

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 1° agosto 2024.

Parere sullo schema di 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. - Periodo regolatorio 2020-2024.
(Delibera n. 52/2024).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 1° AGOSTO 2024

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive modificazioni;

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, e, in particolare, il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile» e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la legge 11 luglio 1977, n. 411, recante «Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta», e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, recante «Ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale», e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, recante «Uso dello spazio aereo, in attuazione della delega prevista dalla legge 23 maggio 1980, n. 242», e successive modificazioni;

Vista la legge 15 febbraio 1985, n. 25, recante «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», e successive modificazioni;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni e in particolare, l'art. 5, comma 2;

Visto il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante «Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime», convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 15 dicembre 1990, n. 385, recante «Disposizioni in materia di trasporti», e successive modificazioni;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, recante «Interventi correttivi di finanza pubblica», ed in particolare il comma 10, dell'art. 10, che ha previsto che la misura dei diritti aeroportuali, è determinata per i singoli aeroporti, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante «Disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza», convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 3 agosto 1995, n. 351, e successive modificazioni;

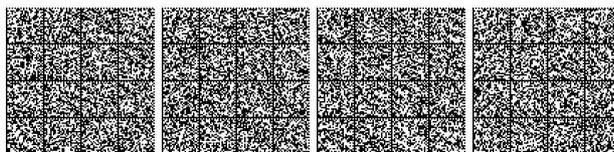
Vista la legge 14 novembre 1995, n. 481, recante «Norme per la concorrenza e la regolazione di servizi di pubblica utilità. Istituzione delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità», e successive modificazioni;

Vista la legge 20 dicembre 1995, n. 575, recante «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, e successive modificazioni;

Vista la legge 21 dicembre 1996, n. 665, recante «Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale» ed in particolare:

1. l'art. 2 con cui si affidano all'Ente nazionale di assistenza al volo, di seguito ENAV, l'organizzazione e la gestione dei servizi di assistenza al volo e dei relativi compiti;

2. l'art. 9, comma 1, come modificato dall'art. 1, comma 679, della legge del 28 dicembre 2015, n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)» che prevede che «Il contratto di programma tra lo Stato ed ENAV S.p.a. ha durata coincidente con il periodo di riferimento di cui all'art. 8 del regolamento di esecuzione»



ne (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, ed è stipulato tra ENAV S.p.a. e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e, per quanto di competenza, con il Ministro della difesa»;

3. l'art. 9, comma 2, come modificato dal suddetto art. 1, comma 679, della legge n. 208 del 2015, che prevede che «Il contratto di programma: a) regola le prestazioni e definisce gli investimenti e i servizi, nonché gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati anche in base alla normativa europea, stabilendo i corrispettivi economici e le modalità di erogazione. Lo Stato garantisce a ENAV S.p.a. il rimborso delle risorse necessarie per la fornitura dei servizi della navigazione aerea prestati in favore dei voli esonerati»;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, «Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile», di seguito ENAC;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore, nonché il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e successive modificazioni, ed in particolare l'art. 37, comma 6-ter, che, nel demandare all'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, le funzioni di regolazione economica del settore e di vigilanza, precisa che «restano ferme le competenze di questo Comitato in tema di approvazione dei contratti di programma e degli atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica»;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» ed in particolare l'art. 35 che prevede che «l'Ente nazionale di assistenza al volo è trasformato in società per azioni entro il 31 dicembre 2000»;

Vista la delibera CIPE n. 63 del 22 giugno 2000, con la quale questo Comitato detta le direttive per la definizione della procedura relativa alla stipula dei contratti di programma, per la regolazione dei servizi di pubblica utilità;

Vista la normativa vigente in materia di codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modifi-

cazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Visti i regolamenti (CE) n. 549/2004, n. 550/2004 e n. 551/2004 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 e successive modificazioni;

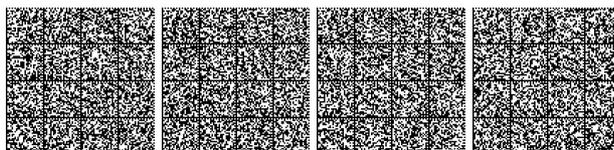
Visto il decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante «Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile», convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265;

Visto il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, recante «Misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche» convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, che, all'art. 3 reca specifiche disposizioni al fine di favorire, tra l'altro, la trasparenza delle tariffe aeree e di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio;

Visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che, tra l'altro, istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile;

Vista la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante «Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività» convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, con il quale è stata recepita la succitata direttiva 2009/12/CE che, in particolare l'art. 71, comma 5, il quale prescrive che «Le disposizioni di cui al presente Capo non si applicano ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale, di cui al regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato A al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva



96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, né ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, e successive modificazioni, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, l'art. 20, relativo all'organizzazione e ai compiti del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 317/2019 dell'11 febbraio 2019 che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627, che stabilisce misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo dovute alla pandemia di COVID-19 e deroga alcune disposizioni del regolamento (UE) 317/2019;

Vista la decisione di esecuzione (UE) 2021/891 della Commissione del 2 giugno 2021 relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) e che abroga la decisione di esecuzione (UE) 2019/903;

Vista la decisione (UE) 2022/773 della Commissione del 13 aprile 2022 relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Italia a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 settembre 2023: «Regolamento interno del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e disposizioni concernenti la struttura tecnica di esperti a supporto del NARS e del DIPE»;

Vista la nota 13 maggio 2024 n. 18472 con la quale il Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, ha trasmesso per l'iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS la documentazione relativa al 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 e ENAV - periodo regolatorio 2020-2024, di seguito «CdP»;

Visti gli allegati al contratto di programma:

Allegato 1: *Performance plan* 2020-2024;

Allegato 2: Tabella riconciliazione CUP;

Allegato 3: Spazi aerei di pertinenza;

Allegato 4: aeroporti e centri di controllo area (ACC);

Allegato 5: Siti, impianti, sistemi ed apparati;

Allegato 6: Tariffa Coefficiente di tariffazione del terminale aeroportuale (CTT) per la terza fascia;

Allegato 7: Schema presentazione piano CAPEX;

Allegato 8: Consuntivo 2020, 2021, 2022;

Allegato 9: Obiettivi performance qualitativa per gli aeroporti di III fascia;

Allegato 10: Tariffe regime privatistico;

Considerato che nella suddetta nota 13 maggio 2024 n. 18472, il Gabinetto del MIT dichiara che «sul prolungamento dei tempi dell'*iter* di definizione del Contratto in oggetto, hanno inciso, in particolare, le difficoltà connesse alla pandemia da COVID-19, che hanno determinato la necessità, per tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea della UE (ivi incluso l'ENAV), di rivedere i *Performance Plan* che sono oggetto di approvazione da parte della Commissione UE. La pandemia, infatti, ha determinato una notevole diminuzione del traffico aereo per effetto del forte calo della domanda e delle misure di contenimento che hanno avuto un impatto significativo sui processi e sulle misure di attuazione del sistema di prestazioni e di tariffazione nel terzo periodo di riferimento 2020-2024 («RP3»), compresa la fissazione di obiettivi prestazionali e di tassi unitari, nonché l'applicazione di sistemi di incentivi e meccanismi di ripartizione dei rischi. Ciò ha creato una situazione eccezionale che è stata affrontata dalla Commissione UE con una regolamentazione in deroga a quella ordinaria, emanata con regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 del 3/11/2020 e decisione di esecuzione (UE) 2021/891 del 2/6/2021, a seguito della quale è stato necessario rivedere il Piano delle *performance* dell'ENAV relativo al citato terzo periodo di riferimento (RP3) e attendere la sua approvazione, avvenuta solo in data 13 aprile 2022, con decisione (UE) 2022/773, prima di poter avviare il procedimento di revisione del Contratto di programma in esame. Per effetto di tale rivisitazione, si è poi proceduto ad aggiornare le progettualità previste nel Piano investimenti dell'ENAV, la cui programmazione è declinata nei relativi allegati al Contratto di programma»;

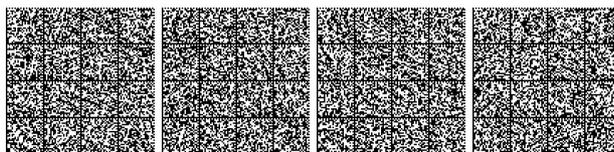
Vista la nota 4 giugno 2024, n. 5669, con la quale il NARS ha richiesto al MIT ulteriori chiarimenti e integrazioni istruttorie;

Vista la nota 27 giugno 2024, n. 3742, con la quale la Direzione del MIT ha fornito i chiarimenti e integrato la documentazione;

Vista la nota 5 luglio 2024, n. 3928, con la quale la Direzione del MIT ha trasmesso n. 4 allegati relativi all'istruttoria condotta da ENAC in relazione alla determinazione delle tariffe di terza fascia per gli anni dal 2020 al 2023;

Vista la comunicazione 12 luglio 2024, n. 7304, con la quale il MIT ha trasmesso la ricostruzione dell'*iter* e dello stato attuale dell'utilizzo dei fondi PNRR relativi ad ENAV;

Vista la comunicazione 22 luglio 2024, n. 7732, con la quale il MIT ha trasmesso la nota di specificazioni di ENAV prot. n. 91079 del 22 luglio 2024 in relazione agli interventi PNRR, alle zone di tariffazione e al numero di aeroporti afferenti al CdP, unitamente allo schema revisionato del CdP in esame;



Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e degli allegati trasmessi, incluse le informazioni pervenute da ENAV, e in particolare che:

Sotto il profilo procedurale

1. l'art. 2 della legge 21 dicembre 1996, n. 665, recante «Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale», affida all'ENAV l'organizzazione e la gestione dei servizi di assistenza al volo e dei relativi compiti, tra i quali il servizio di controllo della circolazione aerea, di informazione di volo e di allarme;

2. dal 2016 la società è quotata in borsa e la composizione del capitale sociale risulta così ripartito: 53,28% detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze, 46,60% detenuto dal mercato indistinto e 0,12% detenuto da ENAV;

3. il CdP è stato individuato quale strumento esclusivo disciplinante i rapporti tra Stato ed Enav, e la sua durata è stata ampliata a cinque anni;

4. lo schema negoziale 2020-2024, composto da 28 articoli, prevede, in particolare:

4.1 all'art. 8, gli obiettivi di sicurezza, «secondo i più elevati standard europei recepiti nell'ordinamento giuridico italiano o, comunque, individuati in sede sovranazionale»;

4.2 all'art. 9 gli obiettivi di qualità, che vengono definiti e regolati nel Piano nazionale di *performance* ai sensi del regolamento (UE) n. 2019/317, tra i quali l'estensione della applicabilità della *performance* operativa (in termini di puntualità del volo) anche per un numero prestabilito di aeroporti inclusi nella terza fascia tariffaria, sempre in base alle regole e alla metodologia prevista nella normativa comunitaria di settore;

4.3 all'art. 10, sono previste quattro tipologie di tariffe:

4.3.1 Rotta;

4.3.2 Terminali di Fascia 1, che comprende gli aeroporti con più di 225.000 movimenti di trasporto aereo l'anno;

4.3.3 Terminali di Fascia 2, che comprende gli aeroporti compresi tra 70.000 e 225.000 movimenti di trasporto aereo l'anno;

4.3.4 Terminali di Fascia 3, che comprende tutti gli altri aeroporti;

4.4 all'art. 13, i servizi resi dalla società ai c.d. voli esonerati sono a carico dello Stato (sono considerati tali quei servizi che non consentono il recupero diretto, a carico dell'utenza, degli oneri sostenuti dalla società medesima per l'espletamento delle correlate attività di assistenza alla navigazione aerea e, pertanto, i relativi oneri sono quantificati, a preventivo e a consuntivo, in base all'incidenza percentuale delle unità di servizio esenti sul totale delle unità di servizio di terminale di terza fascia);

4.5 all'art. 24, l'istituzione di un Comitato di monitoraggio sullo stato di attuazione del contratto, al quale prenderanno parte alcuni membri rappresentanti dell'ENAC e di tutti i soggetti nazionali firmatari;

4.6 all'art. 25 le sanzioni, applicabili in caso di inadempimento degli obblighi cui è tenuta la società. 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. 13 del CdP (voli esonerati);

5. che la procedura di approvazione del CdP ha subito particolari ritardi a causa, come dichiarato dal MIT nella già citata nota prot. n. 18472 del 13 maggio, delle «difficoltà connesse alla pandemia da COVID-19».

Sotto il profilo tecnico finanziario

1. ENAV gestisce 45 torri di controllo su tutto il territorio nazionale, copre 732.800 kmq di spazio aereo di competenza e 4 centri di controllo area su tutto il territorio nazionale 24 ore al giorno e gestisce inoltre 45 dei 48 aeroporti aperti al traffico civile in Italia, gli altri 3 (Grosseto, Pisa e Trapani) essendo gestiti dall'Aeronautica militare (nell'Allegato 4 è considerato in più anche l'aeroporto di Aosta, che però attualmente non è gestito da ENAV ma dalla società Aeroporto Valle d'Aosta - AVDA S.p.a.);

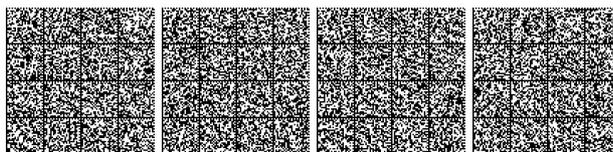
2. l'allegato 7, cui si fa riferimento per i dati disponibili più aggiornati - secondo quanto specificato dal rappresentante di ENAV in fase istruttoria, come riportato nel parere NARS n. 5 del 23 luglio 2024 - riporta il dettaglio degli investimenti CAPEX per il periodo 2020-2024, pari a circa 475 milioni di euro. Tale valore include circa 73,1 milioni di investimenti, direttamente in carico alla sola società ENAV S.p.a., la cui copertura finanziaria, originariamente prevista tramite fondi PNRR, è stata successivamente stralciata da tale piano su richiesta di ENAV, d'accordo con il MIT, come riportato nella documentazione istruttoria; secondo quanto indicato da ENAV tali investimenti, previo accertamento della loro ultimazione, saranno finanziati attraverso le tariffe;

| Anno | Allegato n. 7 al CdP: dati consuntivi per 2020-2022 e budget per 2023-2024 |
|------------------|--|
| 2020 | 77.493 |
| 2021 | 76.068 |
| 2022 | 87.762 |
| 2023 | 107.864 |
| 2024 | 125.848 |
| Totale 2020-2024 | 475.035 |

3. la copertura degli investimenti avviene, nel complesso, sia tramite autofinanziamento (proventi tariffari per i servizi della navigazione aerea che la società eroga alle compagnie aeree), sia tramite finanziamenti PON e *Connecting European Facility*, come attestato nella documentazione istruttoria, e in particolare nell'allegato 2A;

4. i valori fondamentali riportati nel CdP riguardano il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), pari al 3,68% (nominale - pre-tax per il periodo 2022-2024);

5. attualmente sono in vigore tre zone di tariffazione di terminale, strutturate sulla base dei movimenti aeroportuali; mentre le prime due sono regolate dalla normativa comunitaria, la zona 3 è attualmente regolata nell'ambito del CdP ENAV;



6. le tariffe di rotta e di terminale di Fascia 1 (Roma Fiumicino) e di Fascia 2 (Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Venezia Tessera), vengono regolate dal regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/317 dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 2013/390 e (UE) n. 2013/391;

7. le tariffe di terminale di Fascia 3, che si applica a 43 aeroporti in Italia, di cui 3 gestiti dall'Aeronautica militare e 40 gestiti da ENAV, assumono nel periodo regolatorio in questione i seguenti valori (il valore in euro per il 2024 è presente esclusivamente nel testo della relazione istruttoria del MIT):

| Anno | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 3a fascia | 298,93 | 395,35 | 334,24 | 334,08 | 332,27 |

Visto il parere 23 luglio 2024 n. 5 del NARS, con le valutazioni, osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni, relativamente al CdP in esame e ai relativi allegati;

Considerato che nel parere NARS emerge che:

1. l'elenco degli aeroporti di fascia 3 desumibile dall'allegato 4 al CdP in esame risulta essere il seguente:

Tabella 1 - Aeroporti di fascia 3

| | | | |
|---------------------|---------------|----------------------|--------------------|
| Albenga | Comiso | Padova | Torino Aerialia |
| Alghero | Crotone | Palermo | Torino Caselle |
| Ancona Falconara | Cuneo | Pantelleria | Treviso |
| Aosta (AVDA S.p.a.) | Firenze | Parma | Venezia Lido |
| Bari | Foggia | Perugia | Verona Villafranca |
| Bologna | Forlì | Pescara | |
| Bolzano | Genova | Reggio Calabria | |
| Brescia Montichiari | Grottaglie | Ronchi dei Legionari | |
| Brindisi | Lamezia Terme | Rieti | |
| Cagliari | Lampedusa | Rimini | |
| Catania | Napoli | Roma Urbe | |
| Ciampino | Olbia | Salerno | |

2. l'allegato 6(a) al CdP in esame dà atto che la «metodologia di aggiornamento tariffario prevista per la terza fascia» è basata sul principio del *full cost recovery*, ovvero sull'integrale recupero dei costi effettivi sostenuti da ENAV per la prestazione dei servizi e che, dunque, non sussistono particolari elementi di rischiosità connessi all'andamento dei costi o del traffico;

3. in materia di investimenti sono state rilevate due diverse pianificazioni, rispettivamente riferite all'allegato 2 - Piano degli investimenti (con un totale di 494 milioni di euro) e all'allegato 7 - Piano CAPEX (con un totale di 475 milioni di euro), a cui è seguito il già citato chiarimento di ENAV in merito all'indicazione dell'Allegato 7 quale documento più aggiornato per gli importi degli investimenti;

4. gli investimenti del CdP riportano come area di intervento principale quella relativa ai Sistemi di gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management - ATM*), per circa 165 milioni di euro, come riportato nella tabella seguente:

| Categoria di investimento | Allegato n. 7 al CdP - Piano CAPEX |
|---|------------------------------------|
| Sistemi ATM | 164.976 |
| Infrastrutture e impianti | 61.802 |
| Sistemi e reti di comunicazione | 60.093 |
| Sistemi di sorveglianza | 45.758 |
| Sperimentazione piattaforma validazione | 38.062 |
| Sistemi informativi | 24.149 |
| Sistemi per la meteorologia | 19.782 |
| Adeguamenti e messa a norma | 18.413 |
| Sistemi e impianti di navigazione | 13.822 |
| Esigenze non programmabili | 11.857 |
| Nuovi sistemi monitoraggio manutenzione | 7.996 |
| Security | 4.561 |
| Servizi di sede | 2.002 |
| Procedure ATM e spazi aerei | 1.763 |
| Totale | 475.036 |

Ritenuto di condividere le osservazioni e le prescrizioni di cui al parere NARS n. 5 del 23 luglio 2024, che il Comitato fa proprie, in particolare sinteticamente in relazione a:

l'istituzione da parte del MIT, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del contratto, di un apposito tavolo tecnico con i rappresentanti delle amministrazioni interessate «volto a definire la tempistica per l'eventuale processo di razionalizzazione/dismissione ovvero a valutare la sussistenza dei presupposti che legittimano l'eliminazione di tale vincolo normativo», al fine di superare l'attuale situazione istituzionale relativa alla mancata attuazione dell'art. 1, comma 11, del decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015 n. 201, in merito alla «disciplina sul processo di trasferimento alle regioni degli aeroporti di interesse locale e regionale»;

l'opportunità di verifiche di coerenza dello schema di CdP e dei relativi allegati, anche con riferimento agli investimenti, ai profili normativi e allo stato della procedura, ai fini della coerenza complessiva degli atti;



le specificazioni delle formule di definizione della tariffa di terminale di fascia 3 e alle verifiche di coerenza dei valori concorrenti alla determinazione del WACC, nell'ambito della documentazione complessiva allegata al CdP, per una maggiore chiarezza di quanto indicato nel Contratto medesimo e nei relativi allegati;

la necessità di adeguamento del CdP e dei relativi allegati al processo di defianziamento dei fondi PNRR, per una rappresentazione coerente con lo stato delle procedure e degli atti;

la previsione di trasmissione al CIPRESS, entro un termine congruo rispetto ai termini previsti per il successivo contratto di programma, e comunque non oltre l'inizio dell'ultimo bimestre del 2024, la documentazione necessaria a esprimere il parere di competenza sul contratto di programma relativo al successivo periodo di riferimento 2025-2029, al fine di ricondurre il processo di approvazione entro un profilo di ordinarietà procedurale;

Considerata la necessità del tempestivo aggiornamento dei dati di monitoraggio delle banche dati pubbliche, in particolare relativa al CUP e ai finanziamenti in materia di PNRR;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPRESS), e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato, di cui alla delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE)», così come modificata dalla delibera di questo stesso Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPRESS)»;

Vista la nota del 1° agosto 2024, n. DIPE-0008187 predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze, e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Considerato che il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del Regolamento interno del CIPRESS, sarà trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica e successivamente sottoposto alla sottoscrizione del Segretario e del Presidente del Comitato;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, questo Comitato è presieduto «dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e

delle finanze in qualità di Vice Presidente di questo stesso Comitato», mentre «in caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

Considerato che, in assenza del Presidente e del Vicepresidente del Comitato, il Ministro più anziano tra i presenti risulta essere il Ministro della cultura Gennaro Sangiuliano;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere

sullo schema di 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, e l'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) S.p.a. - periodo regolatorio 2020-2024, che disciplina la fornitura dei servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza nel periodo di riferimento 2020-2024, con le prescrizioni, le raccomandazioni e le osservazioni di cui al parere NARS n. 5 del 23 luglio 2024, posto a base del presente parere, che il Comitato fa proprio e che si intende integralmente richiamato.

1. Si prescrive al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quanto segue:

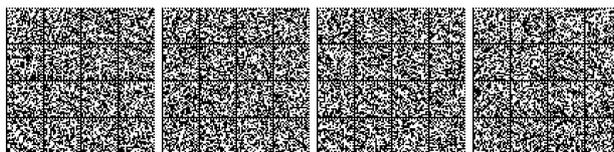
1.1. la modifica dell'ultimo periodo dell'ottavo capoverso dell'art. 3 dello schema di Contratto di programma 2020-2024, come segue: «A tal fine, considerata la vigente normativa e la necessità di assicurare la continuità della disciplina negoziale, sarà istituito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro trenta giorni dalla sottoscrizione del presente contratto un apposito tavolo tecnico - a cui partecipano a titolo gratuito i rappresentanti delle amministrazioni interessate (a titolo meramente indicativo e non esaustivo: Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della difesa, ENAC S.p.a., ENAV S.p.a.) - volto a definire la tempistica per l'eventuale processo di razionalizzazione/dismissione ovvero a valutare la sussistenza dei presupposti che legittimano l'eliminazione di tale vincolo normativo»;

1.2. la verifica della coerenza della soglia indicata per la definizione della fascia 3 di tariffazione di terminale riportata nell'art. 10 dello schema di CdP rispetto a quella riportata nell'allegato 9 al medesimo CdP;

1.3. di rendere coerente l'allegato «4 - Aeroporti» con la classificazione degli aeroporti operata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 201/2015;

1.4. la verifica e l'eventuale espunzione, alla luce dello stato degli atti, del terzo capoverso dell'art. 12 dello schema di CdP e dell'ultimo capoverso del paragrafo 4.B dell'allegato 6 al medesimo schema di CdP;

1.5. l'adeguamento della formula di definizione della tariffa CTT presente nell'allegato 6 allo schema di CdP in relazione alla variabile r come fattore di moltiplicazione del parametro «KTNSPn», e all'assegnazione di un pedice al parametro «BT»;



1.6. l'implementazione delle definizioni degli elementi BTn-x e CTTpL del cosiddetto «*balance* di terminale» (BT) presente nell'allegato 6 allo schema di CdP;

1.7. in relazione ai valori del «WACC pre-tax nominale 2020-2024» e dei parametri concorrenti alla sua determinazione, di garantire la coerenza dei suddetti valori nell'ambito della documentazione complessiva allegata al CdP;

1.8. le opportune verifiche e di garantire la coerenza dei valori degli investimenti presenti negli allegati n. 2 e n. 7;

1.9. di adeguare il contratto di programma e i relativi allegati in coerenza con il processo di defianziamento dei fondi PNRR;

1.10. al fine di ripristinare, a valle della conclusione della fase di emergenza pandemica, la valenza pienamente previsionale del periodo regolatorio, e di ricondurre l'approvazione del successivo Contratto di programma nell'ambito delle tempistiche previste dalle disposizioni vigenti, e in particolare dall'art. 9, comma 1 della legge 21 dicembre 1996, n. 665, come modificato dall'art. 1, comma 679, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, di

trasmettere al CIPESS la documentazione necessaria a esprimere il parere di competenza sul Contratto di programma relativo al successivo periodo di riferimento 2025-2029, entro un termine congruo rispetto ai termini di legge, e comunque non oltre l'inizio dell'ultimo bimestre del 2024.

2. Il Comitato raccomanda ad ENAV di tenere sempre costantemente aggiornati i dati di monitoraggio presenti nelle banche dati pubbliche e in particolare in quella relativa al CUP, anche alla luce delle decisioni intervenute in materia di PNRR e di finanziamenti della Banca europea degli investimenti.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al Contratto di programma in esame.

Il Presidente: SANGIULIANO

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 9 ottobre 2024

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1331

24A05601

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di nimesulide, «Ledoren».

Estratto determina AAM/PPA n. 804/2024 del 4 ottobre 2024

Trasferimento di titolarità: AIN/2024/1475.

È autorizzato il trasferimento di titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale fino ad ora registrato a nome della società Italian Devices Srl con sede legale e domicilio fiscale in via Tiburtina 1143, 00156 Roma, codice fiscale 11596961000.

Medicinale: LEDOREN.

028519015 - «100 mg compresse» 30 compresse.

028519039 - «100 mg granulato per sospensione orale» 30 bustine.

alla società S.F. Group S.r.l. con sede legale e domicilio fiscale in via Tiburtina, 1143, 00156 Roma, codice fiscale 07599831000.

Stampati

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale sopraindicato deve apportare le necessarie modifiche al riassunto delle caratteristiche del prodotto dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto; al foglio illustrativo ed alle etichette dal primo lotto di produzione successivo all'entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto.

Smaltimento scorte

I lotti del medicinale, già prodotti e rilasciati a nome del precedente titolare alla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza indicata in etichetta.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

24A05457

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di levofloxacina, «Lemaxil».

Estratto determina AAM/PPA n. 805/2024 del 4 ottobre 2024

Trasferimento di titolarità: AIN/2024/1462.

È autorizzato il trasferimento di titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale fino ad ora registrato a nome della società Istituto chimico internazionale Dr. Giuseppe Rende S.r.l., con sede legale in via Salaria, 1240, 00138 Roma, codice fiscale 00399680586.

Medicinale: LEMAXIL.

040048011 - «250 mg compresse rivestite con film» 5 compresse.

040048023 - «500 mg compresse rivestite con film» 5 compresse.

alla società S.F. Group S.r.l. con sede legale e domicilio fiscale in via Tiburtina, 1143, 00156 Roma, codice fiscale 07599831000.

Stampati

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale sopraindicato deve apportare le necessarie modifiche al riassunto delle caratteristiche del prodotto dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto; al foglio illustrativo ed alle etichette dal primo lotto di produzione successivo all'entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto.

Smaltimento scorte

I lotti del medicinale, già prodotti e rilasciati a nome del precedente titolare alla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza indicata in etichetta.

