

Art. 3.

Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto ministeriale del 3 novembre 2016.

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

Avverso il presente provvedimento è possibile proporre ricorso amministrativo al Tribunale amministrativo

regionale ovvero straordinario al Presidente della Repubblica nei termini e presupposti di legge.

Roma, 5 luglio 2019

Il direttore generale: CELI

19A04738

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 4 aprile 2019.

Aeroporto di Bergamo. Parere sul contratto di programma tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la Società per l'aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.a. (SACBO) 2017-2020. (Delibera n. 9/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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»;

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;

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, e successive modificazioni, recante nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Go-

verno 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 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 successive modificazioni, che ha disposto in materia di gestione degli aeroporti;

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

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

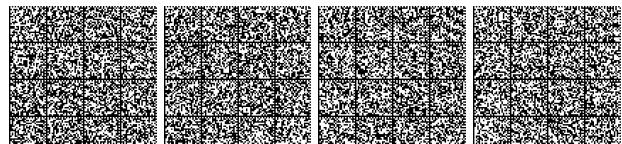
Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);

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, e successive modificazioni, attuativo della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;

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

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 e l'emanazione del relativo parere;

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;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, con il quale è stata recepita la succitata direttiva 2009/12/CE che, in particolare:

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

2) all'art. 76, comma 1, prevede che «Al fine dell'applicazione del sistema dei diritti aeroportuali, l'Autorità di vigilanza predispose 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 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 2012, concernente il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58/2010»;

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

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 asorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Il termine di centottanta giorni, di cui al primo periodo, decorre dalla data di stipulazione dei suddetti contratti»;

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

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»;

Vista la deliberazione 25 gennaio 2018, n. 4, con la quale ENAC ha approvato un nuovo schema-tipo di contratto di programma, ai sensi dell'art. 1, comma 11, del decreto-legge n. 133 dell'11 settembre 2014, convertito con modificazioni dalla legge n. 164 dell'11 novembre 2014;

Vista la successiva deliberazione 2 ottobre 2018, n. 20, con la quale ENAC ha approvato un ulteriore nuovo schema-tipo di contratto di programma, ai sensi dell'art. 1, comma 11, del sopra citato decreto-legge n. 133 del 2014;

Visti i pareri NARS numeri 2, 3, 4 e 5 del 26 novembre 2018 confermati con il parere NARS n. 1 del 19 marzo 2019, con i quali il Nucleo ha ritenuto che i contratti di programma del settore aeroportuale potessero essere sottoposti a questo Comitato e in particolare che:

1) questo Comitato, 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 di questo Comitato 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;

Vista la nota 12 febbraio 2019, n. 5921, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha trasmesso lo schema di contratto di programma, e relativi allegati, tra l'ENAC e la Società per l'aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.a. (S.A.C.B.O.), chiedendo a questo Comitato di esprimere, per quanto necessario in base al quadro normativo vigente, un parere;



Vista la nota 19 febbraio 2019, n. 7176, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'esito del monitoraggio degli investimenti effettivamente realizzati dall'anno 2017 al 31 agosto 2018, redatto dall'ENAC, riguardante, tra l'altro, il contratto di programma relativo all'aeroporto di Bergamo;

Vista la nota 28 febbraio 2019, n. 1200, con la quale il MIT ha trasmesso l'ulteriore documentazione istruttoria;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e in particolare che:

1. S.A.C.B.O. S.p.a. - Società con capitale sociale ripartito principalmente tra SEA - Società esercizi aeropor-tuali S.p.a. (30,98%), Unione di banche italiane S.C.P.A. (17,90%), Comune di Bergamo (13,84%), C.C.I.A. di Bergamo (13,25%) e Amministrazione provinciale di Bergamo (10,20%), gestisce lo scalo di Bergamo in regime di concessione totale, fino al 2042, ai sensi della legge 27 dicembre 1975, n. 746, del successivo decreto ministeriale 11 febbraio 1976 e della convenzione ENAC 1° marzo 2002, n. 44;

2. in data 4 luglio 2017, è stato sottoscritto il contratto di programma, oggetto di parere di questo Comitato, il cui periodo di vigenza è 2017-2020;

3. il contratto comprende il piano quadriennale degli interventi, le previsioni di traffico, il piano della qualità, il piano della tutela ambientale ed il Piano economico finanziario (PEF) sottoposto all'esame del NARS;

4. il contratto prevede gli interventi, di cui alla seguente tabella, per un costo complessivo di 115.203.600 euro finanziato esclusivamente dalla società:

Descrizione intervento	Importo (in euro)
Oneri di progettazione del Piano sviluppo aeroportuale (PSA)	100.000
Terminal	33.540.185
Edifici Air-Side	3.260.000
Infrastrutture di volo	28.850.250
Area merci	19.641.790
Parcheggi e viabilità	3.484.500
Reti impianti	11.190.000
Mezzi ed attrezzature	2.040.000
Sistemi informativi	4.460.000
Interventi di manutenzione straordinaria	3.600.000
Interventi di mitigazione ambientale	5.036.875
TOTALE (a carico del gestore)	115.203.600

5. tra gli indicatori previsti nel piano della qualità, vi sono:

5.1. ritardi nei voli attribuiti al gestore aeroportuale;

5.2. affidabilità del sistema di movimentazione bagagli;

5.3. tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile;

5.4. tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile;

5.5. percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette;

5.6. percezione complessiva sull'efficacia e sulla accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, segnaletica interna);

5.7. tempi di attesa ai controlli di sicurezza;

5.8. tempo di attesa al *check-in*;

5.9. puntualità complessiva dei voli;

5.10. percezione complessiva livello di comfort;

5.11. percezione del livello di accessibilità e fruibilità per i passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta delle infrastrutture aeroportuali;

5.12. tempo di attesa, per i passeggeri in arrivo prenotati, per ricevere assistenza, una volta notificata la propria presenza;

6. tra gli indicatori previsti nel Piano della tutela ambientale, vi sono:

6.1. risparmio energetico: nuovi impianti di illuminazione in sostituzione di quelli esistenti con apparecchi a basso consumo (luci *led*); installazione dei componenti opachi e trasparenti di involucro in grado di garantire valori di trasmittanza al di sotto dei valori-limite indicati dalla normativa;

6.2. produzione di energia alterativa da fonte rinnovabile: produzione di energia elettrica, termica e frigorifera tramite impianti di cogenerazione e trigenerazione;

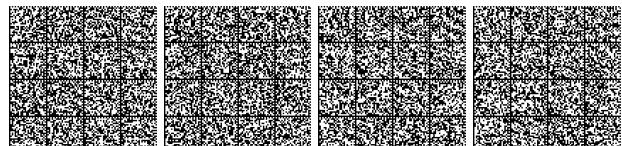
6.3. produzione di energia elettrica tramite l'installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei parcheggi, integrati o in facciata, e sulle pensiline di attesa a servizio dei passeggeri;

6.4. abbattimento rumore: insonorizzazione e utilizzo di sistemi passivi per la diminuzione degli effetti dell'inquinamento acustico prodotti dagli interventi di riparazione e collaudo dei velivoli negli hangar e nel sedime;

7. il PEF ha evidenziato che gli investimenti previsti fino al 2018 sono coperti da autofinanziamento, mentre gli investimenti per gli anni 2019-2020 sono coperti con il ricorso a capitale di debito, con due finanziamenti, rispettivamente di 10 milioni di euro nel 2019 e di 11 milioni di euro nel 2020;

8. ENAC, con nota 13 febbraio 2018, ha espresso giudizio positivo sulla sostenibilità economica, finanziaria e patrimoniale del PEF, dichiarando una situazione di generale equilibrio sia economico che patrimoniale e finanziario con assenza di contributi pubblici e un livello di indebitamento sostenibile;

9. sussiste un disallineamento temporale tra fonti e impieghi che si traduce in un capitale circolante netto negativo lungo l'intero periodo regolatorio, criticità che secondo l'ENAC viene mitigata da una serie di fattori, tra cui una significativa dotazione di liquidità iniziale, una soddisfacente capacità di generare adeguati margini economici e flussi di cassa e un soddisfacente grado di patrimonializzazione della società;



Viste le note 14 marzo 2019, n. 23799, e 15 marzo 2019, n. 11177, con le quali, rispettivamente il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) e il MIT si sono espressi sulle risposte ai rilievi della Corte dei conti riguardanti le delibere di questo Comitato, adottate il 28 novembre 2018, numero 64, 65, 66 e 67, relative, rispettivamente ai contratti di programma degli aeroporti di Torino, Genova, Verona e Napoli;

Visto il parere NARS n. 1 del 19 marzo 2019 sul contratto di programma in esame, *ex art. 1, comma 11*, del citato decreto-legge n. 133 del 2014, con il quale il Nucleo:

1. ha osservato che:

1.1. il meccanismo tariffario dovrebbe consentire la remunerazione degli investimenti effettivamente sostenuti nelle annualità successive a quelle di intervenuta realizzazione, sulla base della programmazione degli investimenti da realizzarsi nel quadriennio, scongiurando l'ipotesi di cosiddetto «ciclo invertito»;

1.2. compete ad ENAC, secondo il principio di gradualità, applicare richiami, penali, incameramento di cauzioni ovvero contestazione dell'inadempimento fino alla risoluzione del rapporto nei casi più gravi: tale verifica e decisione resta, comunque, una valutazione di merito tecnico-discrezionale lasciata alla concedente in relazione al concreto atteggiarsi dei fatti;

2. ha, inoltre, raccomandato di:

2.1. 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;

2.2. 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, all'andamento gestionale 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;

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

2.4. trasmettere, entro un termine congruo — e comunque non oltre l'inizio dell'ultimo trimestre dell'ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza — a questo comitato la documentazione necessaria ad esprimere il parere di competenza con riguardo al contratto di programma relativo al successivo periodo regolatorio, tenendo conto delle recenti osservazioni della Corte dei conti in merito a fattispecie analoghe, al fine di dare un efficace impulso alle attività preliminari e propedeutiche, anche endoprocedimentali di soggetti terzi, necessarie alle conclusioni del procedimento nei termini di legge;

Vista la nota del 4 aprile 2019, n. 1940-P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordi-

mento della politica economica (DIPE) e dal MEF, 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, 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 per l'aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.a., per il periodo 2017-2020, accogliendo le raccomandazioni di cui alle conclusioni del citato parere NARS n. 1 del 19 marzo 2019, e tenendo conto delle osservazioni della Corte dei conti, citate in premessa, con le seguenti prescrizioni:

1. allineare i contenuti del contratto stipulato al nuovo schema del contratto di programma approvato dall'ENAC con delibera 2 ottobre 2018, n. 20.

2. integrare i contenuti del medesimo contratto, modificato come sopra, con le previsioni di seguito specificate:

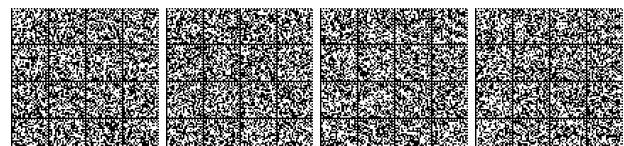
2.1. nell'art. 7 relativo agli obblighi della società inserire il seguente comma 4:

«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 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»;

2.2. nell'art. 8 relativo agli ulteriori adempimenti a carico della società inserire al comma 1:

2.2.1. lettera *j*), il seguente ulteriore capoverso: «la società deve dare evidenza di un eventuale divario tra 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»;

2.2.2. il seguente ulteriore punto *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 di-



scontinuità di costo ammesse, al netto dell'eventuale conguaglio che si riferisce all'ultima annualità del periodo»;

2.3. l'art. 10, relativo al piano quadriennale degli interventi — piano degli investimenti, comma 4, (corrispondente all'art. 11, comma 2 del contratto siglato), 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»;

2.4. l'art. 13, relativo al piano quadriennale degli interventi - piano economico-finanziario (corrispondente all'art. 15 del contratto siglato), è così modificato:

2.4.1. comma 1, primo paragrafo:

«1. La società presenta all'ENAC, unitamente al piano degli investimenti, il correlato Piano economico-finanziario (PEF), corredata da una esaustiva relazione esplicativa delle 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»;

2.4.2. comma 4:

«4. La società al verificarsi di quanto previsto all'art. 6, comma 3, è tenuta a presentare all'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»;

2.5. nel testo del contratto introdurre un articolo riguardante la «Rinuncia al contenzioso», con la seguente formulazione:

«(*Rinuncia al contenzioso*). — 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»;

3. il contratto di programma dovrà inoltre recepire eventuali diverse e ulteriori novità introdotte, ai sensi dell'art. 1, comma 11, del citato decreto-legge n. 133 del 2014, con la deliberazione ENAC n. 20 del 2 ottobre 2018;

4. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il futuro presenterà al CIPE i nuovi contratti di programma entro il termine del 30 settembre dell'ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza, per rendere effettivi i compiti di coordinamento, programmazione ed indirizzo di competenza del Comitato, evitando un disallineamento temporale tra il momento di venuta ad esistenza, sul piano giuridico, delle disposizioni contrattuali e quello della produzione di effetti;

5. prima dell'adozione del decreto di approvazione del presente contratto di programma, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, dovrà acquisire il parere favorevole della Regione Lombardia;

6. si invita per il futuro a valutare:

6.1. ogni soluzione utile ad evitare le distonie evidenziate dalla Corte dei conti e riconosciute dalle stesse amministrazioni, anche considerando la possibilità del coinvolgimento della Regione prima della delibera del CIPE;

6.2. la possibilità che il contratto di programma, per il gestore, abbia efficacia dal momento della sua sottoscrizione, offrendo così maggiore garanzia anche per la parte pubblica, in modo tale da rendere effettiva e mirata l'attività di vigilanza dell'ENAC;

7. l'Amministrazione concedente dovrà procedere, da un lato, a verificare il puntuale adempimento delle obbligazioni assunte dal gestore attraverso la effettiva realizzazione delle opere programmate e, dall'altro, ad evitare opere programmate senza idonea copertura economico-finanziaria;

8. a garanzia del concedente ENAC e, quindi, del sistema pubblico nel suo complesso, tra cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, deve essere prevista e disciplinata una ulteriore specifica ipotesi di revoca della concessione o di risoluzione del contratto in caso di grave e reiterato inadempimento per fatto e colpa del gestore aeroportuale, al fine di evitare un possibile deficit di certezza dei rapporti giuridici e di attuazione degli investimenti;

9. il gestore dovrà tener presente il nuovo piano di sviluppo aeroportuale 2016-2030, che sarà approvato in seguito all'esito della procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA), per provvedere, qualora necessario, all'aggiornamento del piano quadriennale degli interventi, al fine di ottemperare alle eventuali prescrizioni previste dalla VIA.

Roma, 4 aprile 2019

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: GIORGETTI

*Registrato alla Corte dei conti il 28 giugno 2019
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-930*

19A04654

DELIBERA 4 aprile 2019.

Fondo sviluppo e coesione 2014-2020. Integrazione finanziaria del piano operativo «agricoltura» a sostegno dei contratti di filiera e di distretto (Delibera CIPE n. 53 del 2016). (Delibera n. 12/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 7, commi 26 e 27 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che attribuisce al Presidente del Consiglio dei ministri, o al Ministro delegato, le funzioni in materia di politiche di coesione di cui all'art. 24, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ivi inclusa la gestione del Fondo per le aree sottou-

