

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 30 aprile 2012.

**Aeroporto di Catania - Contratto di programma ENAC-SAC 2012-2015.** (Deliberazione n. 59/2012).

### 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) 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;

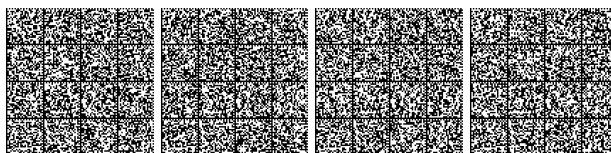
Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007), e visti in particolare:

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;

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

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

Vista la delibera 4 agosto 2000, n. 86 (*G.U.* 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 (*G.U.* 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 (*G.U.* 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 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;

Vista la direttiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 31 luglio 2009 (*G.U.* 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 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. 2276 del 24 maggio 2011, 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 Aeroporto di Catania» S.p.A. (SAC) e relativi allegati;

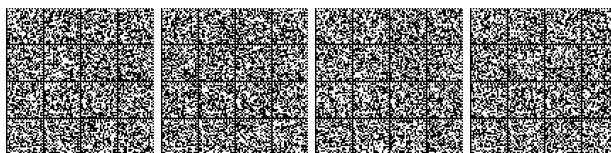
Vista la nota n. 13950 dell'11 aprile 2012, con la quale il predetto Ministero ha chiesto l'iscrizione dell'argomento all'o.d.g. di questo Comitato per il prescritto parere;

Visto il parere n. 1/2012 reso dal NARS nella seduta del 18 aprile 2012;

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, di Bologna e di Palermo, 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 le significative differenziazioni esistenti 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 su 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 competitors 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;

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 13 maggio 2010, n. 58);

Vista la nota 30 aprile 2012, n. 1793, 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:

il sistema aeroportuale siciliano soffre per le criticità esposte in premessa ed in particolare per la scarsa accessibilità agli scali da parte dell'utenza, problema che nel medio periodo dovrebbe attenuarsi in particolare per lo scalo in esame a seguito dell'entrata in funzione del collegamento autostradale Siracusa - Catania e del completamento degli assi stradali Ragusa - Catania e Gela-Agrigento-Trapani nonché dell'asse ferroviario Salerno-Palermo-Catania (per la tratta Messina - Palermo);

in tale contesto l'aeroporto di Catania, con traffico di 6,7 milioni/pax verificatosi nel 2011, è risultato con Palermo (4.9 mln/pax) l'aeroporto in cui si è maggiormente concentrato il traffico interessante l'isola e, movimentando il 4,6 per cento dell'intero traffico passeggeri su base nazionale, si colloca al sesto posto degli scali italiani per tale tipologia di traffico ed al primo del Mezzogiorno, registrando un notevole incremento a seguito dell'apertura della nuova aerostazione avvenuta nel 2007;

la gestione totale dell'aeroporto - con convenzione n. 29 del 22 maggio 2007, approvata con decreto interministeriale n. 139 del 13 settembre 2007 dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze sulla base dell'istanza presentata ad ENAC nel settembre 1997 e dunque in data antecedente alla entrata in vigore della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione - è stata affidata in concessione per quaranta anni alla Società Aeroporto di Catania S.p.A. (SAC), derivante dall'incorporazione - avvenuta nel 2007 - del precedente gestore da parte della holding, che precedentemente (dal settembre 1981 al 1997) era stata titolare dell'affidamento della gestione parziale dell'aeroporto stesso;

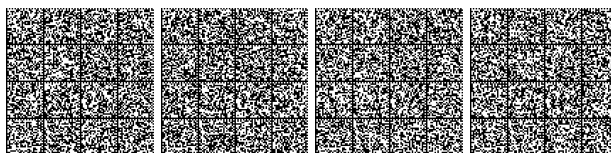
lo schema di contratto in oggetto, riferito al periodo regolatorio 2012-2015, stabilisce per ciascun servizio regolamentato:

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 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 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;

gli investimenti previsti nel periodo 2010-2015 ammontano a 140,6 milioni di euro, tutti in autofinanziamento, e sono relativi sia al lato air side sia land side, dove pure nel 2007 è stata aperta una nuova aerostazione, in conseguenza dell'incremento del traffico superiore alle stime e per la ridotta operatività degli scali di Comiso e Reggio Calabria

il tasso di crescita del traffico è stimato dal gestore pari al 5 per cento medio annuo, in linea con le previsioni dei maggiori organismi internazionali (5,3 per cento annuo, IATA);

il piano che il gestore si impegna a realizzare nel periodo regolatorio prevede investimenti per circa 90,5 milioni di euro e include, oltre ad interventi di manutenzione straordinaria, l'ampliamento del terminal passeggeri (in particolare gate partenza ed area commerciale), opere connesse alla viabilità e realizzazione di parcheggi, riqualificazione della pista di volo esistente;

il fatturato del gestore nel 2009 è stato pari a 54,2 milioni di euro (bilancio di esercizio SAC 2009), di cui la contabilità regolatoria, inclusiva delle rettifiche operate dall'ENAC, imputa 33,1 al settore regolamentato, 19,4 al settore non regolamentato e 1,7 al «non pertinente», mentre il totale dei costi regolatori nel medesimo anno è stato pari a 37,7 milioni di euro;

il CIN (Capitale Investito Netto Regolatorio) all'anno base è stato quantificato in complessivi 48,3 milioni di euro;

ai fini della determinazione dei livelli tariffari la Società ha richiesto la deroga dall'applicazione della norma sul margine commerciale soltanto per parcheggi: in relazione a tale istanza di deroga, al fine di definire il «mercato rilevante», l'ENAC ha valutato la sostituibilità dei servizi dal lato dell'offerta, verificando che i parcheggi gestiti nei pressi dell'aeroporto da operatori privati soddisfano i requisiti di concorrenza e di esternalità al sedime aeroportuale ed ha computato il margine commerciale residuo, pari a 3,8 milioni di euro, nella misura del 50% attribuendo il relativo importo, ad abbattimento dei diritti di approdo e partenza (53%), dei diritti di sosta e ricovero (10%) e dei diritti di imbarco e sbarco delle merci (37%);

il WACC riconosciuto alla SAC per il periodo regolatorio 2012-2015 è pari a 11,28 per cento (WACC pre tax nominale) in conseguenza dell'impegno assunto dalla SAC con nota 27 maggio 2011, n. 2469, e comunicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 10 giugno 2011, n. 2861, di ridimensionare il valore correttivo dell'equity beta, indicato nella misura del 50 per cento, al 30 per cento sì che l'equity beta (BE) viene ad assumere il valore complessivo di circa 1,20 in ragione del rapporto della leva finanziaria della SAC pari a 0,36;

i corrispettivi tariffari, ricalcolati alla luce delle citate modifiche al valore del WACC, coprono costi imputabili a servizi che precedentemente formavano centri autonomi di tariffazione: le tariffe applicate si collocano comunque nella fascia media dei corrispettivi previsti per il 2012 dai Contratti di Programma relativi ad altri scali già esaminati da questo Comitato;

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 ed al 2011 e sulla base della formula di cui alla menzionata delibera n. 38/2007;

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 ha ritenuto più opportuno fare riferimento ai valori di elasticità indicati nelle Linee guida più che alla dinamica di produttività specifica del settore nei cinque anni precedenti il periodo regolatorio, anche in conseguenza del fatto che nel 2007 vi è stata l'apertura della nuova aerostazione e l'incorporazione del precedente gestore da parte della holding;

per quanto attiene alla qualità, il Contratto in esame appare di massima coerente con quanto prescritto dalle Linee Guida, considerando quattro indicatori obbligatori e otto a scelta e attribuendo ad indicatori di funzionalità dello scalo e indicatori di comfort dei passeggeri il peso paritario previsto da dette Linee Guida, ma presenta alcune specificità che questo Comitato ha ritenuto di fare oggetto delle prescrizioni di cui appresso;

#### ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sullo schema di Contratto di programma ENAC – SAC 2012-2015 relativo allo scalo aeroportuale di Catania, a condizione che si tenga conto delle sotto elencate indicazioni:

la maggiorazione dell'equity  $\beta$  deve essere ricondotta al 30 per cento, secondo il ricordato impegno assunto nel corso dell'istruttoria della stessa SAC con la citata lettera del 27 maggio 2011, e conseguentemente l'ENAC



dovrà rielaborare la documentazione inerente il sistema tariffario e modificare l'art. 18 dello schema suddetto, valutando l'opportunità di ridurre gli incrementi medi dei diritti di imbarco passeggeri;

deve essere modificato l'allegato 1 – Scheda A (piano quadriennale degli investimenti) riferendola agli interventi da realizzare, come specifica l'art. 12 dello schema di contratto, nel quadriennio di vigenza del contratto stesso per il citato importo complessivo di euro 90.494.795 e riportando in separate colonne gli investimenti previsti per i due anni ponte ed il totale degli investimenti programmati per l'intero periodo 2010-2015;

l'allegato 5 (Piano della qualità e dell'ambiente), richiamato all'art. 16 dello schema di Contratto di Programma, deve indicare distintamente, in linea con le disposizioni della Carta dei Servizi richiamata in premessa, il «tempo di riconsegna del 1° bagaglio» e il «tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio» (valori che la suddetta Carta riportava per il 2011, rispettivamente, in 25 ed in 33 minuti) e deve attribuire il peso ai singoli indicatori analitici di qualità, che secondo il piano in questione risulta particolarmente omogeneo, in funzione dell'onerosità in termini di costi incrementali nel periodo considerato ed in funzione degli obiettivi di miglioramento previsti. Inoltre relativamente alla dinamica dei valori di qualità e ambientali occorre:

preliminarmente, fissare ex-ante gli obiettivi di miglioramento in quanto sommatoria degli obiettivi analitici, rispetto all'anno base, espressi come variazione percentuale;

successivamente, verificare annualmente il conseguimento degli obiettivi in quanto sommatoria degli indicatori analitici di ciascun anno, rispetto all'anno base,

espressi in valore quantitativo, a superamento, come assunto dal NARS nel citato Parere, di quanto contenuto nella relazione che detti valori debbono essere indicati come variazione percentuale;

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 trasmettere a questo Comitato lo schema di Contratto di Programma valido per il successivo quadriennio regolatorio (2016-2019), corredato da una relazione nella quale siano riportate indicazioni sugli esiti di tali verifiche, rappresentate eventuali criticità ed illustrate le principali modifiche nella sistematica tariffaria nel frattempo intervenute.

Roma, 30 aprile 2012

*Il Presidente:* MONTI

*Il segretario:* BARCA

*Registrato alla Corte dei conti il 18 luglio 2012*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 7 Economie e finanze, foglio n. 185*

12A08422

## ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

### CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI PESCARA

#### Provvedimenti concernenti i marchi di identificazione dei metalli preziosi

Ai sensi dell'art. 29, comma 6, del regolamento sulla disciplina dei titoli e dei marchi di identificazione dei metalli preziosi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 30 maggio 2002, n. 150, si rende noto che la ditta International Diamonds S.r.l. con sede in Manoppello (Pescara), assegnataria del marchio di identificazione n. 95PE, ha denunciato lo smarrimento di n. 5 punzoni (n. 1 - diritto 1<sup>a</sup> grandezza; n. 2 - diritto 2<sup>a</sup> grandezza; n. 1 - incavo 9 mm 1<sup>a</sup> grandezza; n. 1 - incavo 9 mm 2<sup>a</sup> grandezza).

12A08307

### MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

#### Mantenimento, sospensioni e revoche della individuazione di associazioni di protezione ambientale, ai sensi dell'art. 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349 e s.m.i.

Con decreto ministeriale 9 luglio 2012 permane l'individuazione in capo alle seguenti Associazioni di protezione ambientale già riconosciute ed incluse nell'apposito elenco:

