

in cui il beneficiario ha le sue attività. Tali informazioni devono essere tenute costantemente aggiornate. La documentazione dettagliata relativa a tutte le misure di finanziamenti pubblici deve essere conservata per dieci anni dalla data di concessione delle misure,»

7. Al fine di prevedere un meccanismo di collegamento tra dinamica tariffaria definita dall'ART ed i risultati dell'attività di monitoraggio effettuata dall'Enac all'art. 8 (Ulteriori adempimenti), comma 1:

7.1. inserire alla lettera *j*) il seguente capoverso «La società deve dare evidenza di un eventuale divario tra gli investimenti programmati ed effettuati nel campo dell'intermodalità nonché la riprogrammazione delle opere necessarie ai collegamenti, in particolare quelli ferroviari, con gli aeroporti ai fini del miglioramento dell'intermodalità»;

7.2. introdurre l'ulteriore punto alla lettera *p*) il seguente capoverso: «trasmettere ad Enac, entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio del primo anno del successivo periodo regolatorio, un prospetto di dettaglio che dia evidenza che la sommatoria dei ricavi attualizzati percepiti nel precedente periodo regolatorio - scaturenti dalle tariffe annualmente vigenti per il traffico programmato *ex ante* - corrispondano alla sommatoria dei costi attualizzati di periodo così come rideterminati per effetto dei dati di consuntivo per investimenti effettivamente realizzati e discontinuità di costo ammesse, al netto dell'eventuale conguaglio che si riferisce all'ultima annualità del periodo»;

8. nell'art. 10, relativo al piano quadriennale degli interventi-piano degli investimenti, comma 4, (corrispondente all'art. 11, comma 2, del Contratto siglato), l'ultimo paragrafo è così modificato:

«Per gli interventi strategici riconosciuti dall'Enac, la Società può richiedere, con le modalità previste nel modello tariffario vigente, l'applicazione di una maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale»;

9. l'art. 15 (Piano economico finanziario) deve essere modificato nei seguenti termini:

9.1. comma 1. «La Società presenta all'Enac, unitamente al Piano degli investimenti, il correlato Piano economico-finanziario (PEF), corredata da una esaustiva relazione esplicativa sulle componenti economiche e patrimoniali, sulla base delle quali la Società dimostra, sotto la propria responsabilità, l'equilibrio della gestione e la sostenibilità del Piano degli investimenti.»;

9.2. comma 4. «La Società al verificarsi di quanto previsto all'art. 6, comma 3, è tenuta a presentare, a Enac il PEF debitamente aggiornato con le misure necessarie a dimostrare il mantenimento delle condizioni di sostenibilità economico-finanziaria delle opere sottoposte all'autorizzazione diretta delle strutture tecniche»;

10. occorre inserire apposita clausola di rinuncia al contenzioso che si propone del seguente tenore:

«1. La società, con il presente Contratto di programma, rinuncia ad ogni diritto e/o pretesa, di tipo anche tariffario, connessi al quadro normativo e regolamentare di settore, alla concessione e/o al medesimo Contratto e a quelli precedentemente stipulati, nonché alle azioni proposte nei giudizi pendenti relativi a tutti gli ambiti citati.

2. Entro sessanta giorni dalla data di efficacia del presente Contratto, le Parti, nel caso di giudizi pendenti, formalizzano, presso gli organi giurisdizionali competenti, gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito.»

Roma, 28 novembre 2018

*Il vice Presidente: TRIA*

*Il Segretario: GIORGETTI*

*Registrato alla Corte dei conti il 1° aprile 2019  
Ufficio controllo sugli atti del Ministero dell'economia  
e delle finanze, reg. n. 1-251*

**19A02439**

DELIBERA 28 novembre 2018.

**Aeroporto di Torino. Parere sul contratto di programma tra l'Ente nazionale aviazione civile (ENAC) e la società azionaria gestione Aeroporto Torino (SAGAT) S.p.a.** (Delibera n. 64/2018).

#### **IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

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 visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

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

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 l'art. 37, comma 6-ter del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e successive modificazioni, che demanda all'Autorità nazionale di vigilanza le funzioni di regolazione economica del settore e di vigilanza, precisando che restano ferme le competenze di questo Comitato in tema di approvazione dei contratti di programma e degli atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58/2010»;



Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei Servizi di pubblica utilità (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 normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

1. la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa *errata corrigere* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni ed in particolare 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»;

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

Visto l'art. 1 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 11 novembre 2014, n. 164, e visto in particolare il comma 11, che prevede «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»;

Considerata la sentenza della Corte costituzionale 1° dicembre 2015-21 gennaio 2016, n. 7, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie speciale - n. 4 del 2016, che ha dichiarato «l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 11, del suddetto art. 1, comma 11 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, 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 (ENAC) e i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale»;

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

Vista le deliberazioni n. 20 e n. 42 del 2015 e, con le quali l'ENAC ha approvato il precedente schema-tipo di contratto di programma, sulla cui fattispecie si è elaborata la versione presentata a questo Comitato per l'espressione del relativo parere;

Vista la successiva deliberazione 25 gennaio 2018, n. 4, con la quale l'ENAC ha approvato il nuovo schema-tipo di contratto di programma;

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;

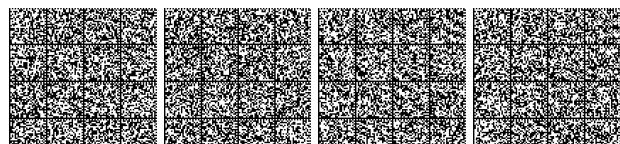
Vista la legge 5 maggio 1976, n. 324, recante nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile, e successive modificazioni;

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;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, che ha disposto in materia di gestione degli aeroporti;

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

Vista la legge 14 novembre 1995, n. 481 riguardante norma per la concorrenza e la regolazione di servizi di pubblica utilità;



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 modificazioni;

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;

Visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002;

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

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, che, in particolare:

1. all'art. 71, comma 5, esclude espressamente dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/12/CE 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, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 prevede che «Al fine dell'applicazione del sistema dei diritti aeroportuali, l'Autorità di vigilanza pre-dispone 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»;

Vista la delibera n. 46 del 21 aprile 2016 con la quale l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha disposto che «la nuova proposta di revisione dei diritti aeroportuali, presentata dalla società di gestione dell'Aeroporto di Torino S.p.a., affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Torino, a seguito della consultazione nonché del recepimento dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 23/2016, è conforme al pertinente Modello tariffario di riferimento approvato con delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014»;

Vista la nota 24 ottobre 2018, n. 35766, 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 SAGAT S.p.a., chiedendo a questo Comitato di esprimere, per quanto necessario in base al quadro normativo vigente, un parere;

Visto l'ordine del giorno della riunione preparatoria di questo Comitato di cui al telegramma n. 5713 del 15 novembre 2018 del Segretario di questo Comitato che include l'espressione del parere da parte di questo Comitato sul contratto in esame;

Considerato che durante la riunione preparatoria, è stata confermata l'iscrizione all'ordine del giorno del parere del Comitato relativamente all'argomento in oggetto;

Considerato che nel corso della suddetta riunione preparatoria del 21 novembre 2018 è stato chiesto al NARS di formulare un parere sullo schema di Contratto di programma e sui suoi allegati;

Visto il parere n. 4 del 26 novembre 2018, con il quale il NARS ritiene che il Contratto possa essere sottoposto a questo Comitato e in particolare che:

1. il CIPE è, a normativa vigente, sia l'organo deputato alla verifica della coerenza della dinamica tariffaria con gli investimenti programmati dalla parte pubblica, e della loro sostenibilità, sia l'organo deputato alla verifica degli investimenti a carico della finanza pubblica;

2. la mera successione delle leggi nel tempo non è sufficiente a determinare antinomie o deroghe al sistema delle specifiche attribuzioni — ad iniziare da quelle in materia di finanza pubblica ex art. 37, comma 6-ter, del decreto-legge n. 201 del 2011 — espressamente previste per legge in favore del CIPE in ragione della sua natura, missione e composizione istituzionale, in quanto, altrimenti, esse rischierebbero di essere svuotate per mera via desuntiva in contrasto con il dato letterale e positivo delle norme vigenti;

Considerato che il NARS nel suddetto parere n. 4 del 2018 raccomanda di:

1. recepire, mediante apposito atto aggiuntivo, le prescrizioni formulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, in merito alle modifiche e alle integrazioni al testo del Contratto di programma attualmente in vigore;

2. monitorare — anche attraverso un efficace dialogo istituzionale tra il Ministero istruttore, l'ENAC e l'ART — l'esecuzione del Contratto di programma con particolare riferimento agli investimenti, alle tariffe adottate e all'andamento gestionale e alla solidità patrimoniale e finanziaria, al fine di evitare squilibri, tenendo conto delle raccomandazioni dell'ENAC sul punto, avendo particolare riguardo agli scostamenti tra gli investimenti pianificati e quelli realizzati anche al fine di assumere le iniziative di cui alle osservazioni del presente parere, tra cui quelle riportate al paragrafo 2.1, dandone tempestiva comunicazione al CIPE;

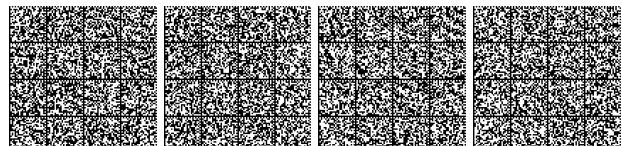
3. prevedere, *de futuro*, che l'Allegato 7 del Contratto di programma relativo al piano economico finanziario (PEF) esponga tutti gli elementi di input necessari ai fini della redazione dei prospetti previsionali (stato patrimoniale, conto economico e rendiconto finanziario);

4. trasmettere al CIPE la documentazione necessaria ad esprimere parere di competenza con riguardo al Contratto di programma relativo al successivo periodo regolatorio entro i primi tre mesi dell'ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza;

Vista la nota 27 novembre 2018, n. 40670, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'esito del monitoraggio degli investimenti effettivamente realizzati dal 2016 ad oggi, redatto dall'ENAC, riguardante i contratti di programma relativi agli aeroporti di Genova, Napoli, Torino e Verona;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare che:

1. in forza di Convenzione sottoscritta l'8 ottobre 2015, la società SAGAT S.p.a. è affidataria della gestione totale dello scalo aeroportuale di Torino fino al 2035;



2. in data 11 luglio 2016, è stato sottoscritto il Contratto di programma oggetto di parere di questo Comitato, il cui periodo di validità è 2016-2019;

3. il Contratto comprende il Piano quadriennale degli interventi, il Piano della qualità, il Piano di tutela ambientale ed il Piano economico finanziario (PEF);

4. gli interventi del Piano quadriennale hanno un valore complessivo di circa 29.109.000 euro, di cui 8.051.000 euro destinati a interventi su edifici, 6.439.000 euro destinati a beni mobili e software, 6.290.000 euro destinati a infrastrutture di volo, 5.480.000 euro destinati a reti ed impianti e impianti, 1.029.000 euro destinati ad altre attività e 1.820.000 euro destinati a parcheggi *landside* e viabilità;

5. gli interventi sono finanziati con risorse proprie della Società;

6. gli indicatori di qualità scelti dal gestore sono:

6.1. sei indicatori obbligatori che sono ritenuti prioritari per il soddisfacimento delle esigenze degli utenti aeroportuali:

6.1.1. tempo di riconsegna del primo bagaglio;

6.1.2. tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio;

6.1.3. percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes;

6.1.4. tempo di attesa ai controlli sicurezza;

6.1.5. Passeggeri a ridotta mobilità (PRM) - tempo di attesa per passeggeri prenotati in partenza per ricevere assistenza una volta notificata presenza;

6.1.6. PRM-percezione sull'efficacia dell'assistenza;

6.2. quattro indicatori scelti tra quelli non obbligatori:

6.2.1. bagagli complessivi disguidati in partenza di competenza dello scalo;

6.2.2. affidabilità del sistema di movimentazione bagagli;

6.2.3. efficienza dei sistemi di trasferimento interni (ascensori e scale mobili);

6.2.4. percezione su regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto;

7. gli indicatori ambientali oggetto di monitoraggio nell'arco di validità del Piano della tutela ambientale cui corrispondono le effettive e prioritarie esigenze di miglioramento ambientale per lo scalo di Torino sono i seguenti:

7.1. Indicatore 1.A. Risparmio energetico:

7.1.1. nuovi impianti di illuminazione in sostituzione di quelli esistenti con apparecchi a basso consumo (LED, fluorescenti, ecc.);

7.1.2. riduzione del consumo di energia mediante impianti di condizionamento ad elevata efficienza;

7.2. Indicatore 1.C. Abbattimento emissioni: sostituzione del parco veicoli esistente con veicoli alimentati con carburanti di minor impatto ambientale o a ridotte emissioni (gas naturale, biodiesel, trazione elettrica, idrogeno, ibridi);

7.3. Piano di monitoraggio ambientale energetico: aggiornamento della diagnosi energetica;

7.4. Sistema di gestione dell'ambiente: certificazione ISO 14001;

8. l'ENAC ha espresso giudizio positivo sulla sostenibilità economica, finanziaria e patrimoniale del PEF e in particolare:

8.1. con riferimento alla solidità patrimoniale l'ENAC ha rilevato che negli ultimi due anni di Piano vi è un limitato grado di copertura delle immobilizzazioni attraverso fonti a lungo termine e che tale struttura patrimoniale è di fatto espressione di una tendenziale disomogeneità temporale tra fonti ed impegni, e quindi rappresenta una situazione da tenere sotto controllo, in quanto potrebbe evolvere in una possibile incapacità dell'impresa di fare fronte agli impegni a breve termine;

8.2. con riferimento alla copertura dei fabbisogni finanziari lo stesso ente ha evidenziato la centralità assunta dall'autofinanziamento in quanto considerato come unica fonte per il finanziamento dello sviluppo aziendale rilevando che la sostenibilità dell'intero Piano, inclusa l'attuazione del Programma degli investimenti, risulta fortemente vincolata all'effettivo conseguimento dei risultati economici ipotizzati e alla conseguente generazione di liquidità da parte della gestione reddituale;

Preso atto che, con riferimento al monitoraggio degli investimenti del Contratto in esame, sussiste un sostanziale disallineamento fra la programmazione degli interventi (pari a 22.086.000 euro nel triennio 2016-2018 e 7.383.000 nel 2019) e lo stato di avanzamento dei lavori trasmesso dal MIT con nota 27 novembre 2018, n. 40670 (pari a circa 13.692.654 euro dal 2016 al 31 agosto 2018);

Preso atto in particolare che i dati influenti sulla differenza tra pianificato e realizzato degli interventi previsti dal Piano degli interventi sono riferibili alle seguenti opere comprese nell'area «altre reti e impianti»:

1. «Contributo consortile per il collettore di allaccio delle vasche di prima pioggia nord-ovest» con un minore investimento di 340.000 euro circa a causa del mancato completamento dei lavori da parte del Comune di Caselle capofila dell'intervento;

2. «collettori smaltimento acque lato est» con un minore investimento di 800.000 euro circa che è stato riprogrammato a seguito del completamento dell'istruttoria sul progetto esecutivo da parte degli Enti preposti;

Ritenuto di condividere le valutazioni del parere NARS n. 4 del 26 novembre 2016 e di accogliere le raccomandazioni dal medesimo proposte;

Vista la nota del 28 novembre 2018, n. 6013, 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 (MEF) e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Ritenuto che, sulla base della normativa sopra richiamata e delle considerazioni svolte dal NARS e nel corso della riunione preparatoria del Comitato, questo Comitato si esprima in merito allo schema di contratto di programma di cui trattasi;



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

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

**Esprime parere favorevole**

sullo schema di Contratto di programma tra ENAC e la società azionaria gestione Aeroporto di Torino S.p.a., per il periodo 2016-2019, accogliendo le raccomandazioni di cui al citato parere NARS n. 4 del 26 novembre 2018, con le seguenti prescrizioni:

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti valuterà, alla luce della mancata realizzazione di parte degli investimenti previsti per il 2016-2018, se occorre aggiornare Piano quadriennale degli interventi, previsioni di traffico, Piano economico finanziario e Piani della qualità e della tutela ambientale, oltre alle conseguenze relative alla remunerazione di tali investimenti rispetto alla tariffa;

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà inviare al Comitato entro il 30 settembre dell'anno precedente il nuovo periodo concessorio i Contratti di programma relativi al periodo regolatorio che inizierà il primo gennaio 2020, con esclusione degli aeroporti in deroga (Roma, Milano e Venezia), corredati di tutta la documentazione utile, ivi compresi i pareri, le approvazioni propedeutiche ed i relativi PEF;

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il futuro presenterà i Contratti di programma con un congruo anticipo rispetto all'inizio del periodo regolatorio, per rendere effettivi i compiti di coordinamento, programmazione ed indirizzo di competenza del Comitato;

4. Relativamente allo schema di Contratto correggere nelle premesse il seguente riferimento:

«la legge 14 novembre 1995, n. 481, riguardante norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità, che all'art. 12, lettera p), ha introdotto l'obbligo ... *omissis*»;

con

«la legge 14 novembre 1995, n. 481, riguardante norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità, che all'art. 2, comma 12, lettera p), ha introdotto l'obbligo ... *omissis*».

5. Allineare i contenuti dei contratti stipulati al nuovo schema tipo di Contratto di programma approvato dal consiglio di amministrazione dell'ENAC con delibera n. 4 del 25 gennaio 2018;

6. Nelle premesse del contratto, in caso di presenza di finanziamenti pubblici inserire il seguente Visto:

«Vista la documentazione istruttoria prodotta dal gestore aeroportuale e dall'amministrazione pubblica concedente il finanziamento con la quale si attesta la compatibilità con la normativa europea in materia di aiuti di Stato».

7. Nell'art. 7 relativo agli obblighi della società inserire il seguente comma 4: «4. La Società deve pubblicare sul proprio sito web le informazioni concernenti le fonti

di finanziamento, la data della concessione del finanziamento pubblico, il nome dell'autorità erogatrice, i singoli beneficiari, la forma e l'importo dell'aiuto concesso al beneficiario, il tipo di impresa, il settore economico principale in cui il beneficiario ha le sue attività. Tali informazioni devono essere tenute costantemente aggiornate. La documentazione dettagliata relativa a tutte le misure di finanziamenti pubblici deve essere conservata per dieci anni dalla data di concessione delle misure.».

8. Al fine di prevedere un meccanismo di collegamento tra dinamica tariffaria definita dall'ART ed i risultati dell'attività di monitoraggio effettuata dall'ENAC all'art. 8 (Ulteriori adempimenti), comma 1:

8.1. inserire alla lettera j) il seguente capoverso «La società deve dare evidenza di un eventuale divario tra gli investimenti programmati ed effettuati nel campo dell'intermodalità nonché la riprogrammazione delle opere necessarie ai collegamenti, in particolare quelli ferroviari, con gli aeroporti ai fini del miglioramento dell'intermodalità»;

8.2. aggiungere l'ulteriore punto alla lettera p): «trasmettere ad ENAC, entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio del primo anno del successivo periodo regolatorio, un prospetto di dettaglio che dia evidenza che la sommatoria dei ricavi attualizzati percepiti nel precedente periodo regolatorio — scaturenti dalle tariffe annualmente vigenti per il traffico programmato *ex ante* — corrispondano alla sommatoria dei costi attualizzati di periodo così come rideterminati per effetto dei dati di consuntivo per investimenti effettivamente realizzati e discontinuità di costo ammesse, al netto dell'eventuale conguaglio che si riferisce all'ultima annualità del periodo».

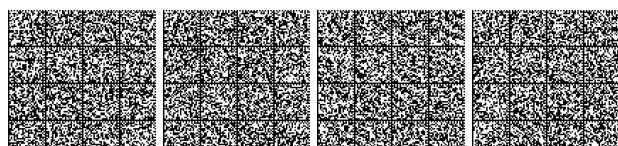
9. Nell'art. 10, relativo al piano quadriennale degli interventi-piano degli investimenti, comma 4, (corrispondente all'art. 11, comma 2, del Contratto siglato), l'ultimo paragrafo è così modificato:

«Per gli interventi strategici riconosciuti dall'ENAC, la Società può richiedere, con le modalità previste nel Modello tariffario vigente, l'applicazione di una maggiorezazione del tasso di remunerazione del capitale».

10. L'art. 15 (Piano economico finanziario) deve essere modificato nei seguenti termini:

10.1. comma 1. «La Società presenta all'ENAC, unitamente al Piano degli investimenti, il correlato Piano economico-finanziario (PEF), corredata da una esaustiva relazione esplicativa sulle componenti economiche e patrimoniali, sulla base delle quali la Società dimostra, sotto la propria responsabilità, l'equilibrio della gestione e la sostenibilità del Piano degli investimenti»;

10.2. comma 4. «La Società al verificarsi di quanto previsto all'art. 6, comma 3, è tenuta a presentare, a ENAC il PEF debitamente aggiornato con le misure necessarie a dimostrare il mantenimento delle condizioni di sostenibilità economico-finanziaria delle opere sottoposte all'autorizzazione diretta delle strutture tecniche».



11. Occorre inserire apposita clausola di rinuncia al contenzioso che si propone del seguente tenore:

«1. La società, con il presente contratto di programma, rinuncia ad ogni diritto e/o pretesa, di tipo anche tariffario, connessi al quadro normativo e regolamentare di settore, alla concessione e/o al medesimo contratto e a quelli precedentemente stipulati, nonché alle azioni proposte nei giudizi pendenti relativi a tutti gli ambiti citati.

2. Entro sessanta giorni dalla data di efficacia del presente contratto, le Parti, nel caso di giudizi pendenti, formalizzano, presso gli organi giurisdizionali competenti, gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito.».

Roma, 28 novembre 2018

*Il vice Presidente: TRIA*

*Il Segretario: GIORGETTI*

*Registrato alla Corte dei conti il 29 marzo 2019*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1-250*

19A02440

## COMMISSIONE PARLAMENTARE PER L'INDIRIZZO GENERALE E LA VIGILANZA DEI SERVIZI RADIOTELEVISIVI

PROVVEDIMENTO 2 aprile 2019.

**Disposizioni di attuazione della disciplina in materia di comunicazione politica e di parità di accesso ai mezzi di informazione relative alla campagna per l'elezione diretta dei sindaci e dei consigli comunali, nonché dei consigli circoscrizionali, del 26 maggio 2019.** (Documento n. 6).

LA COMMISSIONE PARLAMENTARE  
PER L'INDIRIZZO GENERALE E LA VIGILANZA  
DEI SERVIZI RADIOTELEVISIVI

Premesso che:

con decreto del Ministro dell'interno del 20 marzo 2019 sono state fissate per il giorno 26 maggio 2019 le consultazioni per l'elezione diretta dei sindaci e dei consigli comunali delle regioni a statuto ordinario, nonché per l'elezione dei consigli circoscrizionali, con eventuale turno di ballottaggio per il giorno 9 giugno 2019;

con decreto del Presidente della Regione autonoma Trentino Alto Adige n. 20 del 22 marzo 2019, sono state fissate per il giorno 26 maggio 2019 le consultazioni per l'elezione diretta del sindaco e del consiglio comunale in cinque comuni della Provincia di Trento e in due comuni della Provincia di Bolzano e per il giorno 9 giugno 2019 l'eventuale turno di ballottaggio per l'elezione del sindaco;

con decreto n. 842/AAL del 26 marzo 2019 l'assessore regionale alle autonomie locali, sicurezza, immigrazione, politiche comunitarie e corregionali all'estero della Regione Friuli-Venezia Giulia ha fissato per il giorno 26 maggio 2019 la data per le elezioni dei sindaci e dei consigli comunali, con eventuale turno di ballottaggio per il giorno 9 giugno 2019;

Visti:

a) quanto alla potestà di rivolgere indirizzi generali alla RAI e di disciplinare direttamente le Tribune, gli articoli 1 e 4 della legge 14 aprile 1975, n. 103;

b) quanto alla tutela del pluralismo, dell'imparzialità, dell'indipendenza, dell'obiettività e della apertura alle diverse forze politiche nel sistema radiotelevisivo, nonché alla tutela delle pari opportunità tra uomini e donne nelle trasmissioni televisive, l'art. 3 del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, approvato con decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177; l'art. 1 della legge 22 febbraio 2000, n. 28, e successive modifiche; l'art. 1, comma 3, della vigente Convenzione tra il Ministero dello sviluppo economico e la RAI; gli atti di indirizzo approvati dalla Commissione il 13 febbraio 1997, il 30 luglio 1997 e l'11 marzo 2003;

c) quanto stabilito nel suo complesso dalla legge 22 febbraio 2000, n. 28, e successive modifiche;

d) la legge 23 novembre 2012, n. 215, recante «Disposizioni per promuovere il riequilibrio delle rappresentanze di genere nei consigli e nelle giunte degli enti locali e nei consigli regionali. Disposizioni in materia di pari opportunità nella composizione delle commissioni di concorso nelle pubbliche amministrazioni»;

e) il decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570, recante il «Testo unico delle leggi per la composizione e la elezione degli organi delle amministrazioni comunali»;

f) la legge 7 giugno 1991, n. 182, recante «Norme per lo svolgimento delle elezioni dei consigli provinciali, comunali e circoscrizionali»;

g) la legge 25 marzo 1993, n. 81, recante «Elezioni dirette del sindaco, del Presidente della provincia, del consiglio comunale e del consiglio provinciale»;

h) il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, recante il «Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali»;

i) il decreto del Presidente della Regione autonoma Trentino-Alto Adige 10 febbraio 2005, n. 1/L., recante il «Testo unico delle leggi regionali sulla composizione ed elezione degli organi delle amministrazioni comunali, come modificato dal decreto del Presidente della Regione n. 17 del 18 marzo 2013»;

j) la legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, recante lo Statuto speciale per la Regione Friuli-Venezia Giulia, e successive modificazioni e integrazioni, e in particolare la legge costituzionale 7 febbraio 2013, n. 1, recante «Modifica dell'art. 13 dello Statuto speciale della regione Friuli Venezia Giulia, di cui alla legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1»;

k) la legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 27 marzo 1968, n. 20, recante la «Legge elettorale regionale» e successive modifiche e integrazioni;

l) la legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 9 marzo 1995, n. 14, recante «Norme per le elezioni comunali nel territorio della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia nonché modificazioni alla legge regionale 12 settembre 1991, n. 49»;

m) la legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 21 aprile 1999, n. 10, recante «Norme in materia di elezioni comunali e provinciali, nonché modifiche alla legge regionale 9 marzo 1995, n. 14»;

