

Dispongono:

Art. 1.

Istituzione della sezione stralcio della Conservatoria dei registri immobiliari di Napoli 3

1. A decorrere dal giorno successivo a quello della pubblicazione del presente provvedimento nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, è istituita per la Conservatoria dei registri immobiliari di Napoli 3 la relativa sezione stralcio.

Art. 2.

Attivazione della sezione stralcio della Conservatoria dei registri immobiliari di Napoli 3 relativa al periodo antecedente al 1° gennaio 1970

1. È attivata la sezione stralcio della Conservatoria dei registri immobiliari di Napoli 3, con decorrenza 20 luglio 2026, relativa al periodo antecedente al 1° gennaio 1970, istituita dall'art. 1 del presente provvedimento interdirezionale.

2. Dalla medesima data, la sezione stralcio assume in carico i registri e i documenti previsti dall'art. 1, comma 1, del decreto interdirezionale 27 ottobre 2017, relativi al periodo antecedente al 1° gennaio 1970.

3. Ai sensi dell'art. 1, comma 3, del decreto interdirezionale 27 ottobre 2017, resta ferma la conservazione di tavole, rubriche e repertori presso i servizi di pubblicità immobiliare di Napoli 3.

Art. 3.

Attivazione della sezione stralcio della Conservatoria dei registri immobiliari di Salerno relativa al periodo antecedente al 1° gennaio 1970

1. È attivata la sezione stralcio della Conservatoria dei registri immobiliari di Salerno, con decorrenza 20 luglio 2026, relativa al periodo antecedente al 1° gennaio 1970, istituita con provvedimento interdirezionale 9 agosto 2017.

2. Dalla medesima data la sezione stralcio assume in carico i registri e i documenti previsti dall'art. 1, comma 1, del decreto interdirezionale 27 ottobre 2017, relativi al periodo antecedente al 1° gennaio 1970.

3. Ai sensi dell'art. 1, comma 3, del decreto interdirezionale 27 ottobre 2017, resta ferma la conservazione di tavole, rubriche e repertori presso i servizi di pubblicità immobiliare di Salerno.

Art. 4.

Ubicazione e funzioni

1. Le sezioni stralcio di cui al presente provvedimento sono ubicate in Salerno, presso il Polo unico finanziario - via degli Uffici Finanziari n. 7.

2. Conformemente a quanto disposto dall'art. 2, numero 2.3, del provvedimento direttoriale 27 febbraio 2026, le funzioni di conservatore dei registri immobiliari nelle sezioni stralcio sono svolte da uno o più sostituti nominati dal competente direttore regionale.

Art. 5.

Pubblicazione

Il presente provvedimento sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 giugno 2026

*Il direttore
dell'Agenzia delle entrate*
CARBONE

*Il Capo del Dipartimento
per gli affari di giustizia*
GIAMMARIA

26A03068

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 18 marzo 2026.

Parere sul contratto di programma 2023-2026 tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.a. (AdB), relativo all'Aeroporto di Bologna, ex articolo 1, comma 11, del decreto-legge n. 133 del 2014. (Delibera n. 14/2026).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 18 MARZO 2026

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni, ed in particolare l'art. 687, ai sensi del quale l'Ente nazionale per l'aviazione civile, di seguito ENAC, nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, e l'art. 704, comma 4, che prevede che «L'affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ENAC e il gestore aeroportuale stipulano altresì, entro sei mesi dalla conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, un contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale emanata dal CIPE in materia di investimenti, corrispettivi e qualità, e quella recata



dall'art. 11-*nonies* del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248»;

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 la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative al Comitato, ed 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», il quale all'art. 1-*bis*, inserito nella legge di conversione 12 dicembre 2019, n. 141, 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» dall'Agenda ONU 2030, il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

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 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 l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, recante «Interventi correttivi di finanza pubblica» e successive modificazioni, che ha previsto che la misura dei diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, 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;

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, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351;

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»;

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

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, recante «Unificazione dei Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e riordino delle competenze del CIPE, a norma dell'art. 7 della legge 3 aprile 1997, n. 94» che all'art. 1, comma 1, lettera e) demanda a questo Comitato, tra l'altro, 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;

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, recante «Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità» e successive modificazioni, attuativo della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;

Visto il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante «Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265»;

Visto il regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo;

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, la nascita di nuove imprese, la valorizzazione dell'istruzione tecnico-professionale e la rottamazione di autoveicoli» convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, e successive modificazioni, 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 degli effettivi 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 l'art. 37, comma 6-*ter*, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni, 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;



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 e che, in particolare:

1. all'art. 71, comma 5, esclude espressamente dal suo ambito di applicazione i diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta;

2. all'art. 76, comma 1, prevede che «Al fine dell'applicazione del sistema dei diritti aeroportuali, l'Autorità di vigilanza predispone specifici modelli tariffari, calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri registrato, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi di cui all'art. 80, comma 1»;

3. all'art. 80, comma 1, prevede che: «L'Autorità di vigilanza controlla che nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, richiesti agli utenti aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dal gestore in regime di esclusiva negli aeroporti, siano applicati i seguenti principi di:

a. correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;

b. consultazione degli utenti aeroportuali;

c. non discriminazione;

d. orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e *standard* di servizio reso»;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, recante «Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive» convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e, in particolare, l'art. 1 che, al comma 11, prevede che «per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'art. 698 del codice della navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro centottanta giorni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Il termine di centottanta giorni, di cui al primo periodo, decorre dalla data di stipulazione dei suddetti contratti»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, recante «Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'art. 698 del codice della navigazione»;

Considerata la sentenza della Corte costituzionale 21 gennaio 2016, n. 7, che ha dichiarato «l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 11, del decreto-legge n. 133 del 2014, nella parte in cui, ai fini dell'approvazione, non prevede il parere della regione sui contratti di programma tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile e i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale»;

Visti i pareri del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito NARS, numeri 2, 3, 4 e 5 del 26 novembre 2018, confermati con il parere NARS n. 1 del 19 marzo 2019, con i quali il NARS ha ritenuto che i contratti di programma del settore aeroportuale potessero essere sottoposti a questo Comitato;

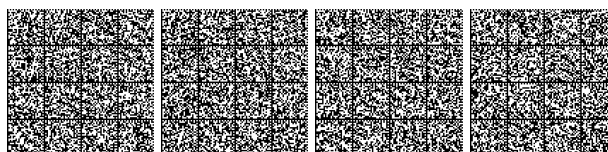
Visto l'art. 202, comma 1-bis, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante «Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19», convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che prevede che, in considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del suddetto decreto, è prorogata di due anni;

Visto il parere del 20 novembre 2020, n. 1908, con il quale il Consiglio di Stato ha ribadito la competenza del CIPESS (allora CIPE) a pronunciarsi sui contratti di programma anche nell'attuale quadro di *governance* settoriale, riconoscendo come «persistente la competenza del CIPE, pur dopo la costituzione della nuova Autorità di vigilanza sui trasporti, ancorché limitata ai profili non tariffari concernenti gli impegni che le società concessionarie assumono allo scopo di assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture e al fine di garantire adeguati livelli dei servizi aeroportuali, in coerenza con le direttive ENAC», e ravvisando che «le funzioni del CIPE, in *subiecta materia*, sono state fatte salve dalla legislazione speciale di settore, che le pone in sinergia e in stretto raccordo con lo svolgimento delle funzioni di vigilanza governativa demandate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Vista la deliberazione 28 marzo 2022, n. 12, con la quale l'ENAC ha approvato un nuovo schema-tipo di contratto di programma ai sensi del sopra citato decreto-legge n. 133 del 2014;

Vista la delibera ART 13 luglio 2023, n. 120, recante «Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna - periodo tariffario 2023 - 2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 settembre 2023, recante «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 26 ottobre 2023, n. 92494, con la quale il DIPE ha chiesto al MIT «di fornire un quadro generale, riepilogativo e di dettaglio, relativo allo stato delle procedure di aggiornamento e approvazione dei contratti di programma aeroportuali, con particolare riferimento agli aeroporti di competenza del CIPESS»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, recante «Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» che prevede che la Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari, ferme restando le funzioni attribuite all'ENAC, svolga le funzioni di competenza del Ministero nell'ambito delle attività, tra le altre, dei contratti di programma con gli enti vigilati;

Vista la nota del 14 febbraio 2024, n. 6553, con la quale il MIT ha trasmesso lo stato di aggiornamento dei contratti di programma aeroportuali nel quale, con riferimento all'aeroporto di Bologna ha informato che «è in corso di indizione la Conferenza di servizi istruttoria presso il MIT con tutti i soggetti competenti ad esprimersi (MIT-MEF-ENAC-Regione)»;

Vista la delibera della giunta regionale dell'Emilia-Romagna n. 757 del 19 maggio 2025 con cui è stato espresso il parere favorevole in merito al contratto di programma;

Vista la nota 14 luglio 2025, n. 24596, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di contratto di programma, e relativi allegati, tra l'ENAC e la società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.a., di seguito AdB, chiedendo a questo Comitato di esprimere un parere;

Vista la nota 28 luglio 2025, n. 8597, con la quale il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, integrazioni istruttorie;

Vista la nota 3 ottobre 2025, n. 10773, con la quale il DIPE ha sollecitato al MIT la risposta alla richiesta formulata il 28 luglio;

Vista la nota del 7 ottobre 2025, n. 6316, con la quale il MIT ha fatto presente di aver richiesto all'ENAC ulteriori chiarimenti e integrazioni, poiché le informazioni che erano state fornite da ENAC in data 28 agosto 2025, non erano esaustive rispetto alle richieste del DIPE;

Vista la nota del 19 novembre 2025, n. 12707 con la quale il DIPE ha nuovamente sollecitato la richiesta di integrazioni formulata il 28 luglio;

Vista la nota 19 gennaio 2026, n. 497, con la quale il DIPE ha chiesto al MIT, aggiornamenti in merito alle istruttorie in corso e alle procedure di stipula relative ai contratti di programma aeroportuali;

Vista la nota del 12 febbraio 2026, n. 4712, con la quale il MIT ha inviato le integrazioni documentali e fornito i chiarimenti istruttori;

Vista la nota del 18 febbraio 2026, n. 5332, con la quale il MIT ha fornito indicazioni di massima sullo stato di aggiornamento di alcuni contratti di programma aeroportuali, fra i quali l'aeroporto di Bologna;

Visti gli allegati al contratto di programma ed in particolare:

- 1) la scrittura integrativa al contratto di programma ENAC e AdB;
- 2) il piano quadriennale degli interventi;
- 3) il piano della qualità;
- 4) il piano della tutela ambientale;
- 5) il piano economico-finanziario;
- 6) il piano di sviluppo funzionale del terminal;
- 7) la determinazione della misura delle penali;
- 8) i criteri per l'individuazione degli investimenti strategici ai fini dell'applicazione della remunerazione incrementale;
- 9) la modalità di calcolo dei requisiti di solidità patrimoniale;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e degli allegati trasmessi, e in particolare che:

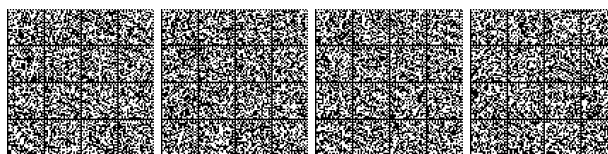
1. in forza della convenzione n. 98 del 12 luglio 2004 e del decreto interministeriale n. 7 del 15 marzo 2006, AdB è affidataria della gestione dell'aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi fino al 28 dicembre 2044, data prorogata sino al 28 dicembre 2046 dall'art. 202, comma 1-bis, del decreto-legge n. 34 del 2020;

2. in data 6 ottobre 2023 la società AdB e l'ENAC hanno sottoscritto, per il periodo regolatorio 2023-2026, il contratto di programma ai sensi del combinato disposto dell'art. 1, comma 11, del decreto-legge n. 133 del 2014 e degli articoli 698 e 704 del codice della navigazione;

3. con nota prot. n. 35984-P del 13 marzo 2024 l'ENAC ha chiesto ad AdB di procedere ad una revisione della documentazione tecnica allegata al contratto di programma precedentemente sottoscritto vista la significativa variazione dell'andamento del traffico registrato nell'annualità 2023 e dei numerosi progetti presentati per l'approvazione non ricompresi o difformi da quelli presenti nel documento sottoscritto;

4. in data 15 aprile 2025, si è svolta la conferenza dei servizi istruttoria, al termine della quale il contratto di programma è stato considerato rispondente ai requisiti normativamente previsti;

5. il contratto prevede un piano di investimenti il cui valore complessivo, nel periodo 2023-2026, ammonta a 198,49 milioni di euro, senza la previsione di contributi pubblici, riguardanti la realizzazione di una serie di opere, riferite alle diverse infrastrutture *airside* e *landside*, al fine di promuovere lo sviluppo infrastrutturale per supportare la capacità aeroportuale in base alla crescita del traffico, incrementare il livello qualitativo dei servizi offerti al passeggero, efficientare l'operatività aeroportuale e promuovere progetti di innovazione tecnologica;



6. il Piano quadriennale degli interventi, proposto dalla società «Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.a.» prevede la realizzazione di una serie di opere, riferite alle diverse infrastrutture *airside* e *landside*, articolato secondo la seguente ripartizione:

Categoria interventi	2023-2026
Infrastrutture di volo	17.983.419
Terminal + Piano utilizzo dell'aerostazione (PUA)	69.554.998
Altri edifici	4.265.230
Reti ed impianti	9.237.071
Sistemi di accesso viabilità e parcheggi	37.549.125
<i>Security</i>	0
Piano delle manutenzioni straordinari	25.192.646
Altri interventi	13.022.335
Piano della qualità	1.005.656
Piano dell'ambiente	2.151.726
Cargo	2.138.548
Totale escluse forniture	182.100.752
Forniture	16.392.858
Totale	198.493.610

7. l'ENAC ha riconosciuto a sei interventi, dal costo complessivo di 16,58 milioni di euro, la remunerazione incrementale del WACC sulla base delle linee guida 23 marzo 2023 dell'ENAC;

8. dalla relazione sugli esiti della conferenza dei servizi, emerge che l'importo complessivo per la realizzazione degli interventi del Piano per la tutela ambientale per il quadriennio 2023-2026, è pari a circa 2,15 milioni di euro, e che tali investimenti riguardano, in particolare:

il risparmio energetico, con la realizzazione di nuovi impianti di illuminazione in sostituzione di quelli esistenti con apparecchi a basso consumo (LED, fluorescenti);

la produzione di energia alternativa da fonte rinnovabile tramite installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei parcheggi integrati o in facciata e sulle pensiline di attesa dei passeggeri;

la gestione e trattamenti dei rifiuti mediante implementazione di buone pratiche per la raccolta differenziata;

l'addestramento del personale;

9. il Piano economico finanziario annesso al contratto è stato redatto secondo lo schema fornito da ENAC, assumendo come anno base il 2021 e come anno ponte il 2022;

10. la previsione di traffico, a seguito della revisione richiesta da ENAC con nota 13 marzo 2024, n. 35984, prevede che il traffico passeggeri, consuntivato in 9,96 milioni di passeggeri nel 2023, cresca fino a 10,12 milioni nel 2024 e a 10,24 milioni nel 2026;

11. secondo i dati a consuntivo pubblicati da Assaeroporti già nel 2024 il numero di passeggeri dell'Aeroporto di Bologna aveva registrato un aumento a 10,76 milioni di passeggeri, cresciuti ulteriormente nel 2025 fino a 11,13 milioni di passeggeri;

Visto il parere NARS n. 1 dell'11 marzo del 2026, con le prescrizioni e le raccomandazioni dal medesimo proposte;

Considerato che nel parere NARS emerge che:

1. il totale incrementi delle immobilizzazioni materiali ed immateriali previsti nel PEF per il quadriennio 2023-26, è di circa 184,7 milioni di euro e non risulta pienamente corrispondente alle previsioni riportate nel Piano quadriennale degli interventi 2023-2026 che indicano un importo complessivo degli investimenti, al netto delle forniture, pari a 182,1 milioni di euro;

2. il Piano della qualità dettaglia i benefici e i miglioramenti attesi, in termini di qualità e regolarità dei servizi aeroportuali, connessi alla realizzazione delle opere e delle attività previste nel Piano degli interventi 2023-2026, tali benefici sono espressi in termini quantitativi, attraverso l'individuazione di specifici indicatori di prestazione valorizzati e i relativi valori *target*;

3. il Piano della tutela ambientale descrive gli impatti sulla sostenibilità ambientale degli interventi previsti nel Piano degli investimenti, illustrando gli indicatori ambientali scelti dal gestore per il monitoraggio delle prestazioni operative;

4. è in particolare necessario «porre in essere tutte le azioni volte a realizzare un percorso amministrativo che consenta l'espressione del CIPESS e l'approvazione del CdP con decreto interministeriale, a seguito delle attività di specifica competenza dell'ENAC e dell'ART, in una data antecedente rispetto alla decorrenza dell'efficacia del contratto di programma»;

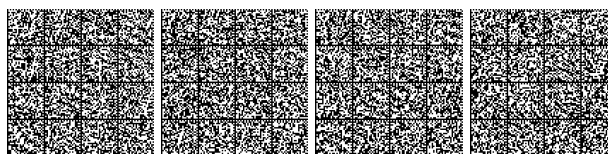
Considerato il suddetto parere NARS n. 1 del 2026, del quale questo Comitato condivide le conclusioni;

Considerata la complessità dell'*iter* procedurale di approvazione dei contratti di programma aeroportuali e le tempistiche necessarie per concludere il procedimento che possono comportare un disallineamento delle tempistiche di approvazione rispetto alla vigenza dei medesimi contratti ed al periodo di regolazione;

Considerato che, nonostante il contratto di programma oggetto del presente parere sia prossimo alla scadenza del periodo regolatorio in esso previsto, appare comunque necessaria l'espressione del parere di questo Comitato per adempiere alla funzione ad esso attribuita nonché per concludere l'*iter* procedurale attraverso l'emanazione del decreto di approvazione MIT di concerto con il MEF;

Ritenuta l'opportunità di integrare le prescrizioni contenute nel parere n. 1 del 2026 al fine garantire che il procedimento di approvazione dei futuri contratti di programma prenda avvio e si concluda prima dell'inizio del relativo periodo regolatorio;

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 (CIPESS)»;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, terzo comma, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni e integrazioni, «In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vicepresidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

Considerata l'urgenza di accelerare l'iter di perfezionamento della delibera, e considerato che il testo della stessa è stato condiviso con il MEF, e che le verifiche di finanza pubblica, di cui all'art. 5, comma 7, del regolamento del CIPESS, sono espresse positivamente nella citata nota congiunta;

Vista la nota 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 contenente le osservazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

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 CIPESS 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;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere

1. Sullo schema di contratto di programma tra Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (AdB) S.p.a., per

il periodo 2023-2026, con prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 1 dell'11 marzo 2026, posto a base del presente parere, che il Comitato fa proprio e che si intende integralmente richiamato e che si riportano come di seguito:

1.1. prescrivere al Ministero istruttore di svolgere le opportune verifiche con l'ENAC in ordine alle note richiamate tra i visti e ai riferimenti presenti nell'art. 2 alla documentazione tecnica della scrittura privata al fine di garantire la coerenza degli atti;

1.2. prescrivere al Ministero istruttore di svolgere le opportune verifiche con l'ENAC in relazione alle discrasie relative agli importi delle macro-categorie di interventi presenti nel Piano quadriennale degli investimenti 2023-2026 tra la scheda A e la documentazione prodotta;

1.3. prescrivere al Ministero istruttore e per suo tramite ad ENAC di effettuare le necessarie verifiche in merito alla discrasia tra gli incrementi delle immobilizzazioni risultanti dal PEF e gli investimenti, al netto delle forniture, previsti dal nuovo Piano quadriennale degli interventi.

2. Si prescrive che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta a questo Comitato, e previamente alla Regione Emilia-Romagna, entro un termine congruo rispetto ai termini previsti per il rinnovo dall'art. 3, comma 3, del contratto di programma, e comunque non oltre l'inizio dell'ultimo trimestre dell'ultimo anno del periodo regolatorio, la documentazione necessaria ad esprimere il parere di competenza sul contratto di programma relativo al quadriennio regolatorio successivo al periodo 2027-2030.

3. Si raccomanda che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - nell'esercizio delle proprie funzioni di indirizzo e vigilanza in materia aeronautica, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186 - e l'ENAC - nell'esercizio delle proprie funzioni di regolazione tecnica e vigilanza di cui all'art. 2 del decreto legislativo n. 250 del 1997, e all'art. 2 del decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 - monitorino l'esecuzione del contratto di programma, con particolare riferimento agli investimenti, all'andamento gestionale e alla solidità patrimoniale e finanziaria, al fine di evitare squilibri.

4. 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 Vice Presidente: GIORGETTI

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 4 giugno 2026

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 744

26A02981

