

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 31 luglio 2009.

AeropORTI di Puglia scali di Bari e Brindisi: contratto di programma ENAC-AdP 2009-2012 (Legge n. 248/2005). (Deliberazione n. 78/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Visto il decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, che ha istituito una tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea;

Vista la legge 5 maggio 1976, n. 324, recante nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile, e sue modificazioni e integrazioni;

Visto l'art. 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, recante norme per l'affidamento in concessione dei servizi di sicurezza per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle forze di polizia;

Visti l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e l'art. 1 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, come modificati dall'art. 2, commi 188 e 189, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (legge finanziaria 1997), che hanno disposto in materia di gestione degli aeroporti e di realizzazione delle relative infrastrutture;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.);

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;

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, attuativo della direttiva n. 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della comunità, e sue modificazioni ed integrazioni;

Visto il regolamento (CE) 2320/2002, in data 16 dicembre 2002, che ha introdotto, a decorrere dal 1° gennaio 2003 l'obbligo dell'espletamento dei controlli di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

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

Visto il decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, che ha parzialmente modificato il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva;

Vista la comunicazione della Commissione UE 2005/C-213-01 in data 9 dicembre 2005, recante «Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali»;

Visto il decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che reca ulteriori modifiche ed integrazioni alla parte aeronautica del codice della navigazione e che, in particolare, sostituisce l'art. 704 di detto codice, prevedendo che l'E.N.A.C. ed il gestore stipulino un contratto di programma che recepisca la disciplina regolatoria emanata da questo Comitato per il settore aeroportuale in materia di investimenti, corrispettivi e qualità e quella recata dall'art. 11-novies del citato decreto-legge n. 203/2005, convertito dalla legge n. 248/2005;

Visto il regolamento (CE) 1107/2006 in data 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007) e visti in particolare:

l'art. 1, comma 258, concernente l'aumento del canone annuo per l'uso dei beni del demanio dovuto dalle società di gestione totale e parziale aeroportuale;

l'art. 1, comma 1328, che istituisce un apposito fondo al fine di ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendi negli aeroporti;

Visto il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, che, all'art. 3, reca specifiche disposizioni in materia di trasparenza delle tariffe aeree al fine di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio;

Visto il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 29 gennaio 2009, n. 2, che all'art. 3 dispone, sino al 31 dicembre 2009, tra l'altro, la sospensione dell'efficacia di norme che impongono adeguamenti automatici di diritti, contributi o tariffe a carico di persone fisiche o persone giuridiche in relazione al tasso d'inflazione ovvero ad altri meccanismi automatici, fatta eccezione per i provvedimenti volti al recupero dei soli maggiori oneri effettivamente sostenuti;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994, recante principi sull'erogazione dei servizi di pubblica utilità, e visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998,



concernente lo «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carte dei servizi pubblici del settore dei trasporti»;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione emanato, di concerto con il Ministro del tesoro, il 12 novembre 1997, n. 521, concernente il regolamento in materia di concessioni di gestioni aeroportuali;

Visto lo statuto dell'E.N.A.C., approvato con decreto interministeriale 3 giugno 1999, n. 71/T;

Vista la propria delibera del 24 aprile 1996 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità;

Viste le proprie delibere in data 8 maggio 1996 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), e 9 luglio 1998, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/1998), che hanno istituito e regolamentato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (N.A.R.S.);

Vista la delibera 4 agosto 2000, n. 86 (*Gazzetta Ufficiale* n. 225/2000), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine allo schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 38 (*Gazzetta Ufficiale* n. 221/2007), con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico denominato «Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva» e che sostituisce il citato schema di riordino alla luce delle modifiche normative nel frattempo intervenute;

Vista la propria delibera 27 marzo 2008, n. 51 (*Gazzetta Ufficiale* n. 128/2008), con la quale, in relazione ai contenuti della sentenza n. 51/2008 della Corte costituzionale e preso atto del parere reso della Conferenza unificata in data 26 marzo 2008, questo Comitato ha riapprovato con limitate modifiche il documento tecnico allegato alla citata delibera n. 38/2008;

Viste le «Linee guida» applicative della citata direttiva in materia di regolazione dei servizi aeroportuali, elaborate dall'E.N.A.C. ed approvate, previo parere del NARS, dal Ministero delle infrastrutture e trasporti con decreto 10 dicembre 2008, emanato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS e che all'art. 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione, nei contratti di programma sottoposti a questo Comitato, dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

Vista la nota 25 maggio 2009, n. 2737, successivamente integrata con nota n. 3708 del 17 luglio 2009, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, gli schemi dei contratti di programma tra E.N.A.C. e la Società di gestione (Aeroporti di Puglia), degli scali aeroportuali di Bari e Brindisi per il periodo 2009/2012, corredati da documentazione di supporto;

Visto il parere n. 4/ 2009 reso dal NARS nella seduta del 21 luglio 2009;

Viste le delibere n. 44 e 45, entrambe del 26 giugno 2009, con cui questo Comitato, nell'esprimere parere favorevole, con prescrizioni, rispettivamente in ordine agli schemi di contratto di programma tra l'E.N.A.C. e le società di gestione degli scali di Pisa «Galileo Galilei» e Napoli Capodichino, tra l'altro ha:

sottolineato la necessità di effettuare l'analisi dei contratti di programma con i gestori aeroportuali nel contesto di un Piano nazionale degli aeroporti integrato con il Piano nazionale della logistica in modo da poter valutare sia la coerenza interna che quella esterna dei singoli contratti di programma con la pianificazione di respiro nazionale, rilevando che uno studio propedeutico a tali fini è stato commissionato, ad aprile 2009, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da E.N.A.C.;

evidenziato gli elementi caratterizzanti il sistema aeroportuale, tra i quali assumono particolare rilievo: una significativa differenziazione degli scali aeroportuali; lo sviluppo di una concorrenza tra gli scali stessi, anche per effetto dell'avvento delle compagnie low cost, basata sull'offerta di servizi di tipo point to point piuttosto che di tipo hub and spoke e tariffe competitive rispetto ai vettori tradizionali; un rilevante gap infrastrutturale rispetto ai grandi aeroporti europei; un rilevante ritardo nello sviluppo del traffico merci rispetto ai principali competitori europei;

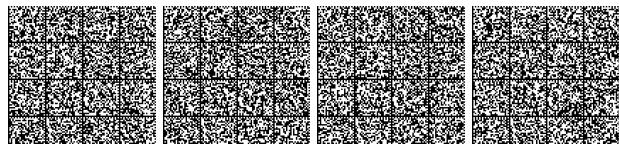
evidenziato i benefici per la competitività degli scali italiani che potranno derivare dalla durata quarantennale delle concessioni di gestione totale dei medesimi scali e dalla applicazione di meccanismi tariffari incentivanti di tipo price cap;

rilevato l'attuale mancanza, a livello nazionale di un campione significativo di gestori tra loro confrontabili in relazione, tra l'altro, al sussistere di differenti regimi concorrenti e di differenti assetti dei servizi prestati;

raccomandato di coinvolgere il NARS nell'elaborazione di un documento di certificazione della contabilità regolatoria condiviso che, da un lato, possa semplificare gli adempimenti normativi ex art. 11-*noniese* e 11-*decies* della legge n. 248/2005 e, dall'altro, rispondere al meglio alle prescrizioni della delibera n. 38/2007 e delle «linee guida»;

Considerato che, anche a seguito di osservazioni contenute nel citato parere del NARS, l'E.N.A.C., con nota n. 49297/DIRGEN/EAN in data 28 luglio 2009, ha fornito ulteriori chiarimenti in merito all'individuazione degli indicatori di qualità del servizio e vista, in particolare, la circolare E.N.A.C. APT 31 in data 8 giugno 2009, allegata alla citata nota, che nel riconoscere la centralità del gestore nella erogazione dei servizi aeroportuali anche per quelli non direttamente svolti e la necessità di perseguire la migliore utilizzazione degli impianti aeroportuali, ha definito un «cruscotto» di indicatori sulla qualità dei servizi, all'interno del quale è inserito l'indicatore specifico «Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS»,

Considerato che l'E.N.A.C. ha dichiarato di aver verificato la completezza e la rispondenza della documentazione ricevuta dal gestore rispetto alle prescrizioni contenute nelle «Linee guida»;



Considerato che è in via di perfezionamento la direttiva interministeriale, firmata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'economia e delle finanze, con la quale si autorizza l'E.N.A.C., anche in considerazione delle esigenze emerse nel corso delle consultazioni svolte con l'utenza aeroportuale, a individuare criteri di riparto del «margine commerciale» tra i vari diritti aeroportuali, diversi da quello «pro-quota» inizialmente previsto dalle citate «Linee guida»;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta e in particolare:

che sulla base delle previsioni del Piano regionale dei trasporti, adottato con del. G.R. n. 1719 del 6 novembre 2002, il Master Plan per lo sviluppo del sistema aeroportuale redatto dal gestore ha assegnato ai quattro aeroporti regionali le seguenti specializzazioni funzionali:

Bari: pluralità di funzioni (traffico di linea e merci in express delivery);

Brindisi: traffico di linea (low-cost) e charter, attività complementari (merci e logistica umanitaria);

Foggia: traffico charter (turismo a destinazione Gargano e S. Giovanni Rotondo);

Taranto: traffico cargo in relazione al Taranto Container Terminal - TCT, manutenzioni aeronautiche;

che lo scalo aeroportuale di Brindisi, già qualificato aeroporto militare aperto al traffico civile, è stato riconfigurato, con decreto interministeriale, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* n. 289/2008, quale «aeroporto civile appartenente allo Stato»;

che il traffico passeggeri nel 2007, secondo fonti riferibili al Gestore, è stato pari a 2.367.466 unità per lo scalo di Bari e 924.447 per lo scalo di Brindisi, con un tasso di crescita medio annuo nel periodo 1995-2007 pari a circa il 10,6 per cento per l'aeroporto di Bari e il 7,7 per cento per l'aeroporto di Brindisi;

che il tasso di crescita del traffico stimato dal Gestore, per entrambi gli scali e per l'intero periodo regolatorio, è pari a poco meno del 17 per cento, con un tasso di crescita medio annuo del 4 per cento e che dette stime trovano conferma e validazione nei dati previsionali dei maggiori operatori internazionali del settore (Eurocontrol, IATA, ICAO);

che, con convenzione 40 del 25 gennaio 2002 — approvata con decreto n. 4269/2003 emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa — la Società Esercizio Aeroporti Puglia (S.E.A.P.), costituita nel 1984, e partecipata per oltre il 99 per cento dalla Regione Puglia, ha assunto la gestione totale degli aeroporti Pugliesi (Bari, Brindisi, Foggia e Bari);

che, con decreto interministeriale n. 4270/2003 emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa, sulla base dell'istanza presentata ad E.N.A.C. nel gennaio 1999, e dunque in data antecedente alla entrata in vigore della revisione della parte

aeronautica del Codice della navigazione, la S.E.A.P. è divenuta affidataria della gestione degli aeroporti pugliesi per una durata pari a 40 anni (con scadenza all'11 febbraio 2043);

che in data 4 aprile 2006, con documento di rep. n. 39383, la società S.E.A.P. ha cambiato la propria denominazione in Aeroporti di Puglia S.p.a. (AdP);

che, come esposto in premessa, i contratti di programma in oggetto sono riferiti al periodo regolatorio 2009/2012 e stabiliscono per ciascun servizio regolamentato:

il livello iniziale di riferimento dei corrispettivi e le attività che tali corrispettivi remunerano;

i piani di investimento per i servizi soggetti a regolazione, con importi previsti e relativi cronoprogrammi, oggetto di consultazione con i soggetti di cui all'art. 9 della legge 7 agosto 1990, n. 241, nelle forme stabilite dalla normativa vigente;

gli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale, ivi incluse le modalità di misurazione dei risultati conseguiti e conseguenti valori dei parametri $q(t)$ e $\alpha(t)$ associati;

i parametri che definiscono il profilo temporale della dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo regolatorio, il quale coincide con il periodo di validità del contratto di programma;

che il piano degli investimenti che il gestore si impegna a realizzare nel periodo 2008-2012 ammonta:

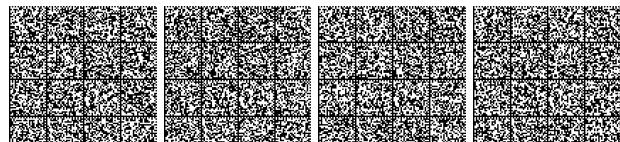
per l'aeroporto di Bari, a circa 103 milioni di euro, di cui 88,1 milioni di euro nel periodo regolatorio 2009-2012 (di cui 82,7 milioni di euro coperti da finanziamenti pubblici);

per l'aeroporto di Brindisi, a circa 121 milioni di euro, di cui 95 milioni di euro nel periodo regolatorio 2009-2012 (di cui 91 milioni di euro coperti da finanziamenti pubblici);

che tali investimenti, miranti soprattutto all'adeguamento delle infrastrutture esistenti (lato airside per Bari — che ha inaugurato la nuova aerostazione passeggeri nel 2005 — e lato landside per Brindisi, la cui dotazione airside appare già adeguata rispetto alla domanda di trasporto da soddisfare), sono previsti all'interno di un quadro concessorio di durata quarantennale e che la loro anticipata realizzazione è resa possibile dall'attuale disponibilità di cofinanziamenti comunitari;

che il fatturato del gestore nel 2007, individuato quale anno-base ai fini della costruzione della dinamica di costi e tariffe, è stato pari a 45,4 milioni di euro per l'intero sistema aeroportuale (compresi gli scali di Foggia e Grottaglie), come da dati di bilancio, e che, in particolare, il totale dei ricavi da contabilità regolatoria è stato pari a 33,6 milioni di euro per il medesimo sistema aeroportuale (per gli scali di Bari e Brindisi è risultato rispettivamente pari a 24,5 e 8,3 milioni di euro), come dichiarato dalla società di certificazione che ha attestato sia la correttezza del prospetto di riconciliazione della contabilità regolatoria stessa con i dati di bilancio;

che, come anche specificato dall'E.N.A.C. nel corso dell'istruttoria, la Società non ha fruito di contributi pubblici sulle immobilizzazioni;



che la AdP S.p.A., pur avendo inizialmente chiesto la deroga all'applicazione della norma sul margine commerciale per i servizi, ha, successivamente, rinunciato alla concreta possibilità di avvalersene;

che il margine netto complessivo portato ad abbattimento dei diritti aeroportuali risulta pari (nel limite del 50 per cento fissato dalle Linee guida) a 440.042 euro per Bari e 60.658 per Brindisi, da ripartire tra i vari diritti aeroportuali secondo i criteri — diversi da quello «pro-quota» inizialmente previsto dalle citate «Linee guida» — contenuti nella direttiva interministeriale citata in premessa;

che l'E.N.A.C. ha riconosciuto ad AdP un valore dell'equity beta pari a 1,14, in ragione di un rapporto Debt/Equity pari a circa 60/40 corrispondente, a sua volta, ad una leva finanziaria specifica di AdP S.p.a. pari a circa 1,44; valore superiore alla percentuale soglia di tale leva indicata dalle parti all'art. 6 di entrambi gli Schemi di Contratto di programma (pari o inferiore a 0,75), per rendere maggiormente virtuoso il comportamento del gestore nel contenimento del rapporto di leva finanziaria;

che il WACC riconosciuto alla AdP per il periodo regolatorio 2009-2012 è pari a 9,98 per cento (WACC pre tax nominale) e che, a fronte della struttura finanziaria dell'AdP, particolarmente sbilanciata verso l'indebitamento, al gestore viene riconosciuto un premio al debito pari a 6,69 per cento, corrispondente, come previsto dalle «Linee guida», al risk free rate 2008 (4,69 per cento) maggiorato di due punti percentuali e inferiore al costo dell'indebitamento risultante dal bilancio d'esercizio (pari al 6,95 per cento);

che gli obiettivi di crescita della produttività tengono conto della prevista evoluzione dei volumi di traffico e della dinamica della produttività specifica del gestore nei cinque anni precedenti il periodo regolatorio e sono stati determinati in riferimento a valori di elasticità delle voci di costo, la maggior parte dei quali registra una diminuzione rispetto al dato storico segnando così un percorso di avvicinamento ai valori indicati nelle «Linee guida»;

che per quanto concerne i parametri di qualità del servizio:

l'indicatore «Bagagli disguidati a causa di malfunzionamento BHS» è stato inserito, su indicazione di E.N.A.C., tra quelli obbligatoriamente imposti e monitorato ai fini del Contratto di programma, portando complessivamente il numero degli indicatori obbligatori da quattro a cinque e che tale scelta, come chiarito formalmente da E.N.A.C., trova riscontro nella riconosciuta centralità del gestore nella erogazione dei servizi aeroportuali anche per quelli non direttamente svolti e nella necessità di perseguire la migliore utilizzazione degli impianti aeroportuali in linea con la recente circolare E.N.A.C. APT 31 dell'8 giugno 2009, citata in premessa;

gli indicatori a scelta sono 8 di cui:

3 misurabili in termini quantitativi;

5 misurabili come percezione (soddisfazione degli utenti);

che l'equilibrio tra indicatori relativi alla funzionalità dell'aeroporto e quelli relativi al comfort dell'utenza è rispettato, così come quello relativo agli indicatori misura-

bili fisicamente e per il tramite di sondaggi, anche tenuto conto dell'incremento del numero di indicatori da considerare obbligatori;

che per quanto riguarda i valori obiettivo fissati per il quadriennio:

sia le «Linee guida» che il contratto di programma tipo stabiliscono che in ciascun contratto di programma gli obiettivi siano fissati ed espressi in termine di incremento percentuale rispetto all'anno base, essendo così inseriti nella formula, e non in valore assoluto, da utilizzarsi invece per la Carta dei servizi e che tale osservazione era stata già condivisa da E.N.A.C. per Contratti di programma, già sottoposti all'esame di questo Comitato;

più specificatamente, i valori obiettivo, di cui sopra, devono essere indicati, per il quadriennio 2009-2012, come incremento rispetto all'anno ponte 2008 e che il relativo prospetto deve quindi contenere in tutto 5 colonne e gli incrementi in termini percentuali devono essere esposti solo per i quattro anni del contratto, rispetto all'anno base 2008, eliminando, pertanto, la tabella riprodotta all'allegato n. 5 l'anno 2007;

il totale dei pesi attribuiti ai singoli indicatori di qualità deve essere pari a 1 e non 0,998;

che per quanto riguarda gli indicatori di qualità ambientale:

tali indicatori sono conformi a quelli stabiliti dalle «Linee guida»;

il totale dei pesi attribuiti ai singoli indicatori deve essere pari a 1 e non 1,002;

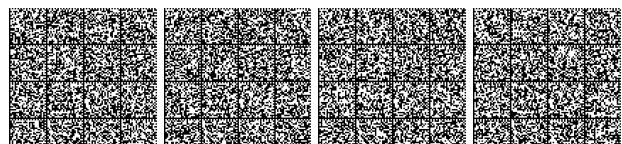
Esprime parere favorevole

sugli schemi di Contratto di programma E.N.A.C.-AdP 2009-2012 relativi agli scali aeroportuali di Bari e Brindisi, a condizione che:

le premesse del Contratto di programma siano integrate con il richiamo alla comunicazione della Commissione UE, già citata, recante «Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali»;

l'art. 4 sia integrato con una clausola di carattere transitorio che, in attuazione del disposto riportato nelle premesse dell'art. 3 del decreto-legge n. 185/2008, convertito dalla legge n. 2/2009, preveda: a) l'applicazione della formula tariffaria per il 2009 senza la componente contrassegnata con Pt (tasso di inflazione programmato per il 2009 dal DPEF 2009-2013); b) la determinazione delle tariffe valide dal 1° gennaio 2010, tenendo conto del tasso di inflazione programmato cumulato a partire dal 2009;

il gestore aeroportuale, relativamente al valore soglia della leva finanziaria così come inserito all'art. 6 dello Schema di contratto di programma, nel periodo regolatorio 2009-2012 ponga in essere ogni misura ritenuta idonea a consentire, almeno in via tendenziale, il raggiungimento di tale obiettivo in modo tale da assicurarne, in ogni caso, l'effettivo e concreto conseguimento a partire dal periodo regolatorio successivo a quello in esame;



l'art. 12 sia integrato in modo da prevedere che tutti gli interventi inclusi nel piano degli investimenti siano dotati di CUP;

sia prevista una clausola, simmetrica a quella recata dal comma 3 dell'art. 14, e che quindi, conformemente a quanto previsto dalle «Linee guida», consenta il recupero a tariffa degli interventi realizzati nell'anno 2008, considerato «anno-ponte», e ne determini le modalità della relativa valutazione;

l'allegato 5 allo schema di contratto (Piano della qualità e dell'ambiente), indichi i valori obiettivo, per il quadriennio 2009-2012, come incremento rispetto all'anno ponte 2008;

per quanto attiene ai valori obiettivo fissati per il quadriennio, il totale dei pesi attribuiti ai singoli indicatori di qualità deve essere pari a 1 e non 0,998;

per quanto attiene agli indicatori di qualità ambientale il totale dei pesi attribuiti ai singoli indicatori ambientali deve essere pari a 1 e non 1,002;

Invita

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a trasmettere a questo Comitato la direttiva interministeriale che autorizza l'E.N.A.C. a individuare criteri più flessibili per il riparto del margine commerciale ai fini del calcolo della misura dei diritti aeroportuali;

a vigilare affinché E.N.A.C. provveda ad effettuare adeguate e puntuale verifiche sul rispetto delle previsioni contenute nel Contratto di programma da parte del gestore aeroportuale, assicurando nel contempo un monitoraggio costante;

a trasmettere a questo Comitato lo schema di Contratto di programma valido per il successivo quadriennio regolatore 2013-2016, corredata da una relazione nella quale siano riportati gli esiti complessivi di tali verifiche e rappresentate eventuali criticità;

ad attivarsi affinché nella costruzione delle dinamiche tariffarie da effettuare in occasione dei prossimi contratti di programma venga effettuata un'analisi di benchmark anche su società operanti in altri settori del comparto dei trasporti.

Roma, 31 luglio 2009

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 23 ottobre 2009

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 167

09A13447

AUTORITÀ PER LE GARANZIE NELLE COMUNICAZIONI

DELIBERAZIONE 6 ottobre 2009.

Consultazione pubblica concernente i modelli Q1 e Q2 dell'informativa economica di sistema. (Deliberazione n. 559/09/CONS).

L'AUTORITÀ PER LE GARANZIE NELLE COMUNICAZIONI

Nella sua riunione di Consiglio del 6 ottobre 2009;

Vista la legge 31 luglio 1997, n. 249, pubblicata nel supplemento ordinario n. 154/L alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - serie generale - del 31 luglio 1997, n. 177;

Visto il decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177 recante «Testo unico della radiotelevisione», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 7 settembre 2005, n. 208 - supplemento ordinario n. 150/L;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), ed, in particolare l'art. 2, comma 301;

Vista la legge 28 febbraio 2008, n. 31, recante «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni urgenti in materia finanziaria»;

Vista la propria delibera n. 129/02/CONS del 24 aprile 2002, recante «Informativa economica di sistema», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 100 del 30 aprile 2002;

Vista la propria delibera n. 66/09/CONS del 13 febbraio 2009 recante «Regolamento in materia di obblighi di programmazione ed investimento a favore di opere europee e di opere di produttori indipendenti adottato ai sensi degli articoli 6 e 44 del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 67 del 21 marzo 2009;

Considerato che ai sensi degli articoli 6 e 44 del citato decreto legislativo n. 177 del 2005, come modificati dalle leggi n. 244 del 2007 e n. 31 del 2008, l'Autorità stabilisce le modalità di comunicazione dell'adempimento degli obblighi di cui all'art. 44 del decreto legislativo n. 177 nel rispetto dei principi di riservatezza previsti dal codice di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e le sanzioni in caso di inadempienza;

Considerato che ai sensi dell'art. 9, comma 1, del regolamento approvato con delibera n. 66/09/CONS, le modalità di comunicazione degli obblighi di diffusione e di investimento di cui agli articoli 6 e 44 del Testo unico e del citato regolamento sono definite con separato provvedimento di modifica dell'Informativa economica di sistema di cui alla delibera n. 129/02/CONS, da sottoporre a preventiva consultazione degli operatori interessati;

Rilevata pertanto la necessità di deliberare con apposito provvedimento le necessarie modifiche all'Informativa economica di sistema di cui alla delibera n. 129/02/CONS, al fine di aggiornare i modelli per la comunicazione dei dati concernenti gli obblighi di diffusione e di inve-

