano Nazionale di Performance sostituisce quindi, dal 2012, l'allegato "F" ed i relativi obblighi di pubblicazione.

Art. 7

(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, al Ministero dell'economia e delle finanze e all'ENAC. 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 complessivamente riferiti all'Italia, registrati nel periodo di riferimento (anno/maggio-ottobre), per il numero totale dei voli IFR assistiti all'interno dello spazio aereo nazionale (Italian Area of Responsability-FIR/UIR), 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 ATFM di cui ENAV (o il singolo ACC) è responsabile (accountability), nel periodo di riferimento (anno/maggio – ottobre), per il numero totale dei voli IFR assistiti all'interno dello spazio aereo nazionale (Italian Area of Responsability-FIR/UIR), 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 per regolazioni ATFM riferite all'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 ATFM di cui ENAV (o il singolo ACC) è responsabile (accountability), nel periodo di riferimento (anno/maggio – ottobre), per il numero totale dei voli IFR assistiti all'interno dello spazio aereo nazionale (Italian Area of Responsability-FIR/UIR), o per il singolo ACC e che sono stati ritardati per regolazioni ATFM di cui ENAV (o il singolo ACC) è responsabile (accountability), 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*)", direttamente imputabili ad attività/ infrastrutture di ENAV (al netto quindi di analoghe regolazioni ascrivibili alle attività/infrastrutture dell'AMI o di altri ANSP), dedotti dai *report* quotidiani elaborati e resi disponibili dalla CFMU di Eurocontrol.

Dal 1° gennaio 2012, gli obiettivi di performance qualitativa e la relativa reportistica vengono definiti e regolati nel Piano Nazionale di performance ai sensi del Regolamento UE 691 del 2010. La reportistica periodica del Piano Nazionale di Performance sostituisce quindi, dal 2012, l'allegato "G" ed i relativi obblighi di pubblicazione.

Art. 8

(*Tariffe per i servizi di navigazione aerea*)

Per l'anno 2010, le tariffe applicate sono le seguenti:

- CTT pari a € 89,97;
- CUT pari a € 68,51;

Per l'anno 2011, le tariffe applicate sono le seguenti:

- CTT pari a € 99,87;
- CUT pari a € 70,36;

Tali importi risultano congruenti con i meccanismi e i procedimenti di calcolo analiticamente descritti negli allegati I e L.

Per l'anno 2012, le tariffe applicate sono le seguenti:

- CTT pari a € 121,50 per il periodo 1° gennaio – 30 giugno;
- CTT stimata pari a € 254,34 per il periodo 1° luglio – 31 dicembre;
- CUT pari a € 78,55.

La tariffa CTT per l'anno 2012 è coerente con i meccanismi e i procedimenti di calcolo analiticamente descritti negli allegati J e L, tenuto conto delle modifiche normative introdotte con l'art. 4, co. 41, della legge 12 novembre 2011, n. 183 e di quanto previsto dal Regolamento (CE) 1794/2006, così come modificato dal Regolamento UE n. 1191/2010.

La tariffa CUT per l'anno 2012 è calcolata conformemente alla metodologia introdotta dai Regolamenti UE n. 691/2010 e 1191/2010, recante modifiche al Regolamento (CE) n. 1794/2006.

L'Aeronautica Militare e la Società trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze e all'ENAC, ai fini dei successivi adempimenti, le informazioni e i dati, posti a base del calcolo delle tariffe, specificati nei menzionati allegati I e L, nel rispetto dei termini ivi indicati.

La Società fornisce all'ENAC la documentazione necessaria ai fini dell'istruttoria, relativa alla tariffa di terminale, prevista dall'art. 11 sexies, comma 1, lett. h), della legge n. 248 del 2005.

In caso di inattesa ed eccezionale variazione del traffico che ecceda la banda di cui all'allegato J e di altre variabili rilevanti, ciascuna delle parti può richiedere, limitatamente ai servizi prestati in terminale, che i parametri e i valori specificati negli allegati L e J siano oggetto di rinegoziazione. Per i servizi prestati in rotta, trova applicazione la procedura concernente la soglia di allarme, di cui all'art. 18 del Regolamento UE n. 691/2010.

La Società si impegna a pubblicare annualmente sul sito web gli elementi di informazione necessari alla revisione del sistema tariffario di cui agli allegati I e L, e in particolare:

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

Art. 9

(Piano degli investimenti)

La Società si impegna a realizzare il piano di investimenti e le sue annuali rimodulazioni.

Ai sensi dell'art. 11-undecies del decreto-legge n. 203/2005, convertito dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, i piani d'intervento infrastrutturale della Società sono redatti in coerenza con le linee d'indirizzo contenute nella programmazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Entro 30 giorni dall'approvazione, la Società invia il piano degli investimenti relativo al triennio 2010-2012 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze, all'ENAC, all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e all'Aeronautica Militare.

Nel piano in questione devono risultare chiaramente specificati, per ogni singolo intervento e secondo lo schema di cui all'allegato "N" (Schema di presentazione piano investimenti), i seguenti

elementi identificativi che saranno poi oggetto di pianificazione e di rendicontazione nel rispetto delle previsioni di cui al successivo articolo 15, lettera a):

- categoria (tipologia di servizio su cui l'intervento ha impatto);
- codice progetto;
- sito;
- descrizione;
- obiettivo.

Le categorie degli investimenti sono le seguenti: investimenti con particolare impatto sulla sicurezza, investimenti con particolare impatto sulla qualità del servizio o sull'efficienza operativa, investimenti con particolare impatto su costo-efficienza.

Entro 30 giorni dall'approvazione del piano degli investimenti e delle successive annuali rimodulazioni, la Società trasmette altresì una dettagliata analisi tecnico-economica esplicativa delle priorità degli investimenti proposti.

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

Ove il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su segnalazione di ENAC, richieda alla Società la realizzazione di interventi di potenziamento infrastrutturale (con esclusione degli interventi di manutenzione straordinaria, per i quali la Società procede autonomamente) che, considerati singolarmente, non siano superiori in valore all'ammontare del 2,5% del valore del piano di investimenti in vigore e comunque, cumulati con gli oneri di eventuali precedenti interventi non previsti nel suddetto piano di investimenti, non eccedano l'ammontare del 5% del valore del medesimo piano di investimenti 2010-2012, o delle eventuali successive rimodulazioni, la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà, entro 30 giorni dalla sua ricezione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze e all'ENAC 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.

Art. 10

(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 sede delle modifiche infrastrutturali.

Art. 11

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

Ai sensi degli articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 237/2004, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 265 del 9 novembre 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.

La Società assicura ogni collaborazione necessaria ad ENAC per lo svolgimento di attività nazionali ed internazionali, anche in relazione alla gestione del Regolamento (UE) n. 677/2011, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del Regolamento (UE) n. 691/2010.

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. 12

(Coordinamento con l'Aeronautica Militare – AM)

La Società e l'Aeronautica Militare 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 e al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 31 maggio di ciascun anno, la documentazione esplicativa circa le tipologie e le modalità dei servizi prestati nell'anno precedente a favore del traffico aereo civile, con indicazione dei servizi di rotta e dei servizi di terminale prestati nei singoli aeroporti, corredati dai rispettivi volumi di traffico.

Le indicazioni di cui al comma precedente sono accompagnate dalle tabelle previste dagli allegati tariffari I e L.

Entro il 15 settembre di ciascun anno, l'Aeronautica Militare comunica ai Ministeri sopra citati, all'ENAC e all'ENAV i costi attesi per l'anno successivo, presentati secondo le tabelle di cui agli allegati tariffari I e L.

L'Aeronautica Militare 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'Aeronautica Militare.

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.

Art. 13

(Sicurezza del volo)

Tutte le attività di competenza di ENAV S.p.A., riguardanti le attività di analisi degli incidenti e degli inconvenienti con componente ATM e nella prospettiva della sicurezza dell'aviazione civile, vengono effettuate nel rispetto delle disposizioni contenute nel Regolamento (UE) 1035/2011 del 17 ottobre 2011. Inoltre, l'ENAV S.p.A., nell'ambito della propria attività, cura i rapporti con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, anche relativamente alle raccomandazioni dall'Agenzia stessa adottate, coordinandosi preventivamente con ENAC.

Art. 14

(Relazioni internazionali e partecipazione a programmi e progetti internazionali)

La Società tratta le materie di propria pertinenza in ogni competente sede sopranazionale non governativa ed assiste, in qualità di esperto, le strutture pubbliche nei contesti intergovernativi. Ferma restando l'esigenza del coordinamento di cui ai precedenti articoli 11, 12 e 13, la posizione societaria nei consessi internazionali in materia di navigazione aerea relativa al traffico aereo generale deve essere coordinata con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'ENAC e, ove sia coinvolta la responsabilità giuridica dell'AM, anche con il Ministero della difesa.

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

Art. 15

(Obblighi di informazione e rendicontazione)

La Società si impegna a trasmettere, entro il 31 maggio di ciascun anno ovvero entro un mese dall'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea degli azionisti sino alla stipula del successivo Contratto di Programma, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze e all'ENAC, un rapporto dettagliato in cui:

a) per quanto concerne i risultati ottenuti nello stato di avanzamento dei progetti di cui all'allegato "M" (Progetti):

   a1) relativamente agli interventi contrattualizzati nell'anno precedente, e per ogni intervento, si evidenziano, secondo lo schema di cui all'allegato "M", i seguenti elementi:

      - data prevista o effettiva di inizio attività;

      - il valore dell'ordine di acquisto ed il valore del fatturato;

   a2) relativamente ai progetti attivati negli anni precedenti, si evidenzia l'avanzamento di ciascun progetto (allegato "M"), giustificando eventuali scostamenti tra quanto previsto e quanto effettivamente realizzato;

b) relativamente all'anno precedente, si analizzano le tendenze degli indicatori di cui all'allegato "F" (Indicatori di sicurezza) e di cui all'allegato "G" (Indicatori di qualità), rilevati in coerenza con i precedenti articoli 6 e 7, e in particolare si giustificano eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati dai medesimi articoli 6 e 7. 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) relativamente all'anno precedente, vengono indicati i corsi di formazione e di aggiornamento professionale tenuti dalla Società.

Dal 1° gennaio 2012, gli obiettivi di performance qualitativa e di safety e la relativa reportistica vengono definiti e regolati nel Piano Nazionale di performance ai sensi del Regolamento UE 691 del 2010. La reportistica periodica del Piano Nazionale di Performance sostituisce quindi, dal 2012, gli allegati "F" e "G" ed i relativi obblighi di pubblicazione.

Art. 16

(Obbligo di contabilità analitica e di certificazione)

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

I servizi erogati devono essere distinti secondo il seguente criterio:

a) servizi di assistenza in terminale prestati in ogni singolo aeroporto;

b) servizi di assistenza in rotta;

c) altri servizi non compresi nei precedenti punti a) e b).

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

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

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

Art. 17

(Obblighi di trasparenza)

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

La Società si obbliga a rendere pubbliche, entro il 31 maggio di ciascun anno ovvero entro un mese dall'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea degli azionisti, 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 aerea.

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

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, anche sentito l'ENAC. 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 31 maggio di ogni anno ovvero entro un mese dall'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea degli azionisti, 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 per i principali aeroporti, secondo il format previsto per LSSIP (Local SingleSky ImPlementation, strumento di pianificazione ATM locale), capacità analiticamente specificate, con particolare riferimento alle informazioni necessarie ad individuare condizioni, parametri e limiti delle capacità stesse.

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.

Al fine di assicurare tempestività ed efficienza alle attività di informazione e di monitoraggio, di cui al presente contratto, la Società, entro dieci giorni dalla sottoscrizione, 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

(Sanzioni)

In caso di inadempimento degli obblighi di seguito specificati, alla Società sono applicate le sanzioni espressamente indicate:

- nel caso di mancata o ritardata trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze o di ingiustificate carenze del rapporto indicato all' art. 15 (Obblighi di informazione e rendicontazione): euro 10.000 per ciascun mese di ritardo;
- nel caso di mancata o ritardata trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze o di ingiustificate carenze delle risultanze della contabilità analitica di cui all'art. 16 (Obbligo di contabilità analitica e di certificazione): euro 20.000 per ciascun mese di ritardo;
- nel caso di violazione delle prescrizioni contenute all'art. 18 (Monitoraggio sull'attuazione del presente contratto): euro 10.000 per ciascun mese di ritardo;

- nel caso di violazione delle prescrizioni contenute al punto 3 dell'allegato tecnico I relativo al CUT e al punto 3 dell'allegato tecnico L relativo al CTT (Obblighi di comunicazione a carico di ENAV e AMI): euro 10.000 per ciascun mese di ritardo;
- nel caso le fattispecie suindicate si presentino gravi e ripetute, importo variabile dallo 0,1% all'1% del fatturato dell'esercizio precedente.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alla Società, e per conoscenza al Ministero dell'economia e delle finanze, la violazione degli obblighi che comportano l'applicazione di una sanzione entro il termine di 90 giorni dall'accertamento. Nei 30 giorni successivi alla comunicazione la Società può presentare le proprie controdeduzioni. Entro i successivi 30 giorni il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, delibera applicando la penale o accogliendo le controdeduzioni della società. In caso di rigetto, anche parziale, da parte dei Ministeri delle controdeduzioni della società, quest'ultima ha facoltà di far valere le proprie ragioni ai sensi dell'art. 20 del presente contratto.

L'ammontare complessivo delle penali irrogate per ciascun anno solare viene portato in detrazione dell'acconto per i servizi di cui ai punti 1, 2 e 4 dell'art. 3 del Contratto di Servizio 2010-2012 relativo al quarto trimestre di ciascun anno e corrisposto alla Società ai sensi dell'art. 5 del medesimo contratto.

Art. 20

(Foro competente)

Per le controversie tra le parti, aventi ad oggetto la validità, l'efficacia, l'applicazione e l'interpretazione del presente contratto, è competente il foro di Roma.

Le parti possono concordare, con atto scritto, che le predette controversie siano devolute al giudizio di un apposito Collegio arbitrale composto da tre Arbitri, di cui uno nominato d'intesa tra le Amministrazioni interessate 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.

Alle spese che dovessero derivare a carico dello Stato per effetto del ricorso al Collegio arbitrale si farà fronte, ove non diversamente concordato tra le parti, con le risorse all'uopo esistenti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 21

(Revisione)

Salvo quanto disposto dai precedenti articoli 3 e 9, 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.

Roma,

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Ministro dell'economia e delle finanze

Ministro della difesa

ENAV S.p.A.