

quanto a 6,0 milioni di euro, su «stanziamenti di bilancio» dell'Ateneo, costituiti da assegnazioni del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca nonché da assegnazioni di altri Enti;

quanto a 12,6 milioni di euro, su risorse riportate alla voce «altro» del quadro delle disponibilità e derivanti da finanziamenti di Comune, Provincia e Regione;

che nell'elenco annuale 2010 sono inclusi otto dei succitati interventi, di priorità intermedia e del costo complessivo di 5,2 milioni di euro, le cui date di avvio lavori iniziano dal secondo trimestre del predetto anno e le cui date di fine lavori sono previste nel corso dello stesso 2010 per quattro interventi e nel corso del 2011 e del 2012 per i rimanenti quattro interventi;

Esprime

parere di compatibilità del Programma triennale 2010-2012 dell'Università degli studi della Tuscia con i documenti programmativi vigenti, fermo restando che la parte di Programma successiva al 2010 troverà attuazione nei limiti degli stanziamenti di bilancio;

Invita

l'Università degli studi della Tuscia a trasmettere a questo Comitato l'aggiornamento del Programma per il triennio 2011-2013, corredata da una relazione che illustra lo stato di attuazione del Programma di cui alla presente delibera, evidenziandone eventuali criticità, ed esponga le caratteristiche essenziali dell'aggiornamento stesso, indicando i criteri adottati per l'individuazione dell'ordine di priorità degli interventi e evidenziando, alla luce di detti criteri, gli eventuali scostamenti rispetto al Programma approvato con la presente delibera;

il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca:

a trasmettere il Programma triennale concernente i capitoli di spesa sui quali vengono, tra l'altro, imputati i finanziamenti assegnati alle università per la realizzazione degli interventi di competenza, al fine di consentire a questo Comitato di disporre di un quadro programmativo generale di riferimento;

a corredare tale Programma con una relazione che illustra tematiche e criticità del settore.

Roma, 13 maggio 2010

*Il vice Presidente: TREMONTI*

*Il Segretario: MICCICHÈ*

10A12051

DELIBERAZIONE 13 maggio 2010.

**Aeroporto di Bologna - Contratto di programma Enac-Sab 2010-2013 (legge n. 248/2005).** (Deliberazione n. 28/2010).

#### 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 successive modifiche ed 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 (ENAC);

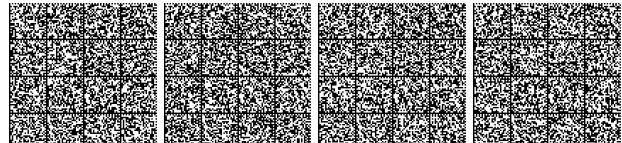
Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

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

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, che dispone la proroga, al 31 dicembre 2010, delle disposizioni di cui al decreto legge e relativa legge di conversione citati nel precedente capoverso «con esclusione della regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, nonché dei servizi di trasporto ferroviario sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, nonché delle tariffe postali agevolate,»;

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 (G. 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;

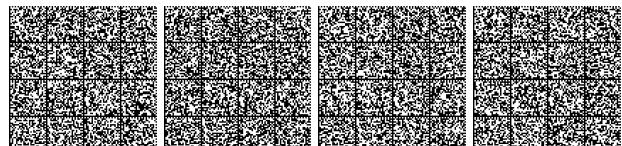
Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 38 (*Gazzetta Ufficiale* n. 221/2007), con la quale questo comitato ha approvato il documento tecnico denominato «Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva» e che sostituisce il citato schema di riordino 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 N.A.R.S. 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 16 febbraio 2010, n. 674, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema del contratto di programma tra ENAC e la società aeroporto di Bologna S.p.A. (S.A.B.), corredata da documentazione di supporto, e la successiva nota del 24 febbraio 2010, n. 7956, con la quale ha chiesto l'iscrizione



zione dell'argomento all'O.D.G. di questo comitato per il prescritto parere;

Visto il parere n. 1/ 2010 reso dal N.A.R.S. nella seduta del 20 aprile 2010;

Viste le delibere numeri 44 e 45, entrambe del 26 giugno 2009, e la delibera n. 78 del 31 luglio 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» di Napoli Capodichino, e di Bari e Brindisi ha nelle premesse:

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 la significativa differenziazione esistente tra gli scali aeroportuali nazionali; 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 concessori e di differenti assetti dei servizi prestati;

raccomandato di coinvolgere il N.A.R.S. nell'elaborazione di un documento di certificazione della contabilità regolatoria condiviso che, da un lato, possa semplificare gli adempimenti normativi ex articoli 11-nonis 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»;

Vista la direttiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 31 luglio 2009 (*Gazzetta Ufficiale* n. 196/2009), con la quale è stato autorizzato l'E.N.A.C. anche in considerazione delle esigenze emerse nel corso delle consultazioni svolte con l'utenza aeroportuale, ad 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 il traffico passeggeri movimentato nel 2008 è stato pari a 4.224.792 unità con un tasso di crescita medio annuo nel periodo 1999-2008 pari a circa il 7,3 per cento, ad esclusione dell'anno 2004 in cui l'aeroporto, per lavori, è rimasto chiuso nella stagione estiva (S.A.B.);

che il tasso di crescita del traffico stimato dal gestore è pari a circa il 28 per cento per l'intero periodo regolatorio più l'anno base, con un tasso crescita medio annuo del 5,4 per cento, in linea con le previsioni dei maggiori organismi internazionali - IATA, ICAO, Eurocontrol. Le previsioni di traffico presentate da S.A.B. prendono, in particolare, a riferimento le previsioni IATA 2008, cui sono applicati fattori correttivi differenti a seconda dell'anno di riferimento e della tipologia di traffico considerata (linea, charter, low cost, aviazione generale, transiti e merci), al fine di tenere conto dell'impatto sul traffico di diversi elementi (l'andamento degli anni passati, le specificità legate alla posizione dello scalo sul territorio e l'impatto dell'aumento previsto dell'offerta di Ryanair da/per Bologna. Fonte: Relazione istruttoria E.N.A.C.);

che, con convenzione 98 del 12 luglio 2004 - approvata con decreto interministeriale del 15 marzo 2006 emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze - la società aeroporto di Bologna (S.A.B.), costituita il 5 ottobre 1981, e partecipata per oltre il 97 da enti pubblici, ha assunto la gestione totale dell'aeroporto di Bologna;

che, con decreto interministeriale emanato - in data 15 marzo 2006 - 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., dalla società, il 19 gennaio 1998, e dunque in data antecedente alla entrata in vigore della revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, la S.A.B. è divenuta affidataria della gestione totale dell'aeroporto di Bologna per una durata pari a 40 anni (con scadenza al 27 dicembre 2043);

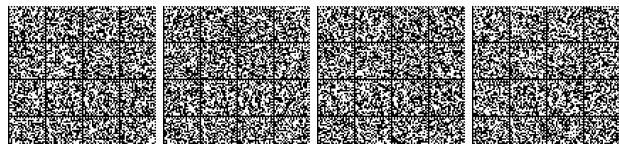
che il contratto in oggetto, riferito al periodo regolatorio 2010-2013, stabilisce per ciascun servizio regolamentato:

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 2009-2013 ammonta a 117,7 milioni di euro, di cui 94,2 milioni di euro nel periodo regolatorio (2010 - 2013), totalmente finanziati dal gestore;

che tali investimenti, a fronte delle previsioni di crescita del traffico, mirano in primo luogo all'ampliamento e alla riqualifica dell'aerostazione e all'adeguamento del sistema di smistamento bagagli. Dal lato air side, il piano include l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili esistenti e la realizzazione di nuovi piazzali, uno dei quali dedicato alla principale compagnia low cost;

che il fatturato del gestore nel 2008, individuato quale anno-base ai fini della costruzione della dinamica di costi e tariffe, è stato pari a 57,3 milioni di euro (Bilancio di esercizio S.A.B. 2008); il totale dei ricavi da contabilità regolatoria risulta pari a 56,5 milioni di euro come dichiarato dalla società Ernst & Young di certificazione che ha altresì attestato 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 il margine netto complessivo risulta pari (nel limite del 50 per cento fissato dalle Linee guida) a 2,8 milioni di euro, al netto di quanto ascrivibile al parcheggio autovetture in lunga sosta (125.000 euro). La società ha richiesto la deroga dall'applicazione della norma sul margine commerciale per la sola attività del parcheggio lunga sosta interno all'aeroporto; in particolare, la società ha richiesto di non considerare all'interno dei servizi non regolamentati i costi e i ricavi (ed il relativo margine) del parcheggio a lunga sosta P4. In relazione all'istanza di deroga, al fine di definire il «mercato rilevante», l'E.N.A.C. ha valutato la sostituibilità dei servizi dal lato dell'offerta, verificando che il parcheggio in esame soddisfa i requisiti di concorrenza e di esternalità al sedime aeroportuale;

che l'E.N.A.C. ha riconosciuto a S.A.B. un valore dell'equity beta pari a 0,80 in ragione del rapporto Debt/Equity di circa 20/80 corrispondente alla leva finanziaria specifica di S.A.B. pari a 0,0024;

che il WACC riconosciuto alla S.A.B per il periodo regolatorio 2010-2013 è pari a 10,47 per cento (WACC pre tax nominale) in linea con quello riconosciuto ai gestori già titolari di contratti di programma e che, a fronte della struttura finanziaria della S.A.B., viene riconosciuto al gestore un premio al debito pari a 4,95 per cento a fronte di un risk free rate pari a 4,69 per cento, valore corrispondente all'anno base (2008);

che gli obiettivi di crescita della produttività tengono conto 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 prossimi a quelli indicati nelle linee guida. Non sono invece disponibili benchmark di produttività ricavabili da operatori efficienti aventi caratteristiche simili a quelle del gestore;

che, per quanto concerne la qualità, gli indicatori prescritti dalle Linee guida consistono in 4 obbligatori e 8 a scelta. Si precisa che, il CdP in argomento, ne individua soltanto tre tra gli obbligatori, mentre l'indicatore «disponibilità punti di informazione operativi (TPHP/no punti informazione)» è inserito solo come percezione dei passeggeri anziché con l'unità di misura prescritta;

che non è rispettato l'equilibrio tra i due set di indicatori (relativi alla funzionalità dello scalo ed al comfort dei passeggeri), prescritti dalle linee guida in parti uguali, in quanto ai sette indicatori di funzionalità è stato attribuito un peso complessivo pari al 70 per cento, con maggior impatto sulla tariffa ed ai cinque indicatori sul comfort è stato attribuito un peso del 30 per cento;

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

la percezione del «livello di pulizia in aeroporto» indica un decadimento del valore per l'anno base 2008, e un ulteriore decadimento per il 2010 senza miglioramenti nel triennio successivo;

la percezione sulla «presenza di segnaletica chiara e comprensibile» indica un decadimento per l'anno base 2008 e ulteriore decadimento nel 2011 e 2012, con miglioramento solo nel biennio successivo;

i tempi di attesa al controllo radiogeno e al check-in sono indicati con una variazione percentuale nel corso degli anni con il segno (+) cioè con i tempi più elevati; vanno corrette con il segno (-) ad indicare un obiettivo di miglioramento.

che gli indicatori di qualità ambientale sono conformi a quelli stabiliti dalle linee guida;

che per l'indicatore «trattamento acque reflue», al quale è stato attribuito un peso del 25 per cento, sono stati indicati anche tre sottoindicatori con sommatoria dei pesi inferiore al 25: si deve ritenere che sia prevista anche una classe di «altre sostanze disciolte», non evidenziata, con peso complementare agli altri;

#### Esprime parere favorevole

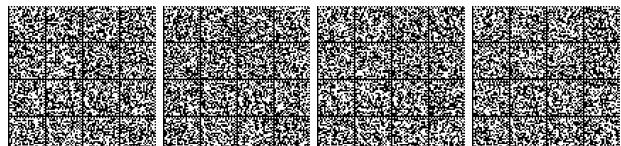
sullo schema di contratto di programma E.N.A.C.-S.A.B. 2010-2013 relativo allo scalo aeroportuale di Bologna a condizione che l'art. 16 del CdP sia rivisto alla luce delle sotto elencate indicazioni:

l'indicatore «Percezione qualità complessiva del servizio di informazione» sia sostituito con l'indicatore «Disponibilità punti di informazione operativi» con unità di misura TPHP/n° punti di informazione, qualificato come obbligatorio dall'art. 11 delle linee guida;

i pesi dei diversi indicatori siano ridistribuiti in modo da riequilibrare al 50 per cento ciascuno dei due set di indicatori relativi alla «funzionalità dell'aeroporto» e al «comfort dei passeggeri» (ora nel rapporto 70/30);

nello sviluppo delle variazioni percentuali degli obiettivi per il quadriennio, riportare con il segno meno i valori relativi agli indicatori espressi con unità di misura in minuti, ad indicare un loro miglioramento;

nella tabella degli indicatori di qualità ambientale evidenziare l'indicatore «trattamento acque reflue» con il suo peso percentuale in modo che la sommatoria dei pesi sia pari al 100 per cento. I sottoindicatori possono essere indicati con i relativi pesi messi tra parentesi a significa-



re che essi non contano ai fini del calcolo dell'Indicatore sintetico; in alternativa, eliminare il peso attribuito all'indicatore totale e sostituirlo con i pesi parziali;

si ritiene, infine, che debbano essere ricalcolati, per i quattro anni del programma, i valori dell'indicatore sintetico relativo alla qualità.

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 regolatorio 2014-2017, 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, 13 maggio 2010

*Il vice Presidente: TREMONTI*

*Il segretario: MICCICHÉ*

*Registrato alla Corte dei conti il 16 settembre 2010*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 134.*

10A12050

## GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

PROVVEDIMENTO 16 settembre 2010.

**Ripresa dei lavori preparatori relativi al codice di deontologia e di buona condotta per il trattamento dei dati personali effettuato a fini di informazione commerciale.**

### IL GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Nella riunione odierna, in presenza del prof. Francesco Pizzetti, presidente, del dott. Giuseppe Chiaravalloti, vice presidente, del dott. Mauro Paissan e del dott. Giuseppe Fortunato, componenti, e del dott. Daniele De Paoli, segretario generale;

Vista la deliberazione del 10 aprile 2002, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana dell'8 maggio 2002, n. 106, con la quale il Garante ha promosso la sottoscrizione di alcuni codici di deontologia e di buona condotta in conformità alla legge n. 675/1996 (art. 31, comma 1, lettera h)) e al d.lg. n. 467/2001 (art. 20, comma 1);

Rilevato che tra tali codici figurava anche quello relativo al trattamento di dati personali svolto a fini di informazione commerciale (prevedendo anche, in correlazione con quanto previsto dall'art. 10, comma 4, della legge n. 675/1996, modalità semplificate per l'informativa all'interessato e idonei meccanismi per favorire la qualità e l'esattezza dei dati raccolti e comunicati);

Rilevato che alcuni soggetti hanno aderito all'invito formulato pubblicamente dal Garante comunicando a questa Autorità la volontà di partecipare all'adozione di tale codice di deontologia e di buona condotta;

Rilevato che è successivamente entrato in vigore il Codice in materia di protezione dei dati personali (d.lg. 30 giugno 2003, n. 196) secondo il quale il Garante promuove la sottoscrizione di un codice di deontologia e di buona condotta per il trattamento dei dati personali effettuato a fini di informazione commerciale, prevedendo anche, in correlazione con quanto previsto dall'art. 13, comma 5, modalità semplificate per l'informativa all'interessato e idonei meccanismi per favorire la qualità e l'esattezza dei dati raccolti e comunicati. (art. 118);

Rilevato che con provvedimento del 14 maggio 2009 di "Esonero dall'informativa per l'Associazione nazionale tra le imprese di informazioni commerciali e di gestione del credito(ANCIC)", pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 6 giugno 2009, n. 129, il Garante ha individuato modalità semplificate per rendere l'informativa all'interessato;

Visto l'art. 12 del Codice, in base al quale spetta al Garante: a) promuovere nell'ambito delle categorie interessate la sottoscrizione di codici di deontologia e di buona condotta per determinati settori, nell'osservanza del principio di rappresentatività e tenendo conto dei criteri direttivi delle raccomandazioni del Consiglio d'Europa sul trattamento di dati personali; b) verificarne la conformità alle leggi e ai regolamenti anche attraverso l'esame di osservazioni di soggetti interessati; c) contribuire a garantire la diffusione e il rispetto;

Visto l'art. 27 della direttiva n. 95/46/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 ottobre 1995, ai sensi del quale gli Stati membri e la Commissione incoraggiano l'elaborazione di codici di condotta destinati a contribuire, in funzione delle specificità settoriali, alla corretta applicazione delle disposizioni nazionali di attuazione della direttiva, adottate dagli Stati membri;

Rilevata la necessità di promuovere la ripresa dei lavori preparatori relativi al codice di deontologia e di buona condotta di cui al citato art. 118, dopo l'interruzione che si è registrata nel periodo antecedente e successivo all'entrata in vigore del Codice; ciò anche in ragione dei numerosi ricorsi, reclami, segnalazioni e richieste di parere sopravvenuti in riferimento a tale ambito di trattamento;

