



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### RELAZIONE ILLUSTRATIVA

#### **Contratto di programma e contratto di servizio per il periodo 2013/2015 tra Stato ed ENAV S.p.A.**

Il contratto di programma e il contratto di servizio in rubrica, rinvengono il proprio originario substrato giuridico nell'espressa disposizione normativa ex art. 9 della legge 21 dicembre 1996, n. 665 (comma 2, lett. b), e comma 5) concernente la trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), dapprima, in ente pubblico economico (Ente nazionale di assistenza al volo – E.N.A.V.) e, poi, in società per azioni (ENAV S.p.A.: qualificazione, quest'ultima, acquisita a decorrere dalla data del 1° gennaio 2001).

Invero, ai sensi di tale assetto, peraltro confermato, nel tempo, da successivi interventi normativi (vedasi, da ultimo, l'art. 11 sexies, comma 1, lett. f), e l'art. 11 septies, comma 1, della legge 2 dicembre 2005, n. 248), alla predetta tipologia negoziale (contratto di programma e contratto di servizio, da rinnovarsi con cadenza triennale) deve tuttora attribuirsi il fondamentale ruolo di valido strumento regolatorio in materia di disciplina dei rapporti intercorrenti fra Stato ed ENAV S.p.A.

Ciò premesso in termini generali, si sottolinea come essi, proprio in forza della soprarichiamata disposizione normativa, abbiano la prevalente finalità di impostare le corrette linee metodologiche della dinamica tariffaria, correlando quest'ultima con il perseguimento di inderogabili obiettivi di efficientamento aziendale, nonché di salvaguardia dei dovuti livelli di sicurezza e qualità dei servizi offerti all'utenza.

A tal proposito, si segnala che con i Regolamenti UE n. 691/2010 e n.1191/2010 (che emenda il Regolamento CE n. 1794/2006) il legislatore comunitario ha imposto agli Stati ed ai fornitori di servizi alla navigazione aerea la fissazione di obiettivi di efficienza economica, operativa, di sicurezza ed ambientali quale diretta declinazione di obiettivi comunitari.

Il Piano Italiano di Performance, vincolante per i provider, per il periodo 2012-2014 è stato redatto da ENAC ai sensi della regolamentazione del Cielo Unico Europeo, in stretto raccordo con ENAV e con i referenti istituzionali della stessa (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze), nonché con il Ministero della Difesa.

Circa, poi, i contenuti specifici dei due summenzionati atti negoziali, fermi restando gli ulteriori elementi legislativamente individuati, se ne riportano, qui di seguito, quelli più significativi e innovativi.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CONTRATTO DI PROGRAMMA 2013/2015**

Copre 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

Si segnalano, le seguenti novità di rilievo relative a:

#### **a) definizione dei livelli tariffari: (art.8)**

Il contratto tiene conto dell'entrata in vigore dei regolamenti comunitari in materia di performance sopra citati e di tariffazione per il terminale a far data dal 1° gennaio 2015 (Regolamento n. 390/2013 che abroga il Reg. UE n. 691/2010, nonché Reg. n. 391/2013, che abroga il Reg. CE n. 1794/2006 e s.m.i.).

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.

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

Per l'anno 2015, sulla base di quanto previsto dal citato Regolamento (UE) 3 maggio 2013, n. 390, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea, le tariffe CTT e CUT applicate saranno conformi al predetto Regolamento (UE) 391/2013 che prevede che la tariffa CTT sia individuata distintamente per ciascuna delle tre fasce di traffico previste dal Regolamento sulla base dei movimenti di trasporto aereo realizzati negli aeroporti nazionali (superiori a 225.000 unità - compresi tra 70.000 e 225.000 unità e inferiori a 70.000 unità).



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Si evidenzia, inoltre, la previsione della possibilità che i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, della difesa, l'ENAC e l'ENAV si impegnino a valutare nel corso dell'anno 2014 di anticipare al 2014 l'effetto dell'introduzione delle tre fasce tariffarie per la tariffa CTT, tenuto conto che il citato Regolamento CE 1794/2006 (in vigore fino al 31/12/2014) prevede che "Gli Stati membri fissano zone di tariffazione all'interno dello spazio aereo che ricade sotto la loro responsabilità nelle quali sono forniti servizi di navigazione aerea agli utenti dello spazio aereo".

In tale ottica, si segnala la già avvenuta condivisione da parte di tutti i soggetti competenti dell'adozione del predetto regime tariffario per la tariffa di terminale a partire dal 1 gennaio 2014, sulla base della decisione adottata a livello nazionale e comunicata dal Direttore Generale dell'ENAC alla Commissione Europea con lettera del 21/01/2014.

In accordo a quanto previsto dall'articolo 4 del Regolamento CE n.1794/2006 è stato, infatti, deciso di stabilire tre zone di tariffazione di terminale all'interno dello spazio aereo che ricade sotto la propria responsabilità e per la loro definizione si è fatto riferimento alle soglie identificate nei citati Regolamenti UE 390/2013 e 391/2013 per la differenziazione dei rischi.

L'effetto di tale meccanismo, sono le sensibili riduzioni delle tariffe per gli aeroporti in fascia 1 (Roma), una buona riduzione per la fascia 2 (Milano, Venezia e dal 2015 Bergamo), mentre per la terza, nella quale rientrano la quasi totalità degli aeroporti nazionali, si avrà un'invarianza di tariffa, rispetto a quella applicata nel 2013, grazie all'utilizzo del Fondo di stabilizzazione già autorizzato da parte del MEF.

### **b) Transito aeroporti dall'Aeronautica militare a ENAV**

E' questione trattata in modo completo nell'articolo 3 (commi 9,10 e 11), prevedendo espressamente il transito dei servizi di navigazione aerea dall'AMI all'ENAV relativi a quegli aeroporti prima militari ed oggi divenuti civili (Ciampino, Verona, Brindisi, Treviso e Rimini) sulla base di specifici decreti interministeriali di transito.

L'obiettivo è quello di assicurare un transito dei predetti Servizi, garantendo la continuità del servizio di navigazione aerea nei citati aeroporti, senza gravare sull'efficienza economica del gestore subentrante.

In particolare l'articolo 3 prevede il transito all'ENAV:



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- dei servizi negli aeroporti di Ciampino e Verona entro il 1° giugno 2014 già operativo dalla predetta data;
- dei servizi negli aeroporti di Brindisi, Treviso, e Rimini entro due anni dalla firma del presente contratto, secondo modalità definite anche con il concorso del CIPE (cfr osservazioni delibera CIPE ad art.3);

relativamente all'aeroporto di Brescia Montichiari, avendo lo stesso assunto lo Stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile, è entrato nelle liste degli aeroporti gestiti da ENAV e quindi è incluso nell'Allegato D del CdP 2013-2015.

Si mantiene, inoltre, la contabilità analitica separata e la relativa certificazione (art. 16) nonché un sistema di monitoraggio e di controllo sull'attuazione del contratto stesso (art. 18).



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CONTRATTO DI SERVIZIO 2013/2015.**

Ai sensi della vigente normativa, il Contratto di Servizio regola le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che la Società è tenuta ad erogare in condizioni di non remunerazione diretta dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione. Esso riguarda il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2015.

In sintesi prevede:

- quantificazione dell'onere di spesa a carico dello Stato, relativamente alle fattispecie dei voli esentati o agevolati, ossia resi in condizione di "non remunerazione diretta dei costi" (art. 5, punti 1, 2,);
  - previsione, ai sensi dell'art. 11 septies, commi 1 e 2, della citata legge n. 248/2005, di un importo pari a 30 milioni di euro annui, da erogarsi, con decorrenza dall'anno 2006, a parziale compensazione del costo degli ammortamenti degli impianti e delle attrezzature dell'ENAV S.p.A. destinati a garantire i dovuti standard di sicurezza tecnico-operativa (art. 5, punto 3);
  - ingresso dell'aeroporto di Brescia Montichiari nella lista degli aeroporti gestiti da ENAV e quindi inclusi nell'"Allegato D" al contratto di programma Stato/ENAV S.p.A. avendo assunto "lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile" e che in base all'art. 4, comma 41, Legge n. 183/2011 (c.d. Legge di stabilità 2012), 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.
- sistema di monitoraggio e di controllo (art. 6);

A differenza del triennio 2010-2012, interamente decorso all'atto della approvazione dei contratti, l'arco temporale di riferimento dei presenti contratti è ancora in corso.

In tale ottica vi è l'inderogabile necessità di pervenire, con la massima urgenza, all'auspicato obiettivo del dovuto perfezionamento dei due atti contrattuali.

In merito alla tempistica dell'iter procedimentale afferente a tali contratti, si precisa che la relativa fase istruttoria è stata esperita da un apposito Gruppo tecnico di lavoro, composto dai rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero della Difesa, dell'ENAV S.p.A. e dell'ENAC. Tale fase istruttoria è risultata fortemente condizionata sia dall'esigenza di preliminarne definizione del pregresso periodo regolatorio 2010/2012, sia dalla necessità di introdurre i meccanismi previsti dalla normativa europea costituita dal Regolamento 1794/2006 e dai regolamenti 390/2013 e 391/2013.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **Osservazioni delibera CIPE**

Il CIPE con la delibera n. 29/2014 registrata dalla Corte dei Conti in data 11/12/2014, ha formulato rispetto agli schemi trasmessi, alcune prescrizioni con particolare riferimento agli schemi di Contratto di Programma e Servizio per il triennio 2013-2015, che di seguito si riportano e che sono già state inserite nei rispettivi schemi come modificazioni e integrazioni testuali in recepimento delle predette prescrizioni.

#### **Art. 3 (Servizi della navigazione Aerea)**

Al fine di superare il potenziale rischio, paventato dal CIPE nella detta delibera n. 29/2014, di "una riduzione generalizzata del livello di servizio offerto" all'utenza, potenziale rischio conseguente all'eventuale applicazione dell'art. 3 del contratto di programma — così come formulato nell'originario schema negoziale relativamente al previsto subentro dell'ENAV S.p.A. nella gestione dei servizi di navigazione aerea sugli aeroporti di Brindisi, Rimini e Treviso —, sono stati eliminati dal corpo dello stesso articolo il primo e il secondo capoverso di pag. 9. Per effetto di tale soppressione, è stato, poi, inserito, sempre nell'ambito dell'art. 3, il quarto capoverso di pag. 8, recante la seguente clausola: "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 Aerialia".

#### **Art. 4 (Servizi erogati a titolo privatistico e servizi in gestione a terzi)**

Il terzo e ultimo capoverso di tale articolo è stato opportunamente rielaborato attraverso una nuova formulazione testuale, che, come richiesto dal CIPE, riconduce esplicitamente in capo all'ENAV S.p.A. "la responsabilità delle attività di gestione e di manutenzione degli impianti" di assistenza alla navigazione aerea.

#### **Art. 6 (Obiettivi di sicurezza) e Art. 7 (Obiettivi di qualità)**

Il testo di entrambi gli articoli è stato debitamente integrato con il prescritto richiamo alle apposite "tabelle di riferimento inserite nel Piano di performance" 2015-2019.

#### **Art. 8 (Tariffe per servizi di navigazione aerea)**

Dall'articolo in questione è stata eliminata la seguente clausola, di cui al terzo capoverso di pag. 12 del contratto di programma: "I Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e della finanze, della difesa, l'ENAC e l'ENAV si impegnano a valutare concretamente, nel corso dell'anno 2014, l'individuazione di un adeguato intervento normativo per garantire, a decorrere dal gennaio 2015, la stabilizzazione della tariffa di terminale associata alla fascia 3".



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **Art. 15 (Obblighi di informazione a rendicontazione)**

L'articolo è stato debitamente integrato con il prescritto richiamo anche ai *"valori a consuntivo di quanto realizzato nell' anno precedente"* (cfr., nel nuovo testo negoziale, art. 15, primo capoverso, n, 1, seconda linea).

Inoltre, è stato ivi inserito un ultimo capoverso, in accoglimento della richiesta previsione di *"una clausola che impegni la società ad assicurare flussi costanti di informazione (...) con modalità coerenti col sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge 144/1999"*.

### **Art. 19 (Sanzioni)**

E' stata inserita, nell'ambito dell'art. 19, primo capoverso, una quarta linea, in accoglimento della prescrizione del CIPE di prevedere *"sanzioni anche per i casi di inadempimento di obblighi contrattuali ulteriori rispetto a quelli attualmente considerati, quali ad esempio quelli relativi al rispetto degli obiettivi di qualità"*.

### **CONTRATTO DI SERVIZIO 2013-2015**

#### **Art. 7 (Sanzioni)**

L'articolo, di nuova introduzione, recepisce la richiesta del CIPE di inserire nel corpo del contratto di servizio *"una clausola al fine di prevedere e disciplinare sanzioni per i casi di inadempienze contrattuali"*.

Tanto si rappresenta per le conseguenti determinazioni circa il prosieguo dell'iter procedimentale.

II CAPO DI GABINETTO  
Giacomo AIELLO