

DELIBERA 1° agosto 2014.

Schemi di contratto di programma e di contratto di servizio per i trienni 2010-2012 e 2013-2015 da stipulare tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro della difesa, e l'E.N.A.V. S.P.A. (Delibera n. 29/2014).

**IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

Visto il Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i.;

Visto il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, recante «Approvazione della Convenzione internazionale per l'aviazione civile» stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944;

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

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

Vista la legge 15 febbraio 1985, n. 25, recante, tra l'altro, «Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile e di utilizzo del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta»;

Visto il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante «Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime», convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 5 maggio 1989, n. 160;

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

Vista la legge 20 dicembre 1995, n. 575, recante «Adezione della Repubblica italiana alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol)», firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e gli atti internazionali successivi, tra cui in particolare l'accordo multilaterale sui canoni di rotta;

Vista la legge 21 dicembre 1996, n. 665, concernente «Trasformazione in ente pubblico economico dell'Agenzia autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale», e visto, in particolare, l'art. 2, con cui si affidano all'Ente l'organizzazione e la gestione dei servizi di assistenza al volo e dei relativi compiti, e l'art. 9, concernente il contratto di programma ed il contratto di servizio;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, concernente «Istituzione 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, recante «Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della comunità»;

Vista l'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144, che prevede la costituzione, presso questo Comitato, di un Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP);

Vista la legge 29 gennaio 2001, n. 10, recante «Disposizioni in materia di navigazione satellitare» e visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 maggio 2005, concernente «Ripartizione del fondo di cui all'art. 1, commi 3, 4 e 6» di detta legge;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, recante «Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti» e visto, in particolare, l'art. 26, concernente il recepimento degli annessi alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile;

Visto il decreto legislativo 11 novembre 2003, n. 333, recante «Attuazione della direttiva 2000/52/CE, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese»;

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

Visto il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, concernente «Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265», poi modificato ed integrato con il decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151;

Visto il decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, recante «Misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria», convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, e visto, in particolare, gli articoli da 11-sexies a 11-terdecies, che dettano indicazioni per il settore aeroportuale, prevedendo - tra l'altro - che i coefficienti unitari di tassazione vengano determinati secondo parametri di efficientamento dei costi indicati nel contratto di programma, che deve assegnare un obiettivo di recupero della produttività in base agli specifici elementi di cui all'art. 11-sexies, comma 1, lettera f);

Visto il regolamento (CE) della Commissione 20 dicembre 2005, n. 2096/2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;

Visto il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, recante «Attuazione della direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile»;

Visto il regolamento (CE) della Commissione 6 dicembre 2006, n. 1794/2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea;

Visto l'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233, che trasferisce alla Presidenza del Consiglio dei ministri, il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera di questo Comitato 8 maggio 1996 (G.U. n. 138/1996);

Visto il decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118, recante «Attuazione della Direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo»;



Vista la legge 3 agosto 2009, n. 102, che all'art. 3, per la realizzazione degli interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e dei sistemi necessari per assicurare la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea negli aeroporti in detto articolo individuati, autorizza la spesa di 8,8 milioni di euro per l'anno 2009 e di 21,1 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2010-2012;

Visto il regolamento (UE) della Commissione 29 luglio 2010, n. 691/2010, che ha modificato il regolamento (CE) n. 2096/2005;

Visto il regolamento (UE) della Commissione 16 dicembre 2010, n. 1191/2010, che modificato il regolamento (CE) n. 1794/2006, disciplinando l'applicazione degli schemi di performance per i servizi della navigazione aerea;

Vista la decisione della Commissione 21 febbraio 2011, n. 2011/121/UE, con la quale sono stati fissati gli obiettivi prestazionali e le soglie di allarme a livello dell'Unione europea per la fornitura di servizi di navigazione aerea per il periodo 2012-2014;

Visto l'art. 4, comma 41, della legge 12 novembre 2011, n. 183, che ha modificato il comma 10, dell'art. 5 del citato decreto-legge n. 77/1989, recante «Disposizioni urgenti in materia di trasporti e concessioni marittime», convertito con legge n. 160/1989;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che all'art. 36 conferma la competenza di questo Comitato, tra l'altro, in materia di contratti di programma e di atti convenzionali con particolare riguardo ai profili di finanza pubblica;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) della Commissione 3 maggio 2013, n. 390/2013, con il quale sono state stabilite le misure necessarie per migliorare le prestazioni complessive dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete per il traffico aereo generate all'interno delle regioni europee (EUR) e dell'Africa (AFI) dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO), a decorrere dal 1° gennaio 2015;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) della Commissione 3 maggio 2013, n. 391/2013 con il quale, in sostituzione del regolamento (CE) n. 1794/2006, a decorrere dal 1° gennaio 2015 è stato revisionato il sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea;

Visto l'art. 25, comma 5, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, che consente l'utilizzo, per la compensazione dei costi sostenuti da Enav S.p.A. nell'anno 2012, delle disponibilità residue delle risorse iscritte in bilancio per l'anno 2012 destinate ai Contratti di servizio e di programma dell'Enav S.p.A. di cui all'art. 5, comma 10, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160;

Visto il decreto 22 aprile 1997, emanato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro e recante «Approvazione del Regolamento amministrativo-contabile dell'Ente nazionale di assistenza al volo», e visti in particolare gli artt. 2 e 3;

Visto il decreto 5 maggio 1997, emanato dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, recante «Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari fra Eurocontrol e lo Stato italiano»;

Visto il decreto 27 maggio 1997, emanato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e della difesa, e recante «Approvazione dello Statuto dell'Ente nazionale di assistenza al volo» e visti in particolare gli articoli 3, 5 e 6 dello stesso;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 13 luglio 2005, recante «Disciplina delle modalità e dei tempi per l'assunzione del concreto esercizio, da parte di Enac, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso Ente della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di Enav S.p.A., corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione da trasferire a Enac»;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 25 luglio 2008, riguardante la disciplina del trasporto aereo di Stato;

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

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 16 dicembre 2009, recante «Determinazione dell'esponente da utilizzare per calcolare le unità di servizi terminali a decorrere dal 1° gennaio 2010 e per il periodo transitorio previsto dal regolamento CE n. 1794/2006»;

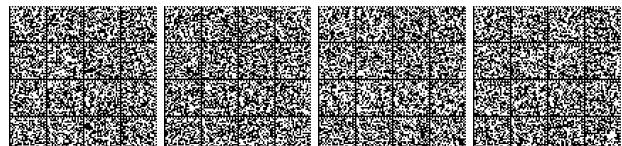
Vista la delibera 22 luglio 2010, n. 66 (G.U. n. 195/2011), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - di concerto con Ministeri dell'economia e delle finanze e della difesa - e Enav S.p.A. per il triennio 2007-2009 e sullo schema del contratto di servizio relativo al medesimo triennio;

Vista la nota 6 dicembre 2013, n. 41767, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, ai fini della sottoposizione a questo Comitato, gli schemi del Contratto di programma e del Contratto di servizio per il triennio 2010-2012, corredati da allegati tecnici;

Vista la nota 23 dicembre 2013, n. 44075, con la quale il Capo di Gabinetto del citato Ministero ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di successiva seduta di questo Comitato di alcuni argomenti, tra cui i citati schemi di Contratto di programma e di Contratto di servizio;

Vista la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 1° aprile 2014, n. 12925, con la quale, in esito a richiesta avanzata dal NARS nel corso della riunione istruttoria del 28 marzo 2014, sono stati inviati gli schemi del Contratto di programma e del Contratto di servizio per il triennio 2013-2015, corredati da allegati tecnici, per la contestuale sottoposizione a questo Comitato;

Vista la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 16 aprile 2014, n. 15403, con la quale sono stati inviati ulteriori elementi istruttori richiesti con nota RIPE n. 1740 del 10 stesso mese, successivamente integrati da specifiche tecniche da parte di Enav S.p.A.;



Visto il parere n. 3/2014 reso dal NARS nella seduta del 28 maggio 2014, alla quale hanno partecipato, su invito del coordinatore, anche rappresentanti del Ministero della difesa in relazione al previsto concerto da formulare sui contratti in questione;

Considerato che, nelle more della definizione del Contratto di programma, l'Enav ha continuato a svolgere senza soluzione di continuità la propria attività istituzionale;

Rilevato in via generale, che gli schemi in questione sono stati sottoposti a questo Comitato per il triennio 2010-2012 oltre il periodo di regolazione e per il triennio 2013-2015 nel corso della seconda annualità, ma in maniera contestuale al fine di ricondurre le procedure approvative a tempistiche programmate adeguate;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

1) per quanto concerne gli schemi di Contratto di programma:

che detti schemi, come previsto dall'art. 9 della legge n. 665/1996, definiscono e disciplinano:

i servizi di assistenza al volo e le connesse prestazioni che la società è obbligata a fornire;

gli obiettivi e i parametri di sicurezza e qualità dei servizi;

il piano di investimenti correlato al perseguitamento delle finalità istituzionali;

i rapporti con le istituzioni, enti, società ed organismi internazionali che operano nel settore della navigazione aerea e dell'aviazione civile in generale;

le verifiche, gli obblighi di adeguamento e le sanzioni per i casi di inadempienza;

che le tariffe di assistenza al volo in rotta e in terminale per gli anni 2010 e 2011 sono state stabilite, rispettivamente, secondo le metodologie CUT (coefficiente unitario di tariffazione di rotta) e CTT (coefficiente di tariffazione di terminale), e che i costi ammessi per la determinazione dei coefficienti tariffari sono trattati secondo il metodo del full cost recovery, con l'esclusione dei costi operativi e del personale (IRAP esclusa) a cui si applica il metodo del cost cap, che postula l'applicazione di obiettivi di efficientamento;

che dall'anno 2012 le tariffe per i servizi di rotta sono individuate in base ai Piani nazionali di performance prescritti dai regolamenti UE n. 691/2010 e n. 1794/2006, come modificato dal regolamento UE n. 1191/2010 e che il 1° Piano, valido per il triennio 2012-2014, è stato approvato dalla Commissione nel dicembre di detto anno ed è entrato in vigore retroattivamente al 1° gennaio stesso anno sì che da tale data lo schema regolatorio individuato dal Contratto di programma e il meccanismo che ne è alla base (cost cap) è applicato alla sola attività di terminale;

che, come specificato all'art. 8 del Contratto 2013-2015, le tariffe CTT e CUT relative all'anno 2015 debbono essere applicate in conformità a quanto previsto ai punti 1 e 2 dell'art. 10 del regolamento UE n. 390/2013 e che il contratto reca l'impegno delle parti di anticipare, per quanto concerne le tariffe di terminale, al 2014 l'effetto dell'introduzione delle 3 fasce di traffico individuate dal regolamento n. 391/2013 sulla base dei movimenti di

trasporto aereo registrati negli aeroporti nazionali e per le quali debbono essere fissate tariffe CTT differenziate; impegno che, giusta quanto pubblicizzato dalla società, è stato assolto ed ha comportato riduzioni per gli aeroporti collocati nelle prime due fasce;

che il gruppo tecnico di lavoro, composto da rappresentanti dei Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero della difesa, dell'Enav S.p.A. e dell'Enac, che ha effettuato l'istruttoria in vista della stipula del contratto 2010-2012, in relazione alla mancanza di una tempestiva formalizzazione della citata delibera n. 66/2010, ha considerato la misura di efficientamento individuata nella delibera stessa quale obiettivo da conseguire a partire dall'annualità 2012, fermo restando quanto in vigore per il 2010 e il 2011;

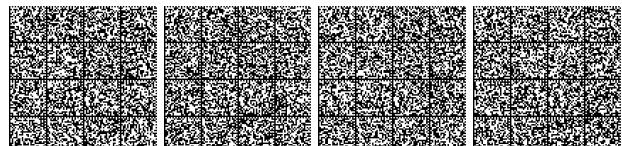
che il medesimo citato gruppo tecnico di lavoro, vista la particolare dinamica negativa del traffico determinata da fattori esogeni nelle annualità 2011, 2012 e 2013, ha condiviso di individuare come meccanismo di sterilizzazione degli effetti sul traffico (ai fini di verifica del grado di efficientamento realizzato dall'Enav) una procedura coerente con la disciplina della «Ripartizione del rischio» del costo e del traffico, prevista dall'art. 11-bis, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1794/2006 così come modificato dal regolamento (UE) n. 1191/2010, recepita negli allegati J degli schemi di Contratto di programma;

che la società nell'annualità 2010 ha raggiunto un livello di efficientamento del 2 per cento, nell'annualità 2011 dell'1,6 per cento, nell'annualità 2012 del 3 per cento in riferimento alla sola attività di terminale in base al meccanismo di sterilizzazione del traffico sopra richiamato e applicando il coefficiente d'inflazione programmata individuato dal Fondo monetario internazionale coerentemente con l'Allegato J che fa implicito riferimento alla prassi comunitaria;

che ciascun schema di Contratto di programma è corredata, tra l'altro, dal piano degli investimenti, soggetto a rimodulazione annuale in base alle esigenze di gestione e di modifiche in corso d'esercizio a causa di situazioni contingenti e non prevedibili; in particolare il piano degli investimenti 2010-2012 prevedeva investimenti per complessivi 672,13 milioni di euro, mentre il piano degli investimenti allegato al contratto di programma 2013-2015 prevede investimenti in autofinanziamento nell'arco temporale 2013-2017 per complessivi 578,6 milioni di euro cui sono da aggiungere interventi per altri 62,91 milioni di euro qualora vengano concessi i relativi «finanziamenti esterni»;

che l'Enav nella documentazione integrativa trasmessa con riferimento alle richieste formulate dal NARS in sede istruttoria ha presentato una rendicontazione degli investimenti realizzati in autofinanziamento a valere sui contratti 2007-2009 e 2010-2012 e ha fornito precisazioni in ordine alle modalità di copertura degli investimenti realizzati con «finanziamenti esterni», specificando altresì gli importi incassati nel periodo 2009-2012 ai sensi della legge n. 102/2009 e le quote sinora utilizzate;

che il Contratto di programma 2013-2015 avvia a soluzione la problematica degli aeroporti militari per i quali è previsto il trasferimento dell'espletamento dei servizi di navigazione aerea a Enav;



2) per quanto concerne gli schemi di Contratto di servizio:

che detti schemi, come previsto dall'art. 9 della legge n. 665/1996, definiscono e disciplinano:

i corrispettivi economici e le modalità di erogazione dei servizi resi in condizione di non remunerazione diretta dei costi;

gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati anche in base alla normativa comunitaria;

le sanzioni in caso di inadempienza;

che nello specifico, il Contratto di servizio 2010-2012 individua, quali servizi istituzionali resi in condizioni di non remunerazione diretta dei costi e quindi a carico dello Stato, i medesimi servizi considerati nei contratto precedente ovvero:

servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta sia nazionale che internazionale forniti dalla società ai voli esentati ai sensi dell'art. 9 del regolamento (CE) n. 1794/2006 e del decreto interministeriale n. 227/T del 28 dicembre 2007: per detti servizi è stato previsto un onere di 15,91 milioni di euro nel 2010, 26,13 milioni di euro nel 2011 e 12,34 milioni di euro nel 2012;

servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale sia nazionale che internazionale forniti dalla società ai voli esentati ai sensi della normativa richiamata all'alinea precedente: per detti servizi è stato previsto un onere di 1,39 milioni di euro nel 2010, 2,25 milioni di euro nel 2011 e di 3,23 milioni di euro nel 2012;

servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale ai voli nazionali ed internazionali, resi negli aeroporti di competenza Enav ai sensi del decreto-legge n. 77/1989, convertito dalla legge n. 160/1989, come modificato dall'art. 11-*sexies* della legge n. 248/2005, ovvero nei c.d. «aeroporti minori» e nei c.d. «aeroporti maggiori»: per detti servizi è previsto un onere di 97,18 milioni di euro (di cui 66,67 milioni di euro per gli «aeroporti minori» e di 30,51 milioni di euro per gli «aeroporti maggiori») nel 2010, di 102,84 milioni di euro (di cui 70,35 milioni di euro per gli «aeroporti minori» e di 32,49 milioni di euro per gli «aeroporti maggiori») nel 2011 e di 50,01 milioni di euro (di cui 33,99 milioni di euro per gli «aeroporti minori» e di 16,02 milioni di euro per gli «aeroporti maggiori») nel 2012;

servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale resi, negli aeroporti di competenza Enav, ai voli nazionali e comunitari soggetti all'abbattimento tariffario del 50% o della diversa misura di cui al decreto emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 5, comma 5, del provvedimento normativo di cui all'alinea precedente: per detti servizi è previsto un onere di 29,08 milioni di euro nel 2010, 35,55 milioni di euro nel 2011 e 20,40 milioni di euro nel 2012;

che il medesimo Contratto di servizio prevede il rimborso dei pagamenti effettuati da Enav a Eurocontrol, per conto della Amministrazioni dello Stato, per assistenza fornita da altri Paesi ad aeromobili della Polizia di Stato e della Guardia di finanza (pari per gli anni 2010, 2011 e 2012 rispettivamente a € 6.343,12, € 1.425,80 e

€ 939,40), nonché la compensazione dei costi sopportati per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa, per un importo di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012;

che il Contratto di servizio 2013-2015 in applicazione di quanto disposto dall'art. 4, comma 41, della legge n. 183/2011 non prevede contributi statuti per i servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale ai voli nazionali ed internazionali, resi negli aeroporti di competenza Enav, ovvero nei c.d. «aeroporti minori» e nei c.d. «aeroporti maggiori»;

servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale resi, negli aeroporti di competenza Enav, ai voli nazionali e comunitari, soggetti all'abbattimento tariffario del 50%;

che tale Contratto di servizio 2013-2015 prevede, analogamente al precedente; che siano rimborsate a Enav le somme anticipate, per conto delle Amministrazioni dello Stato, ad Eurocontrol per i voli effettuati da dette Amministrazioni e che siano compensati i costi per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa per un importo annuo di 30 milioni di euro;

che dal 2012 gli obiettivi di performance relativi alla sicurezza e alla qualità e la relativa reportistica sono definiti e regolati nel Piano nazionale di performance e che comunque nel biennio 2010-2011 si è registrato un significativo miglioramento della qualità rispetto agli anni precedenti;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 1° agosto 2014, n. 3327, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere favorevole:

1) in ordine agli schemi di Contratto di programma e Contratto di servizio per gli anni 2010-2012 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro della difesa - e l'E.N.A.V. S.p.A.;

2) in ordine agli schemi di Contratto di programma e Contratto di servizio per gli anni 2013-2015 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro della difesa - e l'E.N.A.V. S.p.A., a condizione che vengano recepite le seguenti prescrizioni coerenti col citato parere NARS:

a) nel Contratto di programma:

la clausola di cui all'art. 3 concernente il trasferimento degli aeroporti di Brindisi, Treviso e Rimini sia convenientemente rivalutata, per evitare che la sua applicazione comporti una riduzione generalizzata del livello di servizio offerto, anche tenendo conto che la legge n. 102/2009 ha disposto stanziamenti per consentire



l'ammodernamento degli aeroporti in essa citati (tra cui Brindisi, Treviso e Rimini) in vista dell'assunzione dei servizi di navigazione aerea da parte dell'Enav;

l'art. 4, comma 3, sia adeguato riconducendo ad Enav esplicitamente la responsabilità delle attività di gestione e di manutenzione degli impianti;

gli articoli 6 e 7 richiamino in modo puntuale la o le tabelle di riferimento inserite nel Piano di performance;

all'art. 8 sia espunta la seguente clausola: «I Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, della difesa, l'Enac e l'Enav si impegnano a valutare concretamente, nel corso dell'anno 2014, l'individuazione di un adeguato intervento normativo per garantire, a decorrere dal 1° gennaio 2015, la stabilizzazione della tariffa di terminale associata alla fascia 3»;

l'art. 19 venga integrato prevedendo sanzioni anche per i casi di inadempimento di obblighi contrattuali ulteriori rispetto a quelli attualmente considerati, quali ad esempio quelli relativi al rispetto degli obiettivi di qualità;

le modulazioni annuali del Piano di investimenti riportino, oltre alla programmazione per gli anni oggetto del contratto e alle proiezioni per gli anni successivi, anche i valori a consuntivo di quanto realizzato nell'anno precedente;

sia prevista una clausola che impegni la società ad assicurare flussi costanti di informazione a questo Comitato con modalità coerenti col sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999;

b) nel Contratto di servizio: sia inserita una clausola al fine di prevedere e disciplinare sanzioni per i casi di inadempimenti contrattuali.

Roma, 1° agosto 2014

Il Presidente: RENZI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti l'11 dicembre 2014

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze reg. n. 3832

14A09768

CIRCOLARI

AGENZIA PER LA RAPPRESENTANZA NEGOZIALE DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

CIRCOLARE 15 dicembre 2014, n. 4.

Misurazione della rappresentatività sindacale ai sensi dell'art. 43 del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165 - Rilevazione delle deleghe per le ritenute del contributo sindacale - richiesta dati al 31 dicembre 2014.

*At tutte le amministrazioni pubbliche
di cui all'art. 1, comma 2,
del d.lgs. n. 165 del 2001
e p. c.:*

*Al Ministero dell'economia e delle
finanze DAG - Direzione
dei Sistemi Informativi
e dell'Innovazione - SPT
dcsii.dag@pec.mef.gov.it*

*Alla Presidenza del Consiglio dei
ministri Dipartimento della
Funzione Pubblica protocollo
dfp@mailbox.governo.it*

A. PREMESSA

L'art. 43 del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 dispone che l'Aran deve procedere all'accertamento della rappresentatività delle organizzazioni sindacali in corrispondenza dell'inizio di ciascuna stagione contrattuale, provvedendo alla raccolta dei dati associativi ed elettorali all'uopo necessari.

In particolare, con riguardo ai dati associativi, il citato art. 43 pone in capo alle amministrazioni pubbliche l'obbligo di trasmettere all'Agenzia i dati relativi alle dele-

ghe per la trattenuta del contributo sindacale rilasciate dai propri dipendenti in favore delle organizzazioni sindacali operanti nel settore pubblico. Il medesimo articolo definisce le regole di tale trasmissione, ulteriormente declinate dall'art. 19 del Contratto collettivo nazionale quadro del 7 agosto 1998 sulle modalità di utilizzo dei distacchi, aspettative e permessi nonché delle altre prerogative sindacali, come sostituito dall'art. 6 del CCNQ del 24 settembre 2007.

Tanto premesso, ai fini dell'accertamento della rappresentatività per il periodo contrattuale 2016-2018, è necessario acquisire i dati relativi alle deleghe rilasciate dai lavoratori alle organizzazioni sindacali alla data del 31 dicembre 2014.

I dati della rilevazione, come noto, saranno poi sottoposti alla certificazione del Comitato Paritetico previsto dal summenzionato art. 43.

Data la complessità della procedura, che consente all'Aran di accettare la rappresentatività solo dopo la pre detta certificazione, la tempestività con la quale questa Agenzia può adempiere al proprio mandato dipende, in grande misura, dal rispetto dei tempi e dal grado di celerità e di collaborazione di queste Amministrazioni nell'invio dei dati richiesti. Riveste anche particolare importanza la cura nella compilazione delle schede di rilevazione appositamente elaborate dall'Aran per l'acquisizione dei dati.

La rilevazione avverrà esclusivamente mediante procedura on-line. A tal fine, nel sito istituzionale dell'Agenzia, è presente un'Area Riservata alle Pubbliche Amministrazioni attraverso la quale le Amministrazioni dovranno adempiere agli obblighi di trasmissione dei dati all'Agenzia. Si ricorda che per poter accedere a tale Area, occor-

