

zione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Il TFE è calcolato sulla base della curva dei tassi BTP Benchmark rilevati dalla pagina “0#ITBMK=FIX” del circuito Reuters, secondo la metodologia di cui all’Allegato [C] alla presente Convenzione.

Nel caso in cui, successivamente, il concessionario proceda al rifinanziamento del debito previsto nel PEF vigente, il riallineamento del costo del debito sarà determinato in ragione di un valore pari alla differenza, solo se positiva, tra il costo del debito indicato nel PEF medesimo e il costo del debito rifinanziato.

1.2. l’art. 11 dello schema di convenzione deve essere integrato con il seguente punto:

Punto 11.18.

“In sede di aggiornamento e di revisione del Piano Economico Finanziario verrà calcolato lo scostamento cumulato tra il traffico consuntivo a fine quinquennio e le relative previsioni. Laddove si registrano entrate dovute ad una variazione del traffico, il beneficio economico finanziario, al netto delle imposte e del canone di concessione, verrà destinato al riequilibrio del Piano suddetto tramite corrispondente rideterminazione del saldo delle poste figurative”.

1.3. L’Allegato C dello schema di convenzione deve essere integrato con le seguenti previsioni:

Calcolo del Tasso Finanziariamente Equivalente ai BTP Benchmark.

Il Tasso Finanziariamente Equivalente (“TFE”) indica il tasso di mercato di un’operazione finanziaria teorica avente le medesime caratteristiche del Finanziamento previsto nel Piano Economico Finanziario della convenzione (il “Finanziamento”) in termini di modalità e periodicità di rimborso del capitale e di corresponsione degli interessi.

La procedura di rilevazione del TFE si articola nei seguenti passaggi:

1. Calcolo della durata finanziariamente equivalente del Finanziamento (“DFE”), inteso come il valore espresso in anni entro cui si verifica il rientro del capitale e delle cedole, tenendo conto anche dei flussi di erogazione;

2. Rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters “0#ITBMK=FIX”, con durata finanziaria immediatamente precedente la DFE;

3. Rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters “0#ITBMK=FIX” con durata finanziaria immediatamente successiva alla DFE;

4. Calcolo del tasso di rendimento, di un BTP teorico avente durata finanziaria corrispondente alla DFE del Finanziamento mediante interpolazione lineare dei rendimenti rilevati secondo i punti 2. e 3. che precedono. Tale rendimento corrisponde all’approssimazione del Tasso Finanziariamente Equivalente (TFE) rispetto alla curva dei BTP;

5. Nel caso in cui la DFE risulti uguale o superiore alla durata finanziaria massima del BTP benchmark si procederà al calcolo del tasso di rendimento di cui al

precedente punto 4. mediante estrapolazione lineare dei rendimenti (i) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters “0#ITBMK=FIX”, di massima durata finanziaria, e (ii) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters “0#ITBMK=FIX”, di durata finanziaria immediatamente precedente.

Il Concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE alla scadenza del termine di presentazione delle offerte e li comunica al Concedente; successivamente, il Concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE al momento di sottoscrizione del finanziamento e li comunica al Concedente.

1.4. Nella documentazione di gara, dovrà essere previsto, in capo al concessionario, l’obbligo di individuare il soggetto finanziatore mediante lo svolgimento di una procedura ad evidenza pubblica.

2. Entro trenta giorni dall’aggiudicazione definitiva della concessione di costruzione e gestione in argomento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a comunicare a questo Comitato l’esito della gara e a trasmettere copia del piano economico finanziario aggiornato in relazione agli esiti della stessa.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 12
Economia e finanze, foglio n. 229*

12A00207

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

Aeroporto di Palermo. Contratto di programma Enac - Ges. A.P 2011 - 2014 (Legge n. 248/2005). (Deliberazione n. 60/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

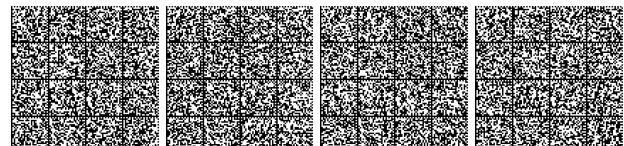
Visto il Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, che ha istituito una tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea;

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

Visto l’art. 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, recante norme per l’affidamento in concessione dei servizi di sicurezza per il cui espletamento non è richiesto l’esercizio di pubbliche potestà o l’impiego di appartenenti alle forze di polizia;

Visti l’art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e l’art. 1 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito dalla legge 3 agosto 1995, n. 351 — come modifica-



ti dall'art. 2, commi 188 e 189, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (Legge finanziaria 1997) — che hanno disposto in materia di gestione degli aeroporti e di realizzazione delle relative infrastrutture;

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

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

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

Visto il regolamento (CE) 2320/2002, in data 16 dicembre 2002, che ha introdotto — a decorrere dal 1° gennaio 2003 — l'obbligo dell'espletamento dei controlli di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo comitato;

Visto il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, riguardante la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265;

Visto il decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, che ha parzialmente modificato il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva;

Vista la comunicazione della Commissione UE 2005/C-213-01 in data 9 dicembre 2005, recante «Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali»;

Visto il decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che reca ulteriori modifiche ed integrazioni alla parte aeronautica del Codice della navigazione e che, in particolare, sostituisce l'art. 704 di detto codice, prevedendo che l'ENAC ed il gestore stipulino un contratto di programma che recepisca la disciplina regolatoria emanata da questo comitato per il settore aeroportuale in materia di investimenti, corrispettivi e qualità e quella recata dall'art. 11-*nonies* del citato decreto-legge n. 203/2005, convertito dalla legge n. 248/2005;

Visto il regolamento (CE) 1107/2006 in data 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2007), e visti in particolare:

l'art. 1, comma 258, concernente l'aumento del canone annuo per l'uso dei beni del demanio dovuto dalle società di gestione totale e parziale aeroportuale;

l'art. 1, comma 1328, che istituisce un apposito fondo al fine di ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendi negli aeroporti;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96 (*Gazzetta Ufficiale* 25 giugno 2010, n. 138) cosiddetta «Legge comunitaria 2009» che, tra l'altro, delega il Governo a recepire la direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge nel rispetto dei principi e criteri direttivi dettagliati all'art. 39;

Visto il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, che, all'art. 3, reca specifiche disposizioni in materia di trasparenza delle tariffe aeree al fine di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio;

Visto il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 29 gennaio 2009, n. 2, che — all'art. 3 — dispone, sino al 31 dicembre 2009, tra l'altro, la sospensione dell'efficacia di norme che impongono adeguamenti automatici di diritti, contributi o tariffe a carico di persone fisiche o persone giuridiche in relazione al tasso d'inflazione ovvero ad altri meccanismi automatici, fatta eccezione per i provvedimenti volti al recupero dei soli maggiori oneri effettivamente sostenuti;

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

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994, recante principi sull'erogazione dei servizi di pubblica utilità, e visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998, concernente lo «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carte dei servizi pubblici del settore dei trasporti»;

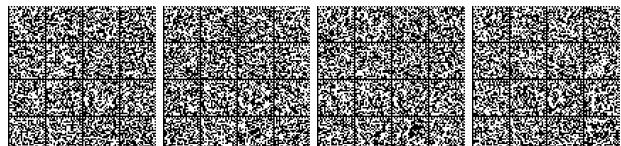
Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione emanato, di concerto con il Ministro del tesoro, il 12 novembre 1997, n. 521, concernente il regolamento in materia di concessioni di gestioni aeroportuali;

Visto lo Statuto dell'E.N.A.C., approvato con decreto interministeriale 3 giugno 1999, n. 71/T;

Vista la propria delibera del 24 aprile 1996, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità;

Vista la delibera 4 agosto 2000, n. 86 (*Gazzetta Ufficiale* n. 225/2000), con la quale questo comitato ha espresso parere favorevole in ordine allo schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 38 (*Gazzetta Ufficiale* n. 221/2007), con la quale questo comitato ha approvato il documento tecnico denominato «Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva» e che sostituisce il citato schema di riordino alla luce delle modifiche normative nel frattempo intervenute;



Vista la propria delibera 27 marzo 2008, n. 51 (*Gazzetta Ufficiale* n. 128/2008), con la quale, in relazione ai contenuti della sentenza n. 51/2008 della Corte costituzionale e preso atto del parere reso della Conferenza unificata in data 26 marzo 2008, questo comitato ha riapprovato con limitate modifiche il documento tecnico allegato alla citata delibera n. 38/2008;

Viste le «Linee guida» applicative della citata direttiva in materia di regolazione dei servizi aeroportuali, elaborate dall'ENAC ed approvate, previo parere del NARS, dal Ministero delle infrastrutture e trasporti con decreto 10 dicembre 2008, emanato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del 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 nota n. 7348 del 22 febbraio 2011, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di contratto di Programma (2011-2014) tra l'ENAC e la società di gestione dell'aeroporto di Palermo p.A. (GESAP) e relativi allegati chiedendo l'iscrizione dell'argomento all'o.d.g. di questo comitato per il prescritto parere; con nota 7 marzo 2011, n. 976, ha fatto seguito la trasmissione di ulteriore documentazione;

Visto il parere n. 3/2011 reso dal NARS nella seduta del 24 giugno 2011;

Viste le precedenti delibere con le quali questo comitato, nell'esprimere parere favorevole, con prescrizioni, rispettivamente in ordine agli schemi di contratto di programma tra l'ENAC e le società di gestione degli scali di Pisa «Galileo Galilei», di Napoli Capodichino, di Bari e Brindisi e di Bologna, ha nelle premesse:

sottolineato la necessità di effettuare l'analisi dei contratti di programma con i gestori aeroportuali nel contesto di un Piano nazionale degli aeroporti integrato con il Piano nazionale della logistica in modo da poter valutare sia la coerenza interna che quella esterna dei singoli contratti di programma con la pianificazione di respiro nazionale, rilevando che uno studio propedeutico a tali fini è stato commissionato, ad aprile 2009, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da ENAC;

evidenziato la significativa differenziazione esistente tra gli scali aeroportuali nazionali; lo sviluppo di una concorrenza tra gli scali stessi, anche per effetto dell'avvento delle compagnie low cost, basata sull'offerta di servizi di tipo point to point piuttosto che di tipo hub and spoke e tariffe competitive rispetto ai vettori tradizionali; un rilevante gap infrastrutturale rispetto ai grandi aeroporti europei; un rilevante ritardo nello sviluppo del traffico merci rispetto ai principali competitori europei;

evidenziato i benefici per la competitività degli scali italiani che potranno derivare dalla durata quarantennale delle concessioni di gestione totale dei medesimi scali e dalla applicazione di meccanismi tariffari incentivanti di tipo price cap;

rilevato l'attuale mancanza, a livello nazionale di un campione significativo di gestori tra loro confrontabili in relazione, tra l'altro, al sussistere di differenti regimi concessori e di differenti assetti dei servizi prestati;

Vista la nota del 3 marzo 2011 con la quale l'ENAC, adempiendo alla raccomandazione di cui alla delibera n. 44/2009 di questo comitato, ha trasmesso ad Assaeroporti, affinché inviti i propri iscritti ad adeguarsi, per gli adempimenti prescritti dalla legge n. 248/2005 a decorrere dall'esercizio 2010, il modello di certificazione della contabilità analitica regolatoria delle società aeroportuali, elaborato nell'ambito di un apposito tavolo di lavoro costituito dall'ENAC e al quale ha partecipato anche il NARS;

Vista la direttiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 31 luglio 2009 (*Gazzetta Ufficiale* n. 196/2009), con la quale è stato autorizzato l'ENAC anche in considerazione delle esigenze emerse nel corso delle consultazioni svolte con l'utenza aeroportuale, ad individuare criteri di riparto del «margini commerciali» tra i vari diritti aeroportuali diversi da quello «pro-quota» inizialmente previsto dalle citate «Linee guida»;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto:

Delle risultanze dell'istruttoria svolta e in particolare che:

il traffico passeggeri movimentato nel 2008 è stato pari a 4.427.985 unità con un tasso di crescita medio annuo nel periodo 1999-2008 pari al 5,3 per cento;

il tasso di crescita del traffico stimato dal gestore è pari al 19,2 per cento per l'intero periodo regolatorio più l'anno base, con un tasso di crescita medio annuo del 3,8 per cento;

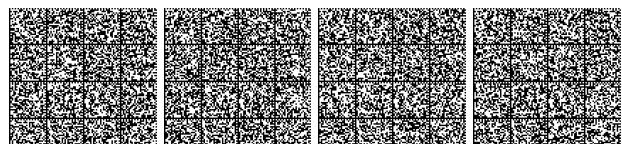
con convenzione n. 47 del 17 novembre 2006 approvata con decreto interministeriale del 2 agosto 2007 dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, è stata affidata in concessione per quaranta anni alla Società Gestione Aeroporto di Palermo (GES.A.P S.p.a.), sulla base dell'istanza presentata ad ENAC il 19 gennaio 1999 e dunque in data antecedente alla entrata in vigore della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, la gestione totale dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi (scadenza 1° agosto 2047);

lo schema di contratto in oggetto, riferito al periodo regolatorio 2011-2014 stabilisce per ciascun servizio regolamentato:

il livello iniziale di riferimento dei corrispettivi e le attività che tali corrispettivi remunerano;

i piani di investimento per i servizi soggetti a regolazione, con importi previsti e relativi cronoprogrammi, oggetto di consultazione con i soggetti di cui all'art. 9 della legge 7 agosto 1990, n. 241, nelle forme stabilite dalla normativa vigente;

gli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale, ivi incluse le modalità di misurazione dei risultati



conseguiti e conseguenti valori dei parametri $q(t)$ e $\alpha(t)$ associati;

il tasso di congrua remunerazione del capitale investito;

i parametri che definiscono il profilo temporale della dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo regolatorio, il quale coincide con il periodo di validità del contratto di programma;

in considerazione dei tempi necessari per le procedure di approvazione, lo schema di contratto in argomento prevede due anni ponte e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha peraltro precisato che gli investimenti previsti, sia in termini di ammortamento che di remunerazione, sono stati quantificati e riconosciuti per determinare la base di calcolo del parametro K in relazione agli anni di validità del contratto (2011-2014);

il piano degli investimenti che il gestore si impegna a realizzare nel periodo 2009-2014 ammonta a 162,3 milioni di euro, di cui 70,3 milioni di euro a finanziamento pubblico e 92 milioni a carico del gestore. Gli investimenti nel periodo regolatorio (2011-2014), ammontano a 101,7 milioni di euro di cui 39,9 a finanziamento pubblico e 61,8 finanziati dal gestore;

gli investimenti relativi al periodo regolatorio pari a circa 101,7 milioni di euro, mirano in primo luogo, lato land side, all'ampliamento del sistema di smistamento bagagli e all'adeguamento delle aree a servizio dei passeggeri in partenza e in arrivo (in particolare, realizzazione della terza sala check-in, ammodernamento arredi e impianti dell'aerostazione, potenziamento delle capacità dell'impianto di smistamento bagagli e realizzazione di una nuova Hall Arrivi), a fronte delle citate previsioni di crescita del traffico. Dal lato air side, il Piano include l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili esistenti e la realizzazione di nuove piazzole e aree di manovra, oltre al rifacimento della pavimentazione delle piste di volo;

il fatturato del gestore nel 2008 è stato, pari a 35,8 milioni di euro (Bilancio di esercizio GESAP 2008); il totale dei ricavi da contabilità regolatoria risulta anch'esso pari a 35,8 milioni di euro (Relazione istruttoria CdP - allegato 2). I ricavi da contabilità regolatoria certificati dalla società Price Waterhouse Coopers indicano un fatturato pari a 37,0 milioni di euro comprendente altri ricavi e proventi, per circa 1,2 milioni di euro, diversamente classificati nel bilancio e nel CdP;

come anche specificato dall'ENAC nel corso dell'istruttoria, la società non ha fruito di contributi pubblici sulle immobilizzazioni;

la società ha richiesto la deroga dall'applicazione della norma sul margine commerciale per la sola attività del parcheggio lunga sosta interno all'aeroporto; in particolare, la società ha chiesto di non considerare all'interno dei servizi non regolamentati i costi e i ricavi (e il relativo margine) del parcheggio a lunga sosta. In relazione all'istanza di deroga, al fine di definire il «mercato rilevante», l'ENAC ha valutato la sostituibilità dei servizi dal lato dell'offerta, verificando che il parcheggio in esame soddisfa i requisiti di concorrenza e di esternalità al sedime aeroportuale. Di conseguenza dal margine complessivo della GESAP pari a 4,1 milioni di euro, è stato scor-

porato il margine del parcheggio a lunga sosta, pari a 1,7 milioni di euro, e il valore residuo, pari a circa 2,4 milioni di euro, è stato considerato nel limite del 50% (circa € 1,2 milioni) ai fini dell'abbattimento dei diritti aeroportuali per la determinazione delle tariffe;

il WACC riconosciuto alla GES.A.P. per il periodo regolatorio 2011-2014 è pari a 10,86 per cento (WACC pre tax nominale) in linea con quello degli altri gestori già titolari di contratti di programma e che, a fronte della struttura finanziaria della GES.A.P., gli viene riconosciuto un costo del debito pari al 6,01 per cento a fronte di un risk free rate pari al 4,31 per cento;

la procedura utilizzata per il calcolo dei parametri x , k e v è stata effettuata nel rispetto della formula di cui alla Sezione 12.3 punto 19 delle Linee guida;

gli obiettivi di crescita della produttività tengono conto della dinamica della produttività specifica del gestore nei cinque anni precedenti il periodo regolatorio e sono stati determinati in riferimento a valori di elasticità delle voci di costo prossimi a quelli indicati nelle Linee guida. Non sono invece disponibili benchmark di produttività ricavabili da operatori efficienti aventi caratteristiche simili a quelle del gestore;

per quanto attiene la qualità, il contratto in esame si attiene a quanto prescritto dalle Linee guida considerando quattro indicatori obbligatori e otto a scelta. Alle medesime linee guida si attengono gli indicatori di qualità ambientale;

per la realizzazione degli interventi da realizzarsi attraverso i 9 milioni di euro di fondi FAS assegnati con delibera: CIE n. 3/2006, il Ministero istruttore, con nota n. 1658 del 19 aprile 2011, ha segnalato che la Società di gestione si è impegnata, qualora tali somme risultassero indisponibili, a finanziare gli stessi interventi attraverso un aumento di capitale sociale da effettuarsi entro l'anno 2014.

Esprime parere favorevole sullo schema di Contratto di programma ENAC - GES.A.P. 2011-2014 relativo allo scalo aeroportuale di Palermo, a condizione che si tenga conto delle sotto elencate indicazioni:

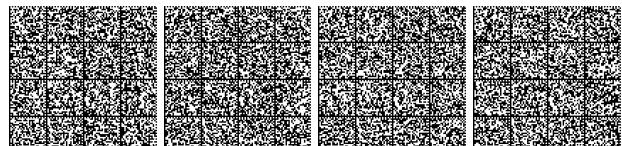
la maggiorazione dell'equity β del 50 per cento, tuttora riportata nello schema di contratto in esame, deve essere ricondotta al 30 per cento secondo gli impegni assunti nel corso dell'istruttoria dalla stessa GESAP con lettera 24 maggio 2011, n. 4648/11 e comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 25 maggio 2011, n. 2318. A tal fine, l'ENAC dovrà rielaborare la documentazione inerente il calcolo tariffario;

l'allegato 5 (Piano della qualità e dell'ambiente), richiamato all'art. 16 dello schema di contratto di programma deve indicare i valori in percentuale rispetto all'anno base, così come previsto dalle linee guida e non in valore assoluto come per la Carta dei servizi;

deve essere calcolato l'indicatore sintetico sia per gli indicatori di qualità che per quelli ambientali.

Invita il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a trasmettere a questo comitato la direttiva interministeriale che autorizza l'ENAC a individuare criteri più flessibili per il riparto del margine commerciale ai fini del calcolo della misura dei diritti aeroportuali;



a vigilare affinché ENAC provveda ad effettuare adeguate e puntuale verifiche sul rispetto delle previsioni contenute nel Contratto di programma da parte del gestore aeroportuale, assicurando nel contempo un monitoraggio costante;

a trasmettere a questo comitato lo schema di Contratto di programma valido per il successivo quadriennio regolatore (2015-2018), corredata da una relazione nella quale siano riportati gli esiti complessivi di tali verifiche e rappresentate eventuali criticità;

ad attivarsi affinché nella costruzione delle dinamiche tariffarie da effettuare in occasione dei prossimi contratti di programma venga effettuata un'analisi di benchmark anche su società operanti in altri settori del comparto dei trasporti.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario
MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2011
Ufficio controllo Ministeri economico - finanziari, registro n. 12,
Economia e finanze, foglio n. 238*

12A00208

UNIVERSITÀ DEL SALENTO

DECRETO RETTORALE 29 dicembre 2011.

Emanazione del nuovo Statuto.

IL RETTORE

Visto l'art. 6 della legge n. 168 del 9 maggio 1989;

Visto l'art. 2 della legge n. 240 del 30 dicembre 2010;

Visto il D.R. n. 90 del 2 febbraio 2011 con il quale è stata istituita la Commissione preposta all'elaborazione dello Statuto di autonomia dell'Università del Salento ai sensi dell'art. 2 della legge n. 240/2010;

Viste le deliberazioni n. 111 del 25 luglio 2011 e n. 104 del 27 luglio 2011 con le quali, rispettivamente, il Consiglio di amministrazione ed il senato accademico hanno esaminato la bozza di nuovo statuto dell'Università del Salento, redatto secondo le disposizioni della legge n. 240/2010;

Vista la nota prot. n. 26209 del 27 luglio 2011 con la quale il nuovo statuto, con le relative deliberazioni degli Organi di Governo, è stato trasmesso al MIUR;

Vista la nota prot. n. 4482 del 10 ottobre 2011, assunta al protocollo con n. 32852 in data 11 ottobre 2011, con la quale il MIUR ha formulato le proprie osservazioni sul testo del nuovo statuto dell'Università del Salento;

Vista la deliberazione n. 149 del 18 ottobre 2011 con la quale il Consiglio di amministrazione ha espresso parere favorevole a maggioranza assoluta dei componenti, all'approvazione del nuovo statuto dell'Università del Salento, redatto ai sensi e per gli effetti dalla legge n. 240

del 30 dicembre 2010, e modificato secondo le indicazioni fornite dal MIUR;

Vista la deliberazione n. 131 del 19 ottobre 2011 con la quale il senato accademico ha approvato a maggioranza assoluta dei componenti, ai sensi del combinato disposto dell'art. 2, comma 5, della legge n. 240/2010 e dell'art. 6 della legge n. 168/1989, il nuovo statuto dell'Università del Salento, redatto ai sensi e per gli effetti della legge n. 240/2010, e modificato secondo le indicazioni fornite dal MIUR;

Vista la nota prot. n. 34734 del 20 ottobre 2011 con la quale il nuovo statuto d'Ateneo, modificato con le succitate deliberazioni del Consiglio di amministrazione n. 149 del 18 ottobre 2011 e del senato accademico n. 131 del 19 ottobre 2011, è stato trasmesso al MIUR;

Vista la nota prot. n. 5172 del 5 dicembre 2011, assunta al protocollo con n. 39987 del 5 dicembre 2011, con la quale il MIUR, nel prendere atto dell'avvenuta adozione del nuovo statuto, ha comunicato che il testo normativo trasmesso è stato sottoposto all'esame del Tavolo Tecnico costituito con DM 21 giugno 2011 per lo svolgimento del controllo di cui all'art. 2, comma 7, della legge n. 240/2010, ed ha formulato alcune osservazioni e richieste di modifica rispetto al testo pervenuto;

Vista la deliberazione n. 171 del 7 dicembre 2011 con la quale il Consiglio di Amministrazione ha esaminato i rilievi ministeriali ed ha pronunciato il proprio parere sui medesimi con le prescritte maggioranze, confermando e modificando il suddetto statuto;

Vista la deliberazione n. 156 del 22 dicembre 2011 con la quale il senato accademico ha esaminato i rilievi ministeriali e si è pronunciato in relazione ai medesimi con le prescritte maggioranze, confermando e modificando il suddetto statuto;

Considerando quindi che a seguito della deliberazione n. 156 del 22 dicembre 2011 il senato accademico ha adottato ai sensi della legge 30 dicembre 2010, n. 240 il nuovo Statuto dell'Università del Salento;

Ritenuto che il procedimento di revisione dello Statuto di Ateneo si sia pertanto concluso e che possa quindi procedere alla emanazione e successiva pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana;

Decreta:

Art. 1.

È emanato il nuovo «Statuto dell'Università del Salento» ai sensi dell'art. 2 della legge 30 dicembre 2010, n. 240, allegato al presente decreto, di cui costituisce parte integrante.

Art. 2.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, unitamente allo Statuto dell'Università del Salento di cui al precedente art. 1 che entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione.

Lecce, 29 dicembre 2011

Il rettore: LAFORGIA

