

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal curriculum vitae, è nominato commissario liquidatore il dott. Mario Marino, nato a Cuneo il 19 dicembre 1964, e domiciliato in Villanova Mondovì (Cuneo), via Bassa n. 3.

Art. 2.

Con successivo provvedimento sarà definito il trattamento economico del commissario liquidatore ai sensi della legislazione vigente.

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

Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario direttamente al Presidente della Repubblica ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 26 aprile 2013

*D'ordine del Ministro  
Il Capo di Gabinetto*

TORSELLO

13A04427

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 11 dicembre 2012.

**Aeroporto di Cagliari - Contratto di programma ENAC - SOGAER 2012-2015.** (Delibera n. 131/2012).

#### 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 s.m.i.;

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 modificati 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 s.m.i.;

Visto il Regolamento (CE) n. 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 e 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) n. 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;

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;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del Codice unico progetto (CUP) sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che - parzialmente modificando le disposizioni di cui al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 - reca norme attuative della direttiva 2009/12/CE del Parlamento e del Consiglio europei dell'11 marzo 2000 in materia di diritti aeroportuali, demandando all'istituenda autorità nazionale di vigilanza di cui all'art. 73 funzioni di regolazione economica del settore e di vigilanza e precisando, all'art. 36, comma 6-ter, che restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, nonché 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 9 febbraio 2012, n. 5, convertito dalla legge 9 aprile 2012, n. 35, che - all'art. 22, comma 2 - specifica che il recepimento della direttiva comunitaria per ultimo menzionata fa comunque salvo il completamento delle procedure in corso volte alla stipula di contratti di programma con le società di gestione aeroportuale ai sensi, tra l'altro, del citato art. 11-*nonies* del decreto-

legge n. 203/2005, convertito dalla legge n. 248/2005, prescrivendo che dette procedure si concludano entro il 31 dicembre 2012 e che la durata di contratti venga fissata nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria e dei rispettivi modelli tariffari;

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'ENAC, 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;

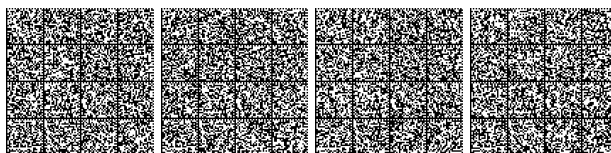
Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 38 (*Gazzetta Ufficiale* n. 221/2007), con la quale questo comitato ha approvato il documento tecnico denominato «Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva» e che sostituisce il citato schema di riordino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

Viste le «Linee guida» applicative della citata direttiva in materia di regolazione dei servizi aeroportuali, elaborate dall'ENAC e 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;

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 «margine commerciale» tra i vari diritti aeroportuali diversi da quello «pro-quota» inizialmente previsto dalle citate «Linee guida»;

Visto il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2012 (*Gazzetta Ufficiale* n. 288/2012), con il quale si dispone che le tariffe riportate nell'Allegato 1 del decreto ministeriale n. 274 del 25 luglio 2012 vengano applicate agli aeroporti indicati nell'allegato medesimo fino alla data di esigibilità delle



tariffe previste nei singoli contratti di programma sottoscritti tra i gestori aeroportuali ed ENAC;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS) e che all'art. 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione - nei contratti di programma sottoposti a questo comitato - dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

Vista la nota n. 5071 del 23 ottobre 2012, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di contratto di programma 2012-2015 tra l'ENAC e la «Società di gestione aeroporto di Cagliari» S.p.A. (SOGAER) e relativi allegati;

Vista la nota n. 43527 del 7 dicembre 2012, con la quale il predetto Ministero ha chiesto l'iscrizione dell'argomento all'ordine del giorno di questo comitato per il prescritto parere;

Visto il parere n. 5/2012 reso dal NARS nella seduta del 10 dicembre 2012;

Considerato che, con nota del 3 marzo 2011, 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;

Considerato che questo comitato deve esprimersi sui contenuti dello schema di contratto di programma nei termini di cui al citato decreto legislativo n. 151/2006, restando nella responsabilità dell'amministrazione di settore la valutazione della coerenza dei vari profili attinenti al rapporto concessorio anche con la normativa comunitaria e in particolare, per quanto applicabile, con le prescrizioni di cui alla decisione della Commissione europea del 30 dicembre 2011, n. C(2011)9380, riguardante l'applicazione delle disposizioni del Trattato UE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale;

Considerato che è opportuno dare seguito all'invito più volte rivolto all'amministrazione di settore ad attivarsi per l'individuazione di benchmark di produttività ricavabili da operatori efficienti operanti anche in altri settori del comparto trasporti e che in prosieguo compete all'istituenda autorità di cui all'art. 73 del decreto-legge n. 1/2012, convertito dalla legge n. 27/2012, procedere, tra l'altro, alla predisposizione di specifici modelli di tariffazione;

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

Rilevato che alcuni profili, quale la quantificazione del CIN di cui alla successiva «presa d'atto», non sono del tutto coerenti con le citate «Linee guida» e ritenuto per-

tanto opportuno dettare prescrizioni intese ad assicurare una maggiore conformità a dette «Linee guida»;

Vista la nota 11 dicembre 2012, n. 5134, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione 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;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

#### Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta e in particolare che:

L'aeroporto di Cagliari-Elmas ha registrato una crescita positiva negli ultimi anni, grazie soprattutto all'aumento del traffico low cost che nel 2010 con 1.002.322 passeggeri rappresentava una quota pari al 37 per cento del traffico totale dello scalo; peraltro, a novembre 2012 si è registrato un calo complessivo del traffico passeggeri del 2,7 per cento rispetto a novembre 2011;

il traffico risulta caratterizzato dalla stagionalità della domanda, che si è tradotta in un incremento dei posti offerti dalle compagnie aeree nella stagione estiva del 56 per cento rispetto alla stagione invernale: in particolare l'aeroporto dispone di 477 collegamenti commerciali di linea diretti alla settimana nel periodo invernale e 851 voli nel periodo estivo; la tratta con Roma rappresenta circa il 40 per cento del totale dei voli in partenza da Cagliari, mentre il collegamento con Milano il 25 per cento;

la gestione totale dell'aeroporto militare, aperto al traffico aereo civile, di Cagliari Elmas è stata affidata in concessione per quaranta anni alla «Società di gestione aeroporto di Cagliari» S.p.A. (SOGAER) con convenzione n. 46 del 21 novembre 2006, approvata con decreto interministeriale n. 52/T del 13 aprile 2007 dei Ministri dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della difesa;

successivamente si è verificato un processo di progressiva dismissione delle installazioni militari presenti sul sedime aeroportuale con cessione a titolo gratuito dei relativi beni all'ENAC, il che ha comportato un significativo ampliamento dell'area oggetto della concessione;

lo schema di contratto in oggetto, riferito al periodo regolatorio 2012-2015, stabilisce per ciascun servizio regolamentato:

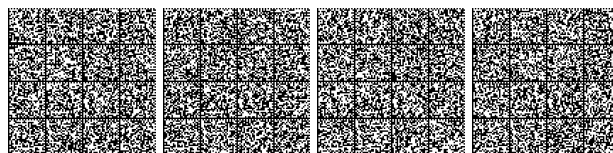
il livello iniziale di riferimento dei corrispettivi e le attività che tali corrispettivi remunerano;

il piano degli investimenti per i servizi soggetti a regolazione, con importi previsti e relativi cronoprogrammi, oggetto di consultazione 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 i conseguenti valori dei parametri  $q(t)$  e  $a(t)$  associati;

il tasso di congrua remunerazione del capitale investito;

i parametri che definiscono il profilo temporale della dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo regolato-





rio, che coincide con il periodo di vigenza del contratto di programma;

in considerazione dei tempi necessari per le procedure di approvazione, lo schema di contratto in argomento, che assume quale «anno base» il 2009, prevede due anni ponte (2010-2011), secondo un'impostazione già adottata anche in sede di stipula dei contratti di programma relativi agli aeroporti di Palermo e di Catania, di cui rispettivamente alle delibere di questo comitato 3 agosto 2011, n. 60, e 30 aprile 2012, n. 59;

tale scelta è stata condivisa dal Ministero di settore, che aveva dapprima proposto di modificare la suddetta impostazione, anche tenendo conto che - come ha sottolineato l'ENAC - l'optare per una diversa metodologia avrebbe comportato la necessità di reiterare l'intera procedura con una tempistica non compatibile con il rispetto del termine fissato dal richiamato art. 22 del decreto-legge n. 5/2012;

le previsioni sull'andamento del traffico passeggeri si attestano mediamente tra il 4 e il 5 per cento annuo, e quelle sul numero dei movimenti totali tra il 3 e il 4,5 per cento annuo nel periodo 2011-2024;

il divario tra i dati finora consuntivati e quelli sopra stimati in termini di WLU (somma di passeggeri e merci) resta nel range medio annuo previsto dall'art. 6 dello schema di contratto di programma (+/- 5 per cento);

gli investimenti programmati per il periodo dal 2010 al 2015 ammontano a 41,482 milioni di euro, oltre a un'ulteriore quota di lavori da effettuare nel corso dell'anno 2016 per complessivi 2,52 milioni di euro: tale importo è coperto con fondi pubblici per 16,229 milioni euro, mentre il residuo (inclusa la quota relativa all'anno 2016) è in autofinanziamento;

gran parte degli investimenti previsti per l'anno 2011, per circa 20 milioni di euro, e concernenti interventi sulle infrastrutture di volo - qualificati strategici e rispondenti anche alla funzione di evitare edificazione in aree prossime al sedime aeroportuale - non sono stati ancora attuati per vicende legali connesse all'acquisizione delle aree su cui realizzare detti interventi: i costi relativi non sono stati al momento computati a fini tariffari e saranno considerati a tali fini solo allorché il gestore, entrato nella disponibilità dei terreni in questione, sarà in grado di garantire la cantierabilità di detti interventi;

il fatturato del gestore nel 2009 (bilancio di esercizio SOGAER 2009) è stato pari a 36,5 milioni di euro, di cui la contabilità regolatoria, inclusiva delle rettifiche operate dall'ENAC, imputa 20,2 milioni di euro al settore regolamentato e 16,8 milioni al settore non regolamentato;

il capitale netto investito (CIN) dei servizi regolamentati nell'anno base è stato quantificato in complessivi 20,2 milioni di euro, in quanto riferito dall'art. 17 dello schema di contratto solo alla quota di pertinenza delle immobilizzazioni materiali e immateriali autofinanziate dalla società, non includendo invece il saldo tra crediti verso clienti (di norma considerato nel limite del 25 per cento dei costi regolatori ammessi all'anno base) e debiti verso fornitori, che presenta un valore negativo di circa 410 mila euro ed è stato considerato nullo ai fini della dinamica tariffaria;

il costo medio ponderato del capitale (weighted average cost of capital - WACC) riconosciuto alla SOGAER

per il periodo regolatorio 2012-2015 è pari al 9,87 per cento (WACC pre tax reale), in linea con quanto riconosciuto ai gestori già titolari di altri contratti di programma; il valore dell'equity beta (BE) è pari a 1,42 in ragione della leva finanziaria specifica di SOGAER pari a 0,71 e della maggiorazione del 30 per cento riconosciuta da ENAC a causa delle attuali condizioni di mercato;

la dinamica tariffaria per il periodo regolatorio è stata sviluppata a partire dai costi ammessi per l'anno base indicizzati al tasso di inflazione programmata relativo al 2010 e al 2011 e sulla base della formula di cui alla menzionata delibera n. 38/2007. I corrispettivi vigenti e quelli conseguenti all'approvazione del contratto di programma non sono raffrontabili, in quanto questi ultimi includono servizi attualmente autonomi centri di tariffazione: le tariffe applicabili si collocano comunque nella fascia media-bassa dei corrispettivi che saranno applicati nel 2013 in aeroporti, per i quali sono stati di recente licenziati i relativi contratti di programma sui quali questo comitato si è espresso positivamente, con prescrizioni;

anche se il regime tariffario adottato è di tipo «single-till», il margine commerciale conseguito nell'erogazione dei servizi non regolamentati non partecipa all'abbattimento dei costi dell'anno base perché negativo, come specifica l'art. 19 dello schema di contratto: la formulazione letterale dello stesso sembra peraltro far riferimento al margine calcolato sulle attività commerciali al netto di quelle relative al car-parking e rent-a-car, per le quali la società aveva presentato istanza di deroga dall'applicazione delle disposizioni della citata delibera n. 38/2007, istanza che non è stata presa in considerazione dall'ENAC, in relazione alla rilevata negatività del margine netto;

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 citate Linee Guida;

per quanto riguarda gli obiettivi di crescita della produttività l'ENAC, considerando non ripetibili gli elevati livelli di crescita del traffico registrati nel passato e soprattutto nel 2007, considerato «anno di frattura» rispetto alle precedenti annualità, non ha tenuto conto della dinamica della produttività del gestore nei cinque anni precedenti il periodo regolatorio e ha assegnato concordemente con il gestore, per le annualità oggetto del contratto di programma, alle singole voci di costo i valori di elasticità previsti nelle Linee Guida, a eccezione di quella relativa alle «utenze», poiché l'elasticità prevista al riguardo in dette Linee Guida non appare rappresentativa della variazione effettivamente intervenuta nel corso degli anni: per tale voce l'ente ha applicato una elasticità pari a 0,35;

per quanto attiene alla qualità, il contratto in esame appare di massima coerente con quanto prescritto dalle Linee Guida, adottando quattro indicatori obbligatori e otto a scelta e attribuendo a indicatori di funzionalità dello scalo e indicatori di comfort dei passeggeri il peso paritario previsto da dette Linee Guida; il «tempo di riconsegna dei bagagli» espone però un solo indicatore (riferimento al primo e ultimo bagaglio) con unico valore all'anno base di 05:02 minuti, che risulta piuttosto basso.



Esprime parere favorevole

sullo schema di contratto di programma ENAC - SOGA-ER 2012-2015 relativo allo scalo aeroportuale di Cagliari, a condizione che si tenga conto delle sotto elencate prescrizioni:

devono essere quantificati per ciascun servizio non regolamentato, inclusi quelli per i quali la società di gestione ha chiesto la deroga, i relativi proventi conseguiti nell'anno base: qualora il margine commerciale complessivo - inclusivo dei servizi per i quali la società aveva richiesto la deroga - risulti positivo, deve essere assicurato che il 50 per cento del predetto margine vada in riduzione della dinamica tariffaria;

deve essere integrato l'art. 17 del predetto schema, precisando che il capitale investito netto (CIN) regolatorio di ciascun servizio regolamentato comprende anche il saldo tra i crediti verso i clienti, nel limite del 25 per cento dei costi regolatori ammessi all'anno base, e i debiti verso i fornitori; dal calcolo del CIN va pertanto detratto l'ammontare complessivo di 410.676 euro e deve essere conseguentemente adeguato l'allegato 2, tabella 3;

deve essere modificato, nell'allegato 5 (Piano della qualità e dell'ambiente) richiamato all'art. 16 dello schema di contratto di programma, l'indicatore «tempo di consegna bagagli», prevedendo due sottoindicatori separati per la consegna del primo e dell'ultimo bagaglio con valori desunti da quelli effettivamente rilevati nel 2010 e suddividendo tra essi il peso già attribuito dell'8 per cento.

Invita

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a vigilare affinché l'ENAC provveda ad effettuare, per i profili di competenza, adeguate e puntuali verifiche sul rispetto delle previsioni contenute nel contratto di programma da parte del gestore, assicurando nel frattempo un monitoraggio costante;

a vigilare affinché vengano richiesti i CUP relativi agli interventi inclusi nel piano degli investimenti e a disporre che detto piano venga nuovamente trasmesso a questo comitato, entro tre mesi dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*, corredato dai predetti CUP, da riportare in tutta la documentazione amministrativa e contabile relativa all'intervento considerato;

a trasmettere a questo comitato lo schema di contratto di programma per il successivo quadriennio regolatorio (2016-2019), corredato da una relazione nella quale siano riportate indicazioni sugli esiti delle sopra citate verifiche, rappresentate eventuali criticità e illustrate le principali modifiche nella sistemica tariffaria nel frattempo intervenute.

Roma, 11 dicembre 2012

*Il Presidente:* MONTI

*Il Segretario:* BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 14 maggio 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 4 Economia e finanze, foglio n. 126

13A04326

DELIBERA 21 dicembre 2012.

**Riprogrammazione del fondo infrastrutture stradali e ferroviarie di interesse strategico di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011 - Assegnazione programmatica risorse del fondo revoche di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto legge n. 98/2011 - Assegnazione somme disponibili sul capitolo 7060 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.** (Delibera n. 137/2012).

#### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, sono individuate dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Visto il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e in particolare l'art. 2 che:

dispone, a decorrere dall'anno 2011, la riduzione lineare del 10 per cento delle dotazioni finanziarie iscritte, a legislazione vigente, nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'art. 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, delle missioni di spesa di ciascun Ministero, per gli importi indicati nell'Allegato 1 allo stesso decreto legge;

prevede che (per compensare gli effetti finanziari previsti al successivo art. 9 "Contenimento delle spese in materia di impiego pubblico", che risultassero, per qualsiasi motivo, conseguiti in misura inferiore a quella prevista) con decreto di natura non regolamentare del Presidente del Consiglio dei Ministri, da emanare su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, e con riferimento alle missioni di spesa dei Ministeri interessati, sia disposta un'ulteriore riduzione lineare delle dotazioni finanziarie sopra citate, sino alla concorrenza dello scostamento finanziario riscontrato;

Visto il decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, e s.m.i., convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che all'art. 32, comma 1, istituisce, nello stato di

