

I versamenti dovranno essere effettuati utilizzando i riferimenti indicati nelle «Modalità di versamento del *pay-back* 1,83 % - alle regioni» specificando comunque nella causale:

«Det. /2020_tetto di spesa_Novothirteen_giugno 2018_maggio 2020».

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 4 dicembre 2020

Il direttore generale: MAGRINI

ALLEGATO I

RIPARTIZIONE REGIONALE DEL PAY-BACK

Ditta: Novo Nordisk A/S.

Specialità medicinale: Novothirteen.

Abruzzo	€ 127.356,26
Basilicata	€ 59.129,69
Calabria	€ 245.615,63
Campania	€ 0,00
Emilia R.	€ 9.096,88
Friuli VG	€ 0,00
Lazio	€ 0,00
Liguria	€ 93.242,97
Lombardia	€ 102.339,85
Marche	€ 0,00
Molise	€ 0,00
PA Bolzano	€ 0,00
PA Trento	€ 0,00
Piemonte	€ 77.323,44
Puglia	€ 0,00
Sardegna	€ 0,00
Sicilia	€ 2.274,22
Toscana	€ 0,00
Umbria	€ 0,00
Valle d'Aosta	€ 0,00
Veneto	€ 38.661,72
Italia	€ 755.040,64

20A06851

**COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

DELIBERA 29 settembre 2020.

Parere sul contratto di programma tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la società SO.GE.A.P. S.p.a. per la gestione dell'Aeroporto di Parma «Giuseppe Verdi» 2018-2021. (Delibera n. 52/2020).

**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. 687, ai sensi del quale l'Ente nazionale per l'aviazione civile, di seguito ENAC, nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile e 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, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

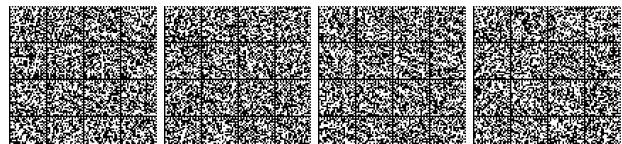
Vista la legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile;

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

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

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, recante «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, recante «Norme per la concorrenza e la regolazione di servizi di pubblica utilità»;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'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) n. 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;

Vista la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 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 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 predisponde specifici modelli tariffari, cali-

brati 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 1° dicembre 2016, n. 54, con la quale il Comitato ha approvato il Piano operativo infrastrutture, Fondo sviluppo e coesione, di seguito FSC 2014/2020, assegnando alla Regione Emilia-Romagna l'importo complessivo di 52 milioni, di cui 12 milioni di euro destinati all'aeroporto di Parma «Giuseppe Verdi»;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, con la quale è stato modificato il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

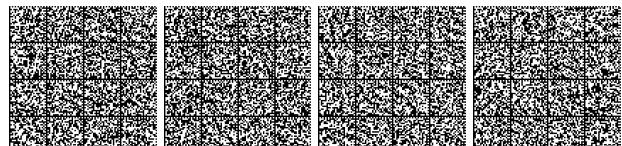
Visto l'art. 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 11 novembre 2014, n. 164, e in particolare il comma 11, che prevede «Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di 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»;

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, 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 2 ottobre 2018, n. 20, con la quale ENAC ha approvato un 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, nonché 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 27 agosto 2020, n. 33951, con la quale il Capo di gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, ha trasmesso lo schema di contratto di programma tra l'ENAC e la società di gestione dell'aeroporto di Parma, di seguito SO.GE.A.P. S.p.a., e relativi allegati, chiedendo a questo Comitato di esprimere un parere ed eventuali prescrizioni relativamente al contenuto del contratto di programma;

Vista la nota 30 maggio 2020, n. 62609, con la quale ENAC provvede ad inoltrare l'intera documentazione ai ministeri vigilanti;

Vista la nota 23 giugno 2020, n. 26003 con la quale l'Ufficio di Gabinetto del MIT chiede il prescritto parere alla Regione Emilia-Romagna;

Vista delibera 3 agosto 2020, n. 988, con la quale la Regione Emilia-Romagna ha espresso parere favorevole al contratto di programma relativo alle annualità 2018-2021, sottoscritto in data 22 maggio 2019 tra l'ENAC e la Società di gestione SO.GE.A.P. S.p.a., seppur evidenziando che l'art. 13 fa riferimento ad una errata imputazione dei finanziamenti in campo per gli investimenti; dà inoltre atto che il proprio parere sul contratto di programma non è sostitutivo o alternativo del parere sui piani regolatori aeroportuali per il quale si procederà secondo la normativa vigente;

Vista la nota 26 agosto 2020, n. 5650 con la quale il MIT trasmette all'Ufficio di Gabinetto la relazione istruttoria e i relativi allegati tra cui il Piano economico finanziario, di seguito PEF;

Vista la nota 3 settembre 2020, n. 34709 con la quale il Capo di gabinetto del MIT ha trasmesso l'ultimo monitoraggio degli investimenti aggiornato al 31 agosto 2020 e trasmesso dall'ENAC con nota 2 settembre 2020, n. 82546;

Vista la nota 3 settembre 2020, n. 4811, con la quale il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, ha richiesto al MIT integrazioni istruttorie;

Vista la nota 14 settembre 2020, n. 6010, con la quale il MIT integra la documentazione;

Vista la nota 30 luglio 2019, n. 90572-P, presentata con la nota summenzionata, con la quale ENAC fornisce ulteriori osservazioni in merito all'istruttoria effettuata sul contratto di programma, ed in particolare che:

1. l'ente ha considerato che «la relazione illustrativa trasmessa a corredo del PEF 2018-2021, nell'evidenziare una struttura economica incapace di generare, nel breve periodo, utili di esercizio e risorse finanziarie da vincolare agli investimenti contrattuali, metteva altresì in evidenza che la struttura finanziaria e patrimoniale prospettata dal gestore nel periodo regolatorio sarebbe, viceversa, in grado di sovvenzionare l'operatività e gli investimenti aziendali, grazie al reperimento di risorse provenienti dall'attività di finanziamento sia privato (aumenti di capitale e indebitamento) che pubblico, a valere sul Fondo di sviluppo e coesione»;

2. l'aeroporto di Parma risultava il «primo tra gli aeroporti minori sotto i 100.000 passeggeri, ad affacciarsi alla regolazione di settore con un progetto di crescita basato, oltre che sul consolidamento del traffico passeggeri, anche sullo sviluppo dell'attività cargo e di aviazione generale»;

3. la società si troverà ad operare in condizioni di *start up*, il cui ritorno «in termini di crescita dei volumi di traffico passeggeri e merci e di redditività, richiederà tempi tecnici di medio periodo, necessariamente superiori al quadriennio regolatorio, sicché la sostenibilità economica del Piano andrebbe valutata su di un arco temporale più lungo»;

4. l'ente è «pervenuto all'approvazione in linea tecnica del Piano quadriennale, inclusivo del Piano degli investimenti, delle previsioni di traffico e del Piano economico e finanziario, approvandone i contenuti ed esprimendo, pertanto, il parere favorevole propedeutico alla stipula del contratto di programma, fermo restando che l'attuazione del programma di investimenti e la situazione economica e finanziaria del gestore sarà oggetto di un monitoraggio periodico da parte di questo ente»;

Vista la verifica, da parte di ENAC, della sostenibilità del PEF allegato al contratto di programma con la relazione sui risultati dell'analisi tecnica del PEF per il periodo contrattuale 2018-2021, presentata con la citata nota 14 settembre 2020, n. 6010, nella versione corretta nella denominazione sociale;

Vista la nota 9 settembre 2020, n. 85520, presentata con la citata nota 14 settembre 2020, n. 6010, con la quale ENAC ritiene di poter confermare la validità del contratto di programma sottoscritto con l'aeroporto di Parma, alla cui approvazione è subordinata l'efficacia contrattuale e, dunque, l'assunzione da un punto di vista giuridico degli obblighi e delle responsabilità in capo al gestore aeroportuale facendo presente che «la redistribuzione dei ruoli e delle responsabilità tra l'ENAC, quale Autorità tecnica di settore e l'Autorità di regolazione dei trasporti ART ha comportato, di fatto, uno scollamento temporale tra l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali e la stipula ed acquisizione dell'efficacia dei contratti di programma, per i quali il vigente quadro normativo vede coinvolti, a vario titolo nel processo approvativo, le amministrazioni dei trasporti e dell'economia, le regioni chiamate ad esprimere il proprio parere e, non da ultimo, il DIPE e la Corte dei conti ... merita evidenziare, inoltre, che l'*iter* approvativo del contratto di programma stipulato con



l'aeroporto di Parma in data 22 maggio 2019 per il periodo regolatorio 2018-2021, sconta anche i ritardi ascrivibili all'emergenza epidemiologica da COVID-19, oltre che le difficoltà incontrate dal gestore nell'applicazione del modello tariffario di riferimento, che hanno di fatto comportato la necessità di addivenire a nuove consultazioni tariffarie;

Vista la convenzione, presentata con la citata nota 14 settembre 2020, n. 6010, tra il MIT - Direzione generale per gli aeroporti e il trasporto aereo -, ENAC e SO.GE.AP. S.p.a. regolante il finanziamento per assicurare la realizzazione dell'intervento denominato aeroporto di Parma interventi sulle infrastrutture - fase 1 e 2 previsto per l'Asse tematico e «Altri interventi» - Linea azione «Miglioramento sicurezza infrastrutture» del Piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020, approvato con delibera CIPE n. 54 del 2016, a valere sulle risorse di quest'ultimo;

Considerato che tale convenzione ha sia lo scopo di regolare il finanziamento dei 12 milioni di euro stanziati per assicurare la realizzazione dell'intervento che il fine di disciplinare i tempi, le modalità e gli obblighi relativi alla sua attuazione anche allo scopo di evitare qualunque criticità procedurale;

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

1. SO.GE.A.P. S.p.a., società di gestione dell'aeroporto «Giuseppe Verdi» di Parma, è affidataria della gestione totale dello scalo di durata ventennale fino al 2034, in forza della convenzione n. 73 del 25 novembre 2009 e dell'atto aggiuntivo del 7 gennaio 2014;

2. SO.GE.A.P. S.p.a. ha ricevuto la comunicazione dell'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Parma, a seguito del decreto interministeriale numero 12 del MIT, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, registrato alla Corte dei conti in data 21 marzo 2014. La concessione, di durata ventennale, decorre dal 20 gennaio 2014 e terminerà il 19 gennaio 2034;

3. l'aeroporto internazionale «Giuseppe Verdi» di Parma è qualificato come aeroporto di interesse nazionale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201; è strategicamente situato al centro della direttrice Milano-Bologna e si trova a 3 km dall'uscita Parma-centro dell'Autostrada del Sole A1, cui è collegato da una tangenziale a scorrimento veloce. È inoltre collegato al centro della città e alla stazione ferroviaria da una linea del trasporto pubblico locale;

4. SO.GE.A.P. S.p.a. intende aumentare la capacità dello scalo in termini di aeromobili, merci, passeggeri, nonché di migliorare le dotazioni aeroportuali in funzione delle evoluzioni intervenute nel campo della tecnologia, della operatività e della sicurezza, consentendo di accogliere futuri incrementi di traffico. Gli obiettivi del Piano infatti saranno finalizzati al soddisfacimento della domanda di traffico prevista e riguarderanno la realizzazione dei seguenti interventi:

4.1 prolungamento e consolidamento della pista di volo per adeguarla all'attività cargo;

4.2 creazione di un nuovo polo cargo;
4.3 realizzazione di un nuovo *hangar* aviazione generale e manutenzione A/M con adeguamento *Apron* 300;

4.4 in particolare:

4.4.1 adeguamento al regolamento UE n. 139/2014 della struttura aeroportuale per 1,4 milioni di euro;

4.4.2 manutenzione straordinaria/ristrutturazione dell'area di manovra pista di volo, vie di rullaggio e piazzali di sosta aeromobili) per 3,87 milioni di euro;

4.4.3 sviluppo infrastrutturale per l'attivazione del trasporto cargo e la creazione di un polo per l'aviazione *executive* (prolungamento pista, realizzazione polo cargo, adeguamento aerostazione, ecc.) per 15,85 milioni di euro;

5. in data 22 maggio 2019, è stato sottoscritto il contratto di programma, ai sensi dell'art. 1, comma 11 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, oggetto di parere di questo Comitato, il cui periodo di validità è 2018-2021;

6. il contratto comprende il Piano quadriennale degli interventi, le previsioni di traffico, il Piano della qualità, il Piano della tutela ambientale ed il PEF;

7. per l'attività cargo, ai fini dello sviluppo e del rilancio dello scalo, che si trova al centro di una delle aree maggiormente produttive del territorio nazionale, è stato siglato, nel corso del 2016, un accordo con la compagnia Etihad - che si configura, a livello internazionale, come uno dei principali attori del settore cargo - al fine di avviare il trasporto aviocamionato, in attesa di realizzare l'allungamento della pista, necessario per gestire voli propriamente cargo;

8. la società ha sottoscritto nel 2016 il *Cargo Sales Agent Agreement* con Etihad per l'avvio delle attività cargo e nel corso del 2017 il vettore ha rafforzato il punto di accettazione merci presso l'aeroporto di Parma, nel 2018 il gestore ha siglato un importante accordo commerciale con l'aeroporto di Bologna, dalla cui entrata a regime attende vantaggi per l'aeroporto parmense;

9. i ricavi *aviation*, rappresentati nel PEF, risultano coerenti con la proposta tariffaria e con le previsioni di traffico approvate dalle strutture tecniche dell'ENAC;

10. la Regione Emilia-Romagna ha espresso parere favorevole al contratto di programma relativo alle annualità 2018-2021, sottoscritto in data 22 maggio 2019 tra l'ENAC e la società gestore SO.GE.A.P. S.p.a., seppur evidenziando che l'art. 13 fa riferimento ad una errata imputazione dei finanziamenti in campo per gli investimenti, specificando inoltre che il parere non è sostitutivo o alternativo del parere sui piani regolatori aeroportuali per il quale si procederà secondo la normativa vigente;

11. con delibera del 1° dicembre 2016, n. 54, il Comitato ha approvato il Piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020, che ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna l'importo complessivo di 52 milioni di euro, di cui 12 milioni destinati all'aeroporto di Parma;



12. il PEF prevede interventi per un costo complessivo di 20.850.000,00 di euro, di cui 12 milioni saranno a carico di finanziamento pubblico a valere sul fondo FSC 2014-2020, cifra che dovrà essere impegnata entro il 31 dicembre 2021, mentre i restanti 8,85 milioni di euro saranno a carico del gestore;

13. con delibera del 28 febbraio 2018, n. 26, il Comitato ha stabilito al 31 dicembre 2021 il termine per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, in luogo del 31 dicembre 2019 già stabilito dalle precedenti delibere n. 25 e n. 26 del 2016;

14. con delibera del 28 febbraio 2018, n. 26, il Comitato ha altresì fissato al 2025 il limite temporale dell'articolazione finanziaria delle programmazioni del FSC 2014-2020, in luogo del precedente limite riferito all'anno 2023;

15. dal PEF si rileva che in data 17 gennaio 2018 l'assemblea dei soci di SO.GE.A.P. S.p.a. ha deliberato un aumento di capitale di 4,5 milioni di euro. Il Piano quadriennale degli investimenti prevede inoltre l'accensione di un finanziamento a lungo termine (dieci anni) per l'ammontare di 6 milioni di euro, a servizio degli investimenti infrastrutturali. In tale sede i soci di SOGE-AP si riservano peraltro di decidere eventualmente per la copertura degli interventi interamente con fonti proprie (contributi in conto capitale) in luogo del ricorso al capitale di debito, il che avrebbe un impatto migliorativo sul conto economico;

16. allo scopo di fornire alla società la liquidità necessaria al proseguimento dell'attività e per avviare gli investimenti necessari all'attuazione del piano strategico, con nota 17 febbraio 2020, n. 18249 ENAC comunica che l'assemblea straordinaria dei soci del 24 gennaio 2019 ha deliberato di aumentare, a pagamento, il capitale sociale per un importo di 8.499.996 euro. Inoltre si rileva l'interesse degli enti territoriali alla realizzazione del piano strategico che influenzerebbe l'economia locale e regionale;

17. con la convenzione tra il MIT - Direzione generale per gli aeroporti e il trasporto aereo -, ENAC e SO.GE. AP. S.p.a. regolante il finanziamento per assicurare la realizzazione dell'intervento, il soggetto attuatore si impegna ad assumere l'obbligazione giuridicamente vincolante, inherente alla fase 1 e alla fase 2 dell'intervento entro il 31 dicembre 2021, pena la revoca delle risorse assegnate per lo stesso. L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta allorquando sia intervenuta la proposta di aggiudicazione di appalti di lavori ai sensi del decreto legislativo n. 50 del 2016 e successive modificazioni;

18. il soggetto attuatore si impegna, inoltre, a completare la fase 1 e la fase 2 dell'intervento entro il 31 dicembre 2025;

19. ENAC ha trasmesso, con nota 2 settembre 2020, n. 82546, il monitoraggio aggiornato al 31 agosto 2020, con il quale rileva che il gestore aveva sostenuto spese per 1.764.358,27 euro, dei quali 988.207,32 a valere su fondi FSC e la residua parte in autofinanziamento;

20. ENAC, nella verifica di sostenibilità del PEF allegato al contratto di programma, relazione sui risultati dell'analisi tecnica del PEF per il periodo contrattuale 2018-2021, rileva che il piano degli investimenti è scarsamente sostenibile da un punto di vista economico ma le criticità tenderebbero tuttavia a migliorare progressivamente dal 2020, anno in cui la società ipotizza un margine operativo lordo MOL positivo, con un progressivo riasorbimento delle perdite di esercizio, a partire dal 2022, e il conseguimento di utili di esercizio moderatamente crescenti anche con le sistematiche ricapitalizzazioni ipotizzate dalla società;

21. l'analisi dell'ENAC evidenzia anche una struttura patrimoniale caratterizzata da un livello soddisfacente per quanto riguarda la correlazione temporale tra fonti e impieghi e dalla copertura degli investimenti col ricorso al capitale proprio e alle passività consolidate; il PEF, in conclusione evidenzia «ampi margini di incertezza sulla fattibilità [...] che trovano, tuttavia, mitigazione in due ordini di motivazioni. [...] il giudizio conclusivo porta a ritenere che il Piano degli investimenti sia scarsamente sostenibile da un punto di vista economico, mentre, da un punto di vista patrimoniale e finanziario, il supporto della proprietà unitamente alle fonti pubbliche lasciano presupporre il permanere di una situazione finanziaria in grado di sovvenzionare l'operatività e gli investimenti aziendali nel periodo, seppur in condizioni di criticità che andranno costantemente monitorate, anche al fine di verificare se le proiezioni di sviluppo del *business* aeroportuale contenute nel piano strategico avranno effettivamente modo di realizzarsi»;

22. il gestore ha dichiarato di accettare espressamente le seguenti clausole:

22.1 Revisione del contratto nel corso del periodo contrattuale;

22.2 Penali;

22.3 Rinuncia al contenzioso;

Vista la richiesta NARS, con nota 15 settembre 2020, n. 4999, in seguito alla riunione istruttoria del 14 settembre 2020, di approfondimento di alcune tematiche relative:

1. all'impatto della delibera ART 12 febbraio 2020, n. 30 sul PEF;

2. sull'evoluzione del traffico effettivo rispetto alle previsioni 2018-2021 e relativi effetti;

3. sulle prospettive di rispetto della realizzazione degli investimenti ed eventuali specifiche modalità di monitoraggio da parte dell'ENAC sul rapporto flussi finanziari e investimenti;

4. sul permanere dell'attualità del progetto di collaborazione con Etihad per le attività cargo;

5. sul finanziamento privato di 8,85 milioni di euro;



Vista la nota 23 settembre 6341, con la quale il MIT inoltra al NARS la nota 22 settembre 2020, n. 90176, con la quale ENAC fornisce i suoi chiarimenti e, in particolare:

1. l'assenza di impatti significativi delle prescrizioni dell'ART sulla dinamica tariffaria sul piano economico-finanziario;

2. il raggiungimento dell'equilibrio economico da parte della società può essere valutato, unicamente, lungo un orizzonte temporale pluriennale;

3. il rispetto delle tempistiche di realizzazione degli investimenti, ad eccezione degli interventi sottoposti a valutazione impatto ambientale VIA, richiamando le disposizioni contrattuali in materia di monitoraggio;

4. la vigenza dal contratto tra SO.GE.A.P. S.p.a. ed Etihad relativo alle attività cargo;

5. la quota di finanziamento privato relativa al Piano degli interventi risulta interamente finanziata dai soci di SO.GE.A.P. S.p.a., attraverso un aumento di capitale di circa 8,5 milioni di euro, evidenziando la sottoscrizione a settembre 2020 di un finanziamento di 3,4 milioni di euro, avvalendosi del fondo di garanzia a favore delle piccole e medie imprese ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 662, in funzione della situazione di emergenza creata dalla pandemia di COVID-19;

Visto il parere NARS n. 4 del 24 settembre 2020 sul contratto di programma in esame, ai sensi dell'art. 1, comma 11, del citato decreto-legge n. 133 del 2014, con il quale il Nucleo fa presente che:

1. la Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, di seguito DGATA, con nota 19 giugno 2020, n. 4199, ha rappresentato all'Ufficio di Gabinetto del MIT, in particolare, di prendere «atto della richiesta congiunta ENAC e MEF di inserire, nel testo del decreto interministeriale di approvazione del contratto di programma ENAC e SO.GE.A.P. S.p.a., una prescrizione rimessa in capo al concessionario, in base alla quale, una volta finalizzata la procedura di consultazione della dinamica tariffaria, lo stesso provvederà ad aggiornare la pianificazione economica e finanziaria, con una adeguata analisi di sostenibilità degli investimenti programmati»;

2. ART, con delibera 16 luglio 2020, 134, ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato con delibera 31 luglio 2019, n. 117, nei confronti di SO.GE.A.P. S.p.a. in ottemperanza alle prescrizioni della medesima Autorità di cui alla delibera 25 gennaio 2019, n. 6, relativa alla revisione dei diritti aeroportuali con periodo tariffario pluriennale e piano industriale che, nel detto periodo, assicuri il conseguimento dell'equilibrio del PEF accertando l'inottemperanza, da parte di SO.GE.A.P. S.p.a., alle prescrizioni di cui alla delibera n. 6 del 2019 e irrorando la sanzione amministrativa pecunaria che «per quanto attiene alla gravità della violazione», come osserva l'Autorità, «va apprezzato il limitato contesto territoriale su cui ha impattato la condotta accertata e il livello tariffario applicato dalla società nelle more dell'avvio della nuova procedura di revisione dei diritti aeroportuali, che non ha compromesso i diritti degli altri vettori né ha inciso sul contesto concorrenziale in cui operano gli aeroporti più

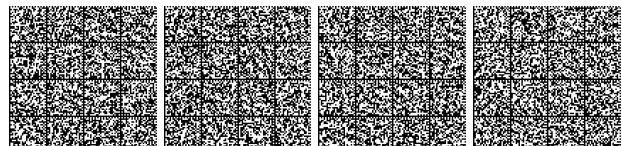
prossimi». Tale sanzione non impedisce la prosecuzione dell'*iter* del contratto di programma in attesa di una nuova procedura di consultazione degli operatori;

3. con delibera 31 luglio 2019, n. 117 l'Autorità ha anche considerato che la propria delibera 25 gennaio 2019, n. 6 non prescrivesse, in alcun modo, alla società di presentare un nuovo piano economico-finanziario. L'Autorità, invece, richiedeva l'attivazione di una nuova procedura che prevedesse, ai sensi del modello, «un periodo tariffario pluriennale e l'elaborazione e la trasmissione all'Autorità di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro il termine del periodo tariffario medesimo, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario». Ne discende in particolare ai sensi della successiva delibera 12 febbraio 2020, n. 30, l'adozione *pro tempore* del medesimo livello dei diritti aeroportuali relativo all'annualità 2019, non avendo l'Autorità approvato la dinamica tariffaria in ultimo proposta dal gestore per le annualità 2020-2021, nelle more dell'avvio di una nuova consultazione. Si evidenzia peraltro che, con delibera 16 luglio 2020, n. 136, l'Autorità ha approvato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali;

4. con nota 22 settembre 2020, n. 90176, l'ENAC ha rappresentato che le disposizioni previste dall'ART con delibera n. 30 su citata, relativamente alla dinamica tariffaria, non hanno impatti significativi sulla struttura economica del PEF, mentre ha evidenziato che l'evoluzione effettiva del traffico nelle annualità 2018, 2019 del contratto di programma, inferiore rispetto alle stime alla base del Piano, comporta che «i volumi di attività dell'aeroporto siano, ad oggi, insufficienti a generare le risorse finanziarie necessarie per finanziare il Piano degli investimenti, la cui realizzazione è subordinata, oltre che ai contributi di natura pubblica, anche alle immissioni di capitale da parte della proprietà e a forme di indebitamento bancario a medio termine». Di conseguenza «il raggiungimento dell'equilibrio economico da parte della società può essere valutato, unicamente, lungo un orizzonte temporale pluriennale»;

5. in relazione alla realizzazione degli interventi, l'ENAC, con nota 17 febbraio 2020, n. 18249 ha comunicato che al 30 novembre 2019 la società SO.GE.A.P. S.p.a. ha sostanzialmente rispettato la programmazione prevista dal piano degli interventi, ad eccezione degli interventi che necessitano dell'acquisizione di pareri sovraordinati, relativi alla procedura di valutazione di impatto ambientale, e che, in particolare, risultano in tale data completati gli interventi 1, 2, 5 e 12. La realizzazione di tali interventi, secondo quanto indicato nel Piano degli interventi, comporta un importo investito pari a circa 3,65 milioni di euro, a fronte di un livello programmato di investimenti previsti per il 2019 pari a 14,1 milioni di euro;

Vista la nota predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri 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;



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 28 novembre 2018, n. 82;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che, pertanto, lo stesso viene sottoposto direttamente in seduta alla firma del segretario e del Presidente per il successivo e tempestivo inolto alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere favorevole:

sullo schema di contratto di programma tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la SO.GE.A.P. S.p.a. per la gestione dell'aeroporto di Parma «Giuseppe Verdi», per il periodo 2018-2021, con le osservazioni e raccomandazioni di cui al parere NARS n. 4 del 24 settembre 2020, che il Comitato fa proprie e che integra come di seguito:

Si raccomanda e si invita il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a:

1. eseguire i dovuti monitoraggi, per disposizione di legge e per previsione convenzionale, - anche attraverso un efficace dialogo istituzionale tra il Ministero istruttore, l'ENAC e l'ART, ciascuno in ragione delle proprie specifiche attribuzioni e competenze - sull'esecuzione del contratto di programma, nonché della convenzione relativa al finanziamento di 12 milioni di euro di cui al fondo FSC, con particolare riferimento agli investimenti, alle tariffe adottate, all'andamento gestionale e alla solidità patrimoniale e finanziaria al fine di evitare squilibri ovvero criticità in termini di ricadute sulla finanza pubblica con riguardo al rapporto investimenti/mezzi finanziari;

2. monitorare l'utilizzo delle risorse FSC, tenendo conto della necessità di assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2021, nonché completare l'intervento entro il 31 dicembre 2025;

3. in un'ottica di razionale ed efficiente sviluppo del comparto prevedere, *de futuro*, che il piano economico finanziario esponga tutti gli elementi di *input* necessari ai fini della redazione e valutazione dei prospetti previsionali (stato patrimoniale, conto economico e rendiconto finanziario);

4. Il CIPE con precedenti delibere ha segnalato l'opportunità e la necessità programmativa di ricevere i contratti di programma prima del periodo di decorrenza o comunque al massimo ad inizio periodo contrattuale ma certo non a consuntivo. Tale indirizzo è stato anche richiesto dalla Corte dei conti in sede di registrazione delle delibere CIPE sugli aeroporti e risulta quanto mai urgente sulla base delle nuove competenze attribuite all'ART e da

essa previste in tema tariffazione aeroportuale con l'ultima delibera del 1° luglio 2020. Inoltre è necessario che i CdP pervengano in tempi congrui all'esame del DIPE rispetto all'arco temporale di riferimento, anche in virtù di quanto emerso dall'indagine conoscitiva svolta dal DIPE con il NARS nel corso del 2019-2020, e dei recenti stravolgimenti del settore conseguenti l'emergenza COVID. Si invita il MIT a promuovere ogni opportuna attività finalizzata all'accelerazione delle attività e al rispetto delle scadenze. Nell'ambito delle disposizioni contrattuali vigenti, sarà valutata da parte del concedente l'applicazione di eventuali penali relative ai ritardi maturati nel corso della procedura;

5. presentare al Comitato i nuovi contratti di programma in un tempo congruo, evitando un disallineamento temporale tra il momento di venuta ad esistenza, sul piano giuridico, delle disposizioni contrattuali e quello della produzione di effetti, trasmettere, per il successivo contratto di programma, al CIPE, e previamente alla regione, tutta la documentazione necessaria a esprimere il parere di competenza in un termine congruo - rispetto alle scadenze di cui all'art. 3, comma 3, del contratto di programma -, e comunque non oltre l'inizio dell'ultimo trimestre dell'ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza, anche tenuto conto delle recenti osservazioni della Corte dei conti su fattispecie analoghe. Al riguardo, si invita il MIT a:

5.1 promuovere ogni opportuna attività finalizzata all'accelerazione delle attività istruttorie e al rispetto delle scadenze;

5.2 nell'ambito delle disposizioni contrattuali vigenti, valutare l'applicazione di eventuali penali relative ai ritardi maturati nel corso della procedura;

6. recepire quanto indicato dall'ART con delibera n. 30 del 12 febbraio 2020, relativamente alla definizione dei livelli e degli adeguamenti tariffari;

7. una volta finalizzata la procedura di consultazione della dinamica tariffaria, prevedere in capo al concessionario l'aggiornamento della pianificazione economica e finanziaria, con una adeguata analisi di sostenibilità degli investimenti programmati;

8. valorizzare gli esiti dell'indagine conoscitiva del NARS in materia di contratti di programma del settore aeroportuale di febbraio 2020 relativamente all'opportunità di forme di gestione complementare assieme agli aeroporti limitrofi, alla luce degli accordi commerciali siglati dalla società di gestione, al fine di promuovere le sinergie anche nell'ottica dello sviluppo delle vocazioni produttive territoriali.

Roma, 29 settembre 2020

Il Presidente: CONTE

Il segretario: FRACCARO

*Registrato alla Corte dei conti il 1° dicembre 2020
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1487*

20A06881

