



Direzione Affari Economici e Centro Studi

La Manovra d'estate 2010

Legge n°122 del 30 luglio 2010

Misure economico-finanziarie di interesse per il settore delle costruzioni

Settembre 2010

INTRODUZIONE	3
MISURE ECONOMICO-FINANZIARIE DI INTERESSE PER IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI	4
Definanziamento leggi di spesa (art. 1)	4
Riduzione degli stanziamenti (art. 2)	4
Programmazione e gestione delle risorse del Fondo per le Aree Sottoutilizzate e dei fondi strutturali (art. 7- commi 26-29)	6
Razionalizzazione e risparmi di spesa delle Amministrazioni pubbliche (art. 8)	7
Patto di stabilità interno (art. 14)	7
Piano di rientro dall'indebitamento e misure per l'equilibrio economico- finanziario del Comune di Roma (Articolo 14-Commi 13-bis a 18)	9
Pedaggiamento della rete autostradale ANAS e canoni di concessione (art. 15, commi 1-5)	10
Rifinanziamento del fondo infrastrutture (art. 46)	11
Concessioni autostradali (art. 47)	11
Investimenti infrastrutturali delle società aeroportuali (Art. 47 commi 3- bis e 3-ter)	12
EXPO 2015 S.p.A. (Art. 54)	13

Introduzione

Il 30 luglio 2010 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la legge n°122/2010 di conversione del Decreto-Legge n°78/2010 recante "Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", relativo alla Manovra Economica per il biennio 2011-2012.

Si tratta di una Manovra incentrata su una **forte riduzione della spesa statale**, per un valore complessivo di 24 miliardi di euro nel biennio.

Tale riduzione viene attuata attraverso una riduzione lineare degli stanziamenti iscritti nel bilancio con conseguente **ulteriore indebolimento della capacità di infrastrutturazione del territorio italiano**, già particolarmente colpita dalle manovre finanziarie degli ultimi anni che hanno sensibilmente ridotto le risorse per nuovi investimenti infrastrutturali (-13,4% nel 2009 e -7,8% nel 2010, per una riduzione complessiva nel biennio del 20%).

Questi tagli vanno ad incidere su una parte molto ridotta del bilancio dello Stato, quella destinata alla **realizzazione di nuove opere pubbliche** che, secondo la consueta analisi realizzata annualmente dall'Ance, rappresenta solo il **2,2% della spesa statale complessiva**.

Continuare a tagliare questa componente della spesa del bilancio pubblico appare, quindi, del tutto illogico e dannoso.

Il necessario riequilibrio dei conti pubblici non deve, infatti, compromettere l'indispensabile adeguamento infrastrutturale del Paese, il cui ritardo nei confronti dei principali *partner* europei, è stato determinato da una politica economica che ha costantemente ridotto la spesa in conto capitale e che non è riuscita a comprimere le spese correnti.

La scelta appare inoltre non corrispondere agli orientamenti della **Commissione Europea**, che **ha definito prioritaria**, anche nel proprio bilancio per il 2011, **la promozione della ripresa economica anche attraverso l'investimento nelle infrastrutture**.

Nella Manovra **mancono** infine **misure in grado di incidere in modo significativo sulla capacità di crescita dell'economia italiana** attraverso ad esempio un rafforzamento del tessuto industriale.

Di seguito si riporta l'analisi delle misure economico-finanziarie che più di altre presentano elementi di interesse per il settore delle costruzioni.

Misure economico-finanziarie di interesse per il settore delle costruzioni

Definanziamento leggi di spesa (art. 1)

La manovra prevede il **definanziamento degli stanziamenti** iscritti nei bilanci dello Stato negli anni 2007, 2008 e 2009 che non risultino impegnati sulla base del Rendiconto generale dello Stato 2009 in corso di approvazione al Senato.

L'individuazione degli stanziamenti da definanziare e delle relative disponibilità da versare all'entrata del bilancio dello Stato, e quindi al fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato, avviene con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri entro il **30 settembre 2010**.

VALUTAZIONE

*La norma, che ha l'effetto di introdurre un sostanziale **definanziamento automatico** degli stanziamenti non utilizzati negli ultimi tre anni, appare particolarmente **penalizzante per gli investimenti infrastrutturali** che, generalmente, necessitano di un periodo più lungo per giungere alla sottoscrizione dei contratti, condizione necessaria per configurare un impegno di spesa.*

Riduzione degli stanziamenti (art. 2)

Le **previsioni di spese** non obbligatorie iscritte nel bilancio dello Stato a decorrere dal 2011 sono **ridotte del 10% in forma lineare**, ovvero riguardanti tutte le missioni del bilancio statale. Sono escluse da tale riduzione le risorse del fondo per l'università, quelle per l'informatica, per la ricerca e per il finanziamento del 5 per mille dell'IRPEF.

Complessivamente, la riduzione delle previsioni di spesa ammonta a 2.444 milioni di euro nel 2011, 2.216 milioni di euro nel 2012 e 2.395 milioni di euro nel 2013. Secondo i dati della Ragioneria dello Stato, **i due terzi di tali riduzioni sono relative a spese in conto capitale**.

Nell'Allegato 1 - Riduzioni delle dotazioni finanziarie dei Ministeri nel triennio 2011 – 2013 sono riportati i tagli che saranno operati alle missioni di ciascun Ministero.

In particolare, appare particolarmente preoccupante la riduzione, per il triennio 2011-2013, delle risorse del **Fondo per le Aree Sottoutilizzate** (FAS) contenute nella missione " *Sviluppo e riequilibrio territoriale*" del Ministero per lo sviluppo economico.

Si tratta di un taglio complessivo di 2.460 milioni di euro (900 nel 2011, 460 nel 2012 e 1.100 nel 2013), in parte destinato all'adeguamento infrastrutturale delle aree in ritardo di sviluppo (soprattutto nel Mezzogiorno).

Per questi interventi infrastrutturali si può stimare un taglio di circa 850 milioni di euro nel triennio.

Si sottolinea, inoltre, la riduzione di 260 milioni di euro nel biennio 2011-2012 delle risorse iscritte nella missione "**Infrastrutture pubbliche e logistica**" del Ministero dell'economia e delle finanze, destinato, in particolare, all'attuazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e per l'edilizia sanitaria.

Infine, si segnala la riduzione, imposta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della missione "**Casa e assetto urbanistico**".

Si tratta di una riduzione per circa 33 milioni di euro che colpisce un settore che invece evidenzia la necessità di un intervento pubblico organico soprattutto per quanto attiene alle esigenze abitative delle fasce sociali deboli.

Le preoccupazioni sono ancora maggiori in considerazione dell'**indeterminatezza** delle leggi, e quindi degli interventi, che subiranno il taglio delle risorse precedentemente a disposizione.

Desti ulteriore preoccupazione la modifica introdotta in sede di conversione del decreto-legge che prevede la possibilità per il Governo di disporre successive riduzioni lineari degli stanziamenti in caso di **mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione della spesa relativa al personale**, al fine di compensare lo scostamento riscontrato tra risparmi attesi e realizzati.

VALUTAZIONE

Il taglio lineare tra le missioni del bilancio dello Stato provoca un'ulteriore contrazione degli stanziamenti destinati alle infrastrutture che, vale la pena ricordarlo, rappresentano appena il 2% del complesso degli stanziamenti iscritti annualmente in bilancio.

A parziale attenuazione di questa previsione, lo stesso articolo consente alle amministrazioni di prevedere rimodulazioni tra missioni di spesa (la nuova legge di contabilità prevede esclusivamente la possibilità di rimodulare la spesa all'interno della stessa missione), introducendo un maggior grado di flessibilità, con la preclusione di utilizzare stanziamenti in conto capitale per il finanziamento di spese correnti.

Occorrerà che ciascun Ministero attui con attenzione questa ultima disposizione per evitare che vengano ulteriormente penalizzati gli investimenti infrastrutturali, che rappresentano uno degli obiettivi più virtuosi della spesa pubblica.

Programmazione e gestione delle risorse del Fondo per le Aree Sottoutilizzate e dei fondi strutturali (art. 7- commi 26-29)

La norma attribuisce al Presidente del Consiglio dei Ministri i compiti di programmazione economico-finanziaria e di coordinamento degli interventi a favore dello sviluppo finanziati con le risorse dei fondi strutturali e del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) (i compiti erano precedentemente attribuiti al Ministero dello Sviluppo Economico).

Per la realizzazione di questi compiti, con decreto del 10 giugno 2010, **la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha delegato il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale, On.le Raffaele Fitto.**

La norma prevede inoltre la realizzazione di una ricognizione delle soprarichiamate risorse, in particolare quelle del Fas. In occasione della riunione del Comitato Interministeriale per la Programmazione economica del 30 luglio u.s. sono stati presentati i risultati di una ricognizione preliminare delle risorse ancora disponibili della programmazione 2000-2006 dei fondi strutturali e dei fondi Fas. Da tale ricognizione preliminare emerge che l'importo delle risorse disponibili è compreso tra 6,8 e 19,3 miliardi di euro.

VALUTAZIONE

*In base alla norma, la Presidenza del Consiglio dei Ministri gestirà direttamente la **programmazione delle ingenti risorse destinate allo sviluppo**, in particolare del Mezzogiorno, **nell'ambito della politica di coesione 2007-2013.***

*A livello **nazionale**, si tratta delle risorse destinate al finanziamento degli interventi del Piano Cipe del 26 giugno 2009 (11,3 miliardi di euro), al fondo per l'adeguamento dei prezzi dei materiali (300 milioni di euro) e al PON Reti e Mobilità (2,7 miliardi di euro).*

*A livello **regionale**, si tratta delle risorse dei fondi strutturali e del Fas che finanziano molti interventi infrastrutturali, in particolare nel Mezzogiorno dove sono previsti investimenti per 25 miliardi di euro. A questo proposito, però, occorre sottolineare che i programmi regionali Fas del Mezzogiorno (circa 11 miliardi di euro per infrastrutture e costruzioni) aspettano da più di un anno l'approvazione del CIPE.*

L'attribuzione della competenza alla Presidenza del Consiglio è probabilmente determinata dalla volontà di gestire direttamente l'assegnazione delle risorse, in particolare quelle di cassa.

Occorre evidenziare che il trasferimento di competenza non deve però provocare ulteriori ritardi nell'assegnazione delle risorse.

Razionalizzazione e risparmi di spesa delle Amministrazioni pubbliche (art. 8)

Il comma 1 dell'articolo 8 dispone la **riduzione delle spese annue destinate alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili pubblici dal 3 al 2%** del valore dei beni oggetto degli interventi.

Lo stato di degrado degli immobili utilizzati dalle pubbliche amministrazioni, al quale spesso si accompagna anche il mancato adeguamento tecnologico degli impianti, rischia di essere aggravato a seguito dei tagli previsti per la locazione e la manutenzione degli immobili pubblici.

Questa disposizione, che ha come obiettivo la razionalizzazione e il contenimento della spesa, va valutata con preoccupazione non solo per i riflessi sulla sicurezza di coloro che utilizzano gli immobili (dipendenti pubblici e cittadini), ma anche perché nel breve termine può causare il blocco degli interventi di manutenzione con ulteriori ripercussioni negative per le imprese, spesso di piccole dimensioni, che operano in questo delicato settore.

Patto di stabilità interno (art. 14)

Viene rivisto il funzionamento del Patto di stabilità interno, rendendolo maggiormente incisivo e penalizzante per Regioni ed Enti Locali (principalmente attraverso un taglio dei trasferimenti).

In particolare, le **risorse statali** spettanti, a qualunque titolo, alle **Regioni** a statuto ordinario sono ridotte per il 2011 e a decorrere dal 2012 rispettivamente di 4.000 e 4.500 milioni di euro.

Con riferimento alle **Province** e ai **Comuni** la norma dispone il taglio dei **trasferimenti erariali** per gli stessi anni.

Per le Province è prevista una riduzione dei trasferimenti correnti pari a 300 milioni per il 2011 e per 500 a decorrere dal 2012. Per i Comuni il taglio ai trasferimenti correnti ammonta a 1.500 milioni nel 2011 e a 2.500 a decorrere dal 2012.

Inoltre, in caso di mancato rispetto del Patto i trasferimenti spettanti saranno ridotti per un importo pari allo sfioramento (contro il 5% in precedenza). Restano invariate le altre sanzioni: limite impegni di spesa e blocco del ricorso all'indebitamento per investimenti.

E' previsto anche un **peggioramento alla deroga** offerta ai soggetti che abbiano rispettato i vincoli del Patto per il 2009, ovvero le Province e i Comuni "virtuosi".

Per questi soggetti era prevista l'esclusione dai saldi finanziari delle spese in conto residui, nella misura massima del 4% dei residui passivi in conto capitale per il 2007. La stima degli investimenti realizzabili grazie a tale opportunità era quantificabile in 1.700 milioni di euro.

La nuova disposizione riduce fortemente questa, seppur insufficiente, "finestra".

E' previsto, infatti, che gli enti virtuosi possano escludere dal saldo rilevante ai fini del patto lo **0,75% dei residui passivi** in conto capitale per il 2008.

Nella relazione tecnica è contenuta una stima di tale deroga pari a 375 milioni di euro, circa 1.300 milioni in meno rispetto a quanto precedentemente autorizzato.

Per compensare la suddetta deroga (esclusione dello 0,75%) **viene eliminata la componente premiale prevista per i comuni virtuosi nel 2010**, che consentiva ai comuni che avessero presentato un avanzo di bilancio nell'anno precedente di escludere dal calcolo del saldo valido ai fini del patto di stabilità interno il 70% di tale eccedenza contabile.

Infine, in sede di conversione del decreto-legge, è stata introdotta una **deroga** al Patto di stabilità interno per i **Comuni della Provincia di L'Aquila** in stato di dissesto (esclusione per ciascun esercizio finanziario del periodo 2010-2012, degli investimenti in conto capitale deliberati entro il 2010, fino alla concorrenza di 2,5 milioni di euro per ogni esercizio finanziario) ed è stato concesso un contributo di 2 milioni di euro per il pagamento di debiti accertati di questi enti.

Sono state altresì definite le regole del Patto di stabilità interno da applicare agli enti commissariati per infiltrazioni mafiose e le deroghe consentite a questi Comuni (in particolare l'esclusione di alcuni contributi destinati alla realizzazione o alla manutenzione di opere pubbliche).

In base ai documenti ufficiali resi disponibili in particolare dall'Anci nel corso dell'esame parlamentare, i **principali effetti** di tali disposizioni **sugli investimenti degli enti locali** si possono riassumere come segue:

- **2010: riduzione di 1,3 miliardi di euro rispetto al 2009** della capacità di investimento degli enti locali (Regioni, Province, Comuni);
- **2011: riduzione di circa 3,3 miliardi di euro rispetto al 2010** della capacità di spesa dei Comuni soggetti a Patto di stabilità interno;
- **A partire dal 2012: riduzione di circa 4,3 miliardi di euro rispetto al 2010** della capacità di spesa dei Comuni soggetti a Patto di stabilità interno.

In funzione del Patto europeo di stabilità la norma prevede inoltre la **possibilità di sospendere i trasferimenti erariali alle Regioni** che risultino **in deficit eccessivo di bilancio**.

VALUTAZIONE

Il Patto di Stabilità interno rappresenta un problema molto sentito dalle imprese di costruzioni, che subiscono i ritardi pesantissimi nei pagamenti loro spettanti per lavori eseguiti a favore degli Enti territoriali soggetti al medesimo Patto.

*L'Ance ha ripetutamente richiesto una **revisione profonda** di tale normativa, pur riconoscendo l'importanza dell'equilibrio nel bilancio della Pubblica Amministrazione e dell'impegno comune di tutte le Amministrazioni pubbliche ne concorrere ai vincoli imposti al bilancio statale.*

Allo stesso tempo, però, non è accettabile che a pagare i costi per l'equilibrio dei bilanci pubblici siano le imprese creditrici delle amministrazioni pubbliche, già colpite da un razionamento creditizio che ne mette a rischio la stessa sopravvivenza.

*Appare necessario **trovare soluzioni operative al problema dei ritardati pagamenti** prevedendo ad un intervento coordinato di CDP e SACE nell'ambito delle procedure relative alla cessione pro soluto dei crediti vantati da soggetti privati nei confronti di regioni ed enti locali.*

Piano di rientro dall'indebitamento e misure per l'equilibrio economico-finanziario del Comune di Roma (Articolo 14-Commi 13-bis a 18)

La norma introduce diverse disposizioni relative all'attuazione del Piano di rientro dall'indebitamento pregresso del Comune di Roma.

La norma prevede in particolare la costituzione di due fondi da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e volti a garantire, a partire dal 2011, una dotazione annuale di 500 milioni di euro da destinare al piano di rientro:

- un fondo da 300 milioni di euro annui;
- ed un fondo da 200 milioni di euro finanziato con l'incremento dell'addizionale comunale IRPEF fino ad un limite massimo dello 0,4% nonché con l'introduzione di un'addizionale commissariale (fino ad 1 euro) sui diritti di imbarco per i passeggeri in partenza dagli aeroporti di Roma.

Pedaggiamento della rete autostradale ANAS e canoni di concessione (art. 15, commi 1-5)

La norma prevede due distinte misure:

- da una parte (commi 1 a 3), l'introduzione del **pedaggiamento di alcune strade** (autostrade e raccordi autostradali) **gestite dall'ANAS Spa**, al fine di finanziare, a regime, parte degli investimenti in nuove opere e di manutenzione straordinaria della società (parte investimenti del contratto di programma ANAS). Viene prevista l'applicazione dei pedaggi a partire dal 1° luglio 2010 con una fase transitoria che durerà fino al dicembre 2011;
- dall'altra (commi 4 e 5), l'**incremento dei canoni annui versati ad ANAS da parte dei concessionari autostradali** (Autostrade per l'Italia, Strada dei Parchi, ecc.) per finanziare la parte servizi del Contratto di programma di ANAS Spa.

VALUTAZIONE

*La relazione tecnica del provvedimento quantifica in 83 milioni di euro nel 2010, 200 milioni nel 2011 e 315 milioni di euro a partire dal 2012 l'importo delle risorse rese disponibili per investimenti in attuazione della prima misura. **A regime, la misura permetterà quindi di finanziare circa il 20-25% della parte investimenti del Contratto di Programma Anas.***

La seconda misura, che renderà disponibili 45 milioni di euro nel 2010 e 320 milioni di euro a partire dal 2011, permetterà di azzerare il finanziamento previsto annualmente nel bilancio dello Stato per la parte servizi del contratto di programma Anas.

Nota Bene: L'applicazione di pedaggi forfettari ai caselli delle autostrade che si interconnettono con le infrastrutture interessate dall'introduzione dei pedaggi (individuati dal DPCM del 25 giugno 2010), disposta in via transitoria dalla Manovra economica fino alla definizione di criteri e modalità di applicazione dei pedaggi (entro il 31 dicembre 2011), è stata sospesa a seguito delle decisioni del Tar Lazio, del Tar Piemonte e del Consiglio di Stato di luglio-agosto 2010.

Al fine di garantire l'effetto finanziario positivo previsto nel 2010 dalla Manovra economica, con **Decreto-legge n°125/2010 del 5 agosto 2010** (art. 1 – comma 5), il Governo ha disposto la riduzione lineare delle dotazioni finanziarie di parte corrente dei Ministeri per il 2010, per un importo complessivo pari a 83 milioni di euro.

Con lo stesso provvedimento (art. 1 – comma 4), ha inoltre anticipato la data di entrata in vigore del **regime permanente di riscossione dei pedaggi al 30 aprile 2011** (la data inizialmente prevista era il 31 dicembre 2011).

Rifinanziamento del fondo infrastrutture (art. 46)

La norma prevede la revoca dei **mutui sottoscritti con la Cassa Depositi e Prestiti** prima del 31 dicembre 2006 per la **realizzazione di opere infrastrutturali**, con oneri di ammortamento a totale carico dello Stato, a condizione che essi:

- siano interamente non erogati, vale a dire non siano stati attivati;
- siano relativi a lavori per i quali non siano scaduti i termini di presentazione delle offerte o delle richieste di invito da parte dei candidati (Inizialmente, la revoca era riferita ai contratti non aggiudicati. In sede di conversione, è stato quindi ridotto l'ambito di applicazione della norma).

La revoca dei finanziamenti verrà disposta con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

Le **risorse revocate** serviranno, previo controllo del Ministero dell'economia sulla possibilità di utilizzare le risorse mantenendo gli equilibri di finanza pubblica, a finanziare le grandi opere della **Legge Obiettivo**. Nell'ambito della riassegnazione delle risorse liberate, verrà data priorità al rifinanziamento del MoSE, fino ad un massimo di 400 milioni di euro.

VALUTAZIONE

La relazione tecnica allegata alla Manovra economica quantifica in almeno 635 milioni di euro l'importo delle risorse che deriveranno dalla revoca dei mutui sottoscritti con la Cassa prima del 31/12/2006.

La revoca interessa soprattutto opere piccole e medie degli enti locali.

Le tipologie di opere di competenza degli enti locali interessate da un possibile definanziamento sono le seguenti: interventi di edilizia scolastica ed universitaria; opere di viabilità e trasporti (strade, ferrovie locali, parcheggi, ecc.); opere di edilizia pubblica e sociale; impianti sportivi; interventi di ricostruzione a seguito di calamità naturali.

Se pure può essere condiviso di utilizzare risorse non attivate da oltre 3 anni, non appare accettabile che la destinazione delle risorse revocate avvanti esclusivamente le grandi opere della Legge Obiettivo.

Concessioni autostradali (art. 47)

La norma (comma 1-a e comma 3) prevede il rinvio di sette mesi del termine per la definitiva approvazione ex lege degli **schemi di convenzioni autostradali** convalidati dal Cipe il 13 maggio u.s., che viene fissato al 31 luglio 2010, ed il ritorno alle normali procedure in caso di mancato

adeguamento delle convenzioni o dei piano economico-finanziari alle prescrizioni del Cipe.

La norma (commi 1-b e 2) prevede inoltre che parte delle risorse derivanti dal rinnovo della **concessione autostradale relativa all'Autostrada del Brennero** (bando da pubblicare a cura dell'ANAS SpA entro il 31 dicembre 2010) verranno devolute alla costruzione della nuova galleria ferroviaria del Brennero.

In particolare, la norma estende al futuro concessionario autostradale (a partire dal 2014) l'obbligo di accantonare risorse, così come previsto dalla Legge Finanziaria del 1998, da destinare al finanziamento del nuovo tunnel ferroviario del Brennero, delle relative tratte ferroviarie di accesso a sud (Fortezza-Verona) nonché di eventuali opere infrastrutturali complementari, anche a carattere urbano, nel territorio interessato dall'infrastruttura.

Per memoria si ricorda che alla scadenza dell'attuale concessione, l'importo delle risorse accantonate ammonterà a circa 550 milioni di euro.

La norma prevede infine l'obbligo per il nuovo concessionario di versare un contributo annuo di 70 milioni di euro al Bilancio dello Stato, a partire dal 2011, fino a concorrenza del valore della concessione.

VALUTAZIONE

*La norma consentirà in particolare di **ridurre l'importo dei finanziamenti a carico del bilancio statale per la realizzazione del tunnel del Brennero (2,9 miliardi di euro ancora da reperire) e delle linee ferrovie di accesso a sud (circa 3,7 miliardi di euro ancora da reperire).***

Investimenti infrastrutturali delle società aeroportuali (Art. 47 commi 3-bis e 3-ter)

La norma, introdotta in sede di conversione del decreto-legge, prevede l'abbassamento da 10 a 8 milioni di passeggeri annui della soglia - prevista dal decreto anticrisi n°78/2009- a partire della quale le società concessionarie aeroportuali che realizzano in autofinanziamento nuovi investimenti urgenti autorizzati dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) possono vedersi riconoscere un **aumento dei diritti aeroportuali**, nel limite massimo di 3 euro per passeggero in partenza.

La norma prevede inoltre l'estensione di tale possibilità di aumento alle società concessionarie aeroportuali aventi strutture con sedimi in regioni diverse.

L'abbassamento della soglia consentirà alla società SAVE che gestisce il **sistema aeroportuale di Venezia e Treviso** (circa 8,5 milioni di passeggeri nel 2009) di poter chiedere l'aumento dei diritti aeroportuali previsto dalla

Legge finanziaria per il 2010 (art. 2 –commi 200 e 201) e stipulare con ENAC contratti di programma in deroga. Tale possibilità era prevista in precedenza solo per gli aeroporti di Roma e Milano.

EXPO 2015 S.p.A. (Art. 54)

La norma definisce il limite delle **spese di funzionamento di Expo 2015 S.p.a.** nella misura del 4% delle risorse già autorizzate per il finanziamento delle opere infrastrutturali con l'articolo 14 del DL112/2008, pari a 800 milioni di euro (il limite è quindi di 32 milioni di euro), e introduce un obbligo di relazione in merito alle spese di gestione.