CAMERA DEI DEPUTATI

N.153

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 2013-2015 (153)

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

Trasmesso alla Presidenza il 19 marzo 2015

Roma, 26 Gennaio 2015

**CONTRATTO DI PROGRAMMA
2013-2015
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. 831 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 novembre 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 (UE) n. 1191/2010 della Commissione e abrogato a partire dal 1° gennaio 2015 dal Regolamento (UE) n. 391 del 3 maggio 2013;
- il Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione del 29 luglio 2010, che istituisce 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, entrambi abrogati a partire dal 1° gennaio 2015 dal Regolamento (UE) 390 del 3 maggio 2013;
- 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;
- il piano degli investimenti della Società 2013-2017, così come riportati all'Allegato "B" 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 l'aeroporto stesso ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile";
- 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 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, 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 applicazione della normativa vigente, "ad avvenuta 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 del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze 14 marzo 2013, "Dismissione e trasferimento di beni dal demanio militare aeronautico situati nell'Aeroporto di Ciampino (Roma), ai sensi dell'articolo 693, terzo comma, del codice della navigazione, e assunzione da parte del citato aeroporto dello stato giuridico di aeroporto civile aperto al traffico civile"
- il decreto 13 Marzo 2013 del Direttore Generale delle Finanze presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Direttore del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di retrocessione di beni AVL e di aree extra sedime aeroportuale di Coccia di Morto e Cima di Grappa, registrato dalla Corte dei Conti in data 11 giugno 2013 e pubblicato nella G.U.R.I. – Serie Generale n.159 del 9 luglio 2013;
- 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 Villafranca, 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, commi 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 Commissione europea n. 389 del 25 giugno 2008 al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, concernente il "Cielo unico europeo II: verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente";
- il regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, concernente "il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare (EGNOS e Galileo)";
- 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 gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR);

- i Contratti di Programma e 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., nonché i Contratti di Programma e di Servizio per gli anni 2010-2012 in fase di finalizzazione;
- i pareri resi dalle competenti commissioni parlamentari in merito allo schema del presente contratto;
- la delibera n. 29/2014 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) registrata dalla Corte dei Conti in data 11/12/2014, relativa agli schemi di Contratto di Programma e Servizio per i trienni 2010-2012 e 2013-2015;
- l'Art. 1, comma 219 della Legge 23 Dicembre 2014, n. 190 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (legge di stabilità 2015).

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 talc 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 navigazione aerea sono calcolate attraverso 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) 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 2013 al 31 dicembre 2015 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 aero viaria 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 di Area (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 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.

Ove il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su segnalazione di ENAC, richieda alla Società un aumento 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.

Ove sopraggiunte variazioni dello scenario economico e strategico nazionale e, in ogni caso, il verificarsi di eventi indipendenti dalla Società implicino la riduzione o cessazione dell'operatività aeroportuale, è in facoltà dell'ENAV determinare una revisione al ribasso del livello dei servizi di navigazione aerea prestati, previo parere favorevole dell'ENAC, da comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze.

ENAV è autorizzata ad avviare, in coordinamento con le Istituzioni di riferimento, le procedure per consentire il subentro, entro il 31 Dicembre 2016, di altri soggetti nella fornitura del servizio della navigazione aerea negli aeroporti di Rieti, Padova, Venezia Lido e Torino Aeritalia.

Relativamente all'aeroporto di Brescia Montichiari, con 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", l'aeroporto stesso ha assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile" ed è entrato nella lista degli aeroporti gestiti da ENAV e quindi inclusi nell'"Allegato D" al presente contratto.

Inoltre, considerato che l'Art. 4, comma 41, Legge n. 183/2011 (c.d. Legge di stabilità 2012), abrogando dal secondo semestre del 2012 i contributi dello Stato sugli aeroporti c.d. "minori", annulla di fatto quanto previsto dall'art. 2, comma 2, del citato decreto 3 Agosto 2007 (ai sensi del quale "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"), si conferma che la tariffa di terminale costituisce l'idoneo mezzo di copertura finanziaria dal 2013 per il recupero integrale dei costi sostenuti da ENAV per il servizio della navigazione aerea prestato presso il detto Aeroporto di Brescia Montichiari.

Relativamente al previsto passaggio ad ENAV dei servizi della navigazione aerea forniti attualmente dall'Aeronautica Militare su alcuni aeroporti civili, ENAV assumerà:

- i servizi negli aeroporti di Ciampino e Verona entro il 1° giugno 2014;
- i servizi negli aeroporti di Brindisi, Treviso, e Rimini entro due anni dalla firma del presente contratto.

Le dotazioni, i sistemi, gli apparati e le attrezzature asservite sia presso i Centri di Controllo di Area (ACC), sia presso gli aeroporti sono specificati in allegato "E" (Siti, Impianti, Sistemi ed Apparati).

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 navigazione aerea (ATM e CNS) e sul potenziamento dei relativi impianti 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 come previsto dai programmi di EUROCONTROL, dall'ATM Master Plan (Piano di Modernizzazione ATM) e dal programma SESAR;
- 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);

Art. 4

(Servizi erogati a titolo privatistico e servizi in gestione a terzi)

In aggiunta ai servizi elencati all'art. 3 erogati per gli aeroporti e gli spazi aerei di competenza, a fronte delle tariffe di cui all'art. 8, la Società ha facoltà di stipulare convenzioni di natura privatistica per la fornitura, dietro corrispettivo, di ogni altro servizio o attività coerente con l'oggetto sociale, anche al di fuori degli spazi aerei di competenza nazionale, in favore di imprese pubbliche e private, nonché di 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 ENAV attraverso la sua controllata al 100% Techno Sky S.r.l..

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 dalla Società 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.

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 dei Regolamenti UE 691 del 2010 e 390 del 2013. Ciò premesso, il dettaglio degli obiettivi di sicurezza è pertanto riportato nelle tabelle di riferimento 3.1.A - #1, #2, #3 dell'Allegato A – "Piano di performance 2015-2019".

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.

Dal 1° gennaio 2012, gli obiettivi di performance qualitativa e la relativa reportistica vengono definiti e regolati nel Piano Nazionale di performance ai sensi dei Regolamenti (UE) 691 del 2010 e 390 del 2013. Ciò premesso, il dettaglio degli obiettivi di qualità è pertanto riportato nelle tabelle di riferimento 3.1.C - #1, #2 dell'Allegato A – “ Piano di performance 2015-2019”.

Art. 8

(Tariffe per i servizi di navigazione aerea)

Per l'anno 2013, le tariffe applicate sono le seguenti:

- CTT pari a € 246,05;
- CUT pari a € 78,83

Per l'anno 2014, le tariffe previste sono le seguenti:

- CTT pari a € 246,05;
- CUT pari a € 78,83;

Le tariffe CTT per gli anni 2013 e 2014 sono coerenti 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, comma. 41, della legge 12 novembre 2011, n. 183 e di quanto previsto dal Regolamento (CE) 1794/2006, emendato dal Regolamento (UE) 1191/2010 e successivamente abrogato dal Regolamento (UE) 391/2013.

Le tariffe CUT per gli anni 2013 e 2014 sono calcolate conformemente alla metodologia introdotta dal Regolamento UE n. 691/2010, abrogato dal Regolamento (UE) 390/2013, nonché ai sensi del Regolamento (CE) n. 1794/2006, emendato dal Regolamento (UE) 1191/2010 e successivamente abrogato dal Regolamento (UE) 391/2013.

Per l'anno 2015, sulla base di quanto previsto al Capo II – “*Preparazione di piani di miglioramento delle prestazioni*” del Regolamento (UE) 3 maggio 2013, n. 390 (applicabile dal 1° gennaio 2015), che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete, le tariffe CTT e CUT applicate sono conformi al punto 1 dell'art. 10 del predetto Regolamento, secondo cui “*La Commissione adotta gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione...* ” e al punto 2 dello stesso articolo, in ragione del quale “*...gli obiettivi a livello dell'Unione vengono proposti dalla Commissione al più tardi quindici mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento e vengono adottati al più tardi dodici mesi prima del periodo di riferimento*”.

Con riferimento alle attività prestate in terminale, a decorrere dal 1° gennaio 2015, al fine di:

- esentare gli aeroporti con movimenti di trasporto aereo IFR l'anno non inferiori a 70.000 unità e non superiori a 225.000 unità dal rischio di traffico (art. 13.6 del Regolamento n. 391/2013);
- esentare gli aeroporti con movimenti di traffico aereo IFR l'anno inferiori a 70.000 unità dal rischio di costo e di traffico (art. 1.3 del Regolamento n. 390/2013 e art. 1.5 del Regolamento n. 391/2013),

la tariffa CTT sarà individuata distintamente per ciascuna delle tre seguenti fasce di traffico:

- fascia 1, con movimenti di trasporto aereo IFR l'anno superiori a 225.000 unità: Roma Fiumicino, con assoggettamento a rischio di costo e di traffico;
- fascia 2, con movimenti di trasporto aereo IFR l'anno compresi tra 70.000 e 225.000 unità: Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera, Bergamo Orio al Serio, con esenzione dal rischio di traffico;
- fascia 3, con movimenti di trasporto aereo IFR l'anno inferiori a 70.000 unità, con esenzione da rischio di costo e di traffico ed assoggettamento alla normativa nazionale: tutti gli altri aeroporti di cui all'Allegato D.

Intervenuta l'adozione della Decisione della Commissione di cui all'art. 10, punto 2, del Regolamento n. 390/2013, concernente, tra l'altro, la fissazione degli obiettivi di efficienza economica a livello di Unione europea, l'ENAV comunica al MIT, al MEF e all'ENAC la tariffa CUT e le tariffe CTT – queste ultime per ciascuna fascia di traffico – da applicare per l'anno 2015.

Qualora le parti decidessero di anticipare al 2014 l'effetto dell'introduzione delle tre fasce tariffarie per la tariffa CTT, ciò sarà possibile nel rispetto di quanto sopra definito, con l'eccezione dell'allocatione dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio in terza fascia, per effetto del numero di movimenti IFR gestiti.

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, 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 e all'art. 19 del Regolamento (UE) 390/2013.

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 2013-2015 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

- 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.

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, 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 e successive modificazioni.

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 comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze e per copia conoscenza all'ENAV, entro il 31 maggio di ciascun anno, i costi a consuntivo sostenuti per la prestazione del servizio di navigazione aerea, nell'anno precedente, a favore del traffico aereo civile. Le indicazioni di cui al comma precedente sono presentate secondo le tabelle (reporting tables) previste dal Regolamento (UE) n. 1191/2010 e dal Regolamento (UE) n. 391/2013 e accompagnate da una relazione illustrativa, con indicazione dei servizi di Rotta e dei servizi di Terminale prestati nei singoli aeroporti, corredati dai rispettivi volumi di traffico.

Entro il 15 settembre di ciascun anno, l'Aeronautica Militare comunica ai Ministeri sopra citati, all'ENAC e all'ENAV i costi attesi per gli anni successivi, presentati secondo le tabelle di cui sopra. 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 formulate dall'Agenzia stessa, 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 statuari 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 per quanto concerne i risultati ottenuti nello stato di avanzamento dei progetti di cui all'allegato "M" (Progetti), rapporto così strutturato:

- 1) 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;
 - valori a consuntivo (ordini di acquisto e fatturato);
- 2) 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.

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 e successive modificazioni.

La Società inoltre si impegna ad assicurare flussi costanti di informazione con modalità coerenti col sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999.

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 della navigazione aerea in terminale prestati in ogni singolo aeroporto previsto dall'Allegato "D";
- b) servizi della navigazione aerea in rotta;
- c) altri servizi non compresi nei precedenti punti a) e b).

Ai sensi della Legge 160/89, emendata dalla Legge 248/05 e 183/2011, la contabilità analitica è certificata da apposita Società di revisione, individuata 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, sino alla stipula del successivo Contratto di Programma, sono messe a disposizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze e dell'ENAC.

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 Single Sky 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: 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 agli artt. 6 e 7 (Obiettivi di Sicurezza, Obiettivi di Qualità), quanto previsto dalla regolamentazione comunitaria in materia;
- nel caso di violazione delle prescrizioni contenute 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 e 2 dell'art. 3 del Contratto di Servizio 2013-2015 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.