

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Integrazione della determina AIFA n. 1503/2019 del 16 ottobre 2019

All'art. 1 successivamente a:

«validità del contratto: ventiquattro mesi» è aggiunto il seguente periodo:

innovatività terapeutica condizionata, per l'indicazione relativa al «trattamento di pazienti adulti affetti da Linfoma cutaneo a cellule T (CTCL) CD30 positivo, sottoposti ad almeno una precedente terapia sistemica», da cui consegue:

- l'inserimento nei Prontuari terapeutici regionali nei termini previsti dalla normativa vigente (art. 10, comma 2, decreto-legge n. 158/2012 convertito in legge n. 189/2012);

Art. 2.

Disposizioni finali

La presente determina sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla Società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

Roma, 5 dicembre 2019

Il direttore generale: LI BASSI

19A07990

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 24 luglio 2019.

Approvazione dello schema di accordo di cooperazione relativo alla tratta autostradale A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. (Delibera n. 39/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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

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

Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, che, all'art. 11, ha demandato a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, che, all'art. 10 ha dettato, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 27 gennaio 1994, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 1994, recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»;

Vista la delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 1996, recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in materia di determinazione delle tariffe, che ha previsto l'istituzione, presso questo stesso Comitato, del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituzione poi disposta con la delibera 8 maggio 1996, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 1996;

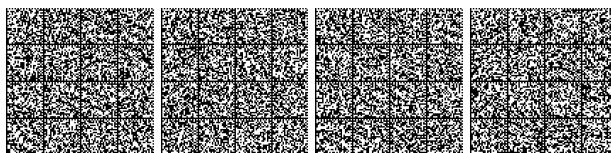
Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 1996, con la quale questo Comitato ha definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e in particolare viene indicata la metodologia del price-cap quale sistema di determinazione delle tariffe, nonché stabilita in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 15 aprile 1997, n. 125, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e relativo allo schema di piano economico-finanziario (PEF) da adottare da parte delle Società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i 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 del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 26 del 1999 – Supplemento ordinario) emanato ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 12 maggio 1995, n. 163, convertito dalla legge 11 luglio 1995, n. 273, e recante «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)»;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici;



Vista la direttiva 1999/62/CE, come successivamente modificata dalle direttive 2006/38/CE e 2011/76/UE, recepite con decreto legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010, successivamente modificata con decreto legislativo n. 43 del 4 marzo 2014;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, riguardante le disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il MIT e successive modificazioni, ed in particolare il successivo decreto 21 marzo 2017 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il MIT, con il quale in sintesi in assenza di diversa deliberazione del CIPE sono adottati gli schemi-tipo dei protocolli di legalità definiti dalla vigente normativa, nonché restano valide le linee guida varate dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) nella seduta del 27 ottobre 2004;

Visto il decreto legislativo 1° aprile 2004, n. 111 recante «Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia (adottato con legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1) concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti» ed in particolare l'art. 1 che prevede il trasferimento alla regione di tutte le funzioni amministrative in materia di pianificazione, di programmazione, di progettazione, di esecuzione, di manutenzione, di gestione, di nuova costruzione o di miglioramento, nonché vigilanza delle reti stradali regionale e nazionale ricadenti sul territorio regionale e l'art. 4 che prevede il trasferimento al demanio della regione delle strade e dei tronchi di strade, già appartenenti al demanio statale;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, che all'art. 2, comma 82 prevede che: «In occasione del primo aggiornamento del piano finanziario che costituisce parte della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero della prima revisione della convenzione medesima, successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, assicura che tutte le clausole convenzionali in vigore, nonché quelle conseguenti all'aggiornamento ovvero alla revisione, siano inserite in una convenzione unica, avente valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione. La convenzione unica sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi»;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2007 e successive modificazioni e integrazioni, che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la Convenzione sottoscritta dal concedente *pro tempore* ANAS S.p.a. e la società concessionaria Autovie Venete S.p.a. in data 7 novembre 2007, l'Atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritto in data 18 novembre 2009, la delibera n. 63 del 22 luglio 2010 con la quale questo Comitato ha formulato alcune prescrizioni sull'Atto aggiuntivo di cui trattasi e l'ulteriore Atto integrativo alla predetta Convenzione del 4 novembre 2011;

Vista la Convenzione suddetta, come adeguata dai successivi atti, che ha previsto una specifica disciplina per l'eventuale periodo successivo alla scadenza della concessione e per il calcolo del valore di subentro ed in particolare:

1. l'art. 5, comma 2, della Convenzione, che stabilisce che: «l'indennizzo, che dovrà essere quantificato alla scadenza della concessione previo aggiornamento del piano economico finanziario e del piano finanziario regolatorio sulla base dei dati consuntivati ed indicati nel bilancio straordinario redatto dalla società concessionaria alla data del 31 marzo 2017, dovrà essere corrisposto entro il 120° (centoventesimo) giorno dalla data di scadenza della concessione, in un'unica soluzione»;

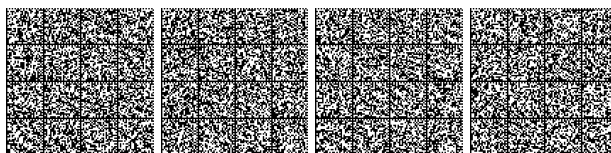
2. l'art. 5, comma 4, della Convenzione, che specifica che: «qualora il subentro del concessionario non sia perfezionato entro 24 (ventiquattro) mesi dalla scadenza della presente convenzione di concessione [...] l'ammontare complessivo dovuto al concessionario uscente dovrà essere calcolato con le modalità di cui al comma 2 ed aggiornato sino alla data dell'effettivo subentro»;

3. inoltre l'art. 3 dell'Atto integrativo del 4 novembre 2011, rubricato «Rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il concessionario uscente», specifica «a chiarimento e integrazione di quanto previsto nella Convenzione» che «il Concedente e il Concessionario si danno atto che, alla scadenza della Convenzione, qualora non si verifichi il subentro di un nuovo concessionario [...] e comunque nell'ipotesi in cui decorsi 24 mesi dalla scadenza l'indennizzo previsto dalla vigente Convenzione e dalla normativa in materia, e dovuto in tutti i casi di estinzione del rapporto concessorio, non sia pagato al Concessionario, senza pregiudizio per i propri diritti nei confronti del Concedente [...], il Concessionario potrà proseguire nella gestione, alle condizioni di cui alla Convenzione stessa, fino al momento del pagamento dell'indennizzo e, in ogni caso, non oltre il periodo strettamente necessario al completo azzeramento del valore di indennizzo calcolato, in ciascuna ipotesi secondo le previsioni di cui all'art. 5 della Convenzione nei termini e alle condizioni previste nel piano economico finanziario vigente alla scadenza come successivamente aggiornato»;

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) da ultimo modificato dall'art. 2 del trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007 e ratificato dall'Italia con legge 2 agosto 2008, n. 130, ed in particolare gli articoli 3, 14 e 170;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 11 luglio 2008, recante la dichiarazione dello stato d'emergenza, fino al 31 dicembre 2009, determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto D'Altino - Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia, decreto prorogato con successivi decreti del Presidente del Consiglio dei ministri e, da ultimo, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 2018, sino al 31 dicembre 2020;

Vista l'ordinanza in data 5 settembre 2008, n. 3702 con la quale il Presidente del Consiglio dei ministri ha disposto la nomina a Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità



nell'autostrada A4 nella tratta Quarto D'Altino - Trieste e nel raccordo autostradale Villesse - Gorizia, del Presidente della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia (di seguito il «Commissario delegato») avvalendosi anche del supporto tecnico della concessionaria, provvedendo a dare prescrizioni necessarie alla più sollecita progettazione e realizzazione delle opere ed alla approvazione del progetto definitivo dell'opera e sue varianti;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modificazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS, che all'art. 1, comma 1, prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministri interessati, lo stesso Nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità, tra cui il settore autostradale;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice antimafia» e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge del 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, che all'art. 37 «Liberalizzazione del settore dei trasporti» istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) con specifiche competenze in materia di concessioni autostradali, ed in particolare relativamente alle nuove concessioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, concernente il ruolo assegnato al CIPE in materia di programmazione pluriennale;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14 e successive modificazioni e in particolare l'art. 11 ai sensi del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è subentrato ad Anas S.p.a. nella gestione delle autostrade in concessione;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, (c.d. decreto «Cresci Italia»), convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, all'art. 36, comma 6-ter, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, in particolare conferma le competenze di questo Comitato in materia di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica, e le diverse attribuzioni all'ART;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali con il compito di svolgere le funzioni di cui al comma 2, dell'art. 36, del decreto-legge n. 98 del 2011 e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 120 del 2013, con la quale questo Comitato ha integrato la delibera n. 39 del 2007 dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei piani economico finanziari;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 2013, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39 del 2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale», disponendone l'applicazione alle nuove concessioni in relazione alle quali, alla data di adozione della delibera medesima, non sia stato pubblicato il bando di gara ovvero, nei casi in cui è previsto, non si sia ancora proceduto all'invio delle lettere di invito;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa;

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti in concessione ed in particolare gli articoli 2 e 17 relativi, rispettivamente, ai principi di libera amministrazione delle autorità pubbliche e agli accordi di cooperazione tra enti nell'ambito del settore pubblico;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante il regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e visto in particolare l'art. 5, comma 5, che prevede che le funzioni di concedente della rete autostradale in concessione siano svolte dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;

Visto il decreto del MIT 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, denominato «Codice dei contratti pubblici» che ha abrogato il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»;

Visto il protocollo d'intesa sottoscritto in data 14 gennaio 2016 tra la Regione Friuli-Venezia Giulia e la Regione Veneto (soci pubblici di Autovie Venete S.p.a., concessio-



narìa uscente) e il MIT, nell'ambito della collaborazione tra pubbliche amministrazioni per la valorizzazione e lo sviluppo e tutela del territorio, che prevede la gestione da parte di tali soggetti pubblici della tratta autostradale in esame ai sensi della suddetta direttiva 2014/23/UE;

Viste le delibere ART n. 3 del 25 gennaio 2018, avente ad oggetto l'avvio del procedimento per la definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia e n. 133 del 19 dicembre 2018 che ha approvato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del price cap e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale che, nell'apposito Allegato, definisce la tariffa unitaria media;

Visto l'art. 13-*bis* della decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, e successive modificazioni (inclusa la modifica apportata dall'art. 1, comma 1165, della legge 27 dicembre 2017, n. 205) che prevede che per il perseguimento delle finalità di cui al suddetto protocollo di intesa il coordinamento dell'infrastruttura autostradale in esame è assicurato come segue:

1. le funzioni di concedente sono svolte dal MIT;

2. le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali hanno durata trentennale e sono stipulate dal MIT con le Regioni e gli Enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa in data 14 gennaio 2016 sopra citati, che potranno anche avvalersi di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

3. le convenzioni di cui al punto precedente devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti;

4. il comma 4, del medesimo articolo prevede che gli atti convenzionali di concessione stipulati dal MIT con i concessionari autostradali, siano approvati dal Comitato, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione fermo restando che i medesimi concessionari mantengono tutti gli obblighi previsti a legislazione vigente;

Visto il parere consultivo del Consiglio di Stato n. 1645 del 20 giugno 2018, che fra l'altro prevede che, nel caso analogo di un'altra concessionaria con azionisti pubblici (Autostrada A22 Brennero-Modena), l'affidamento diretto ed il correlato rapporto di concessione deve intercorrere tra il MIT (in qualità di concedente) e gli enti territoriali (in qualità di concessionari), e che questi ultimi hanno la facoltà di utilizzare una società *in house* la quale, non configurandosi come affidataria diretta della concessione e non potendo assumere la qualità di sub-concessionaria, rappresenta un mero modulo organizzativo dei medesimi Enti territoriali;

Visto l'art. 16 decreto-legge n. 109 del 28 settembre 2018, «Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze», convertito con modificazioni con la

legge n. 130 del 16 novembre 2018, che ha ulteriormente ampliato le competenze dell'ART e disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale;

Visto il parere favorevole della Commissione europea - Direzione generale del mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI (DG GROW) n. 6559656 del 21 novembre 2018, nel caso analogo di un'altra concessionaria con azionisti pubblici (Autostrada A22 Brennero-Modena), ha valutato favorevolmente il modello di un Comitato di indirizzo nel quale tre membri su sei sono nominati dai Ministeri;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 3 aprile 2019, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Viste le delibere n. 68 del 28 novembre 2018, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 28 dicembre 2018 e n. 24 del 20 maggio 2019, in corso di perfezionamento, con le quali è stato introdotto, relativamente alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena, il modello dell'accordo di cooperazione per le tratte autostradali gestite da enti a controllo interamente pubblico, a seguito di consultazione con la Commissione europea e del negoziato con gli enti territoriali;

Vista la legge di conversione n. 55 del 14 giugno 2019 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 17 giugno 2019 «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici» (c.d. decreto «Sblocca cantieri»);

Vista la nota n. 18597 dell'8 maggio 2019, acquisita dalla Presidenza del Consiglio dei ministri con protocollo n. 2860 del 21 maggio 2019, con la quale il Capo di Gabinetto del MIT ha trasmesso, ai fini dell'approvazione da parte di questo Comitato, lo schema di «Accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e successive modificazioni, relativo alle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia (da ora in avanti «schema di Accordo di cooperazione»)), i relativi allegati contrattuali e la nota congiunta del Presidente della Regione Veneto e del Presidente della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, acquisita dalla direzione generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del MIT con protocollo n. 5411 del 8 maggio 2019, facendo riserva di trasmettere il parere dell'ART non appena acquisito;

Visto il parere dell'ART n. 4 del 23 maggio 2019 che ha formulato alcune osservazioni sullo schema di Accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale in esame, trasmesso con nota del Capo di Gabinetto del MIT n. 20954 del 23 maggio 2019;

Vista la nota della Presidenza del Consiglio - Dipartimento programmazione e coordinamento della politica economica (DIPE) n. 3021 del 31 maggio 2019, con la



quale sono stati richiesti al MIT il testo dello «Schema di Accordo di cooperazione», aggiornato al parere n. 4 del 2019 dell'ART e condiviso con le amministrazioni pubbliche territoriali di riferimento, e copia della Convenzione unica del 2007 relativa all'affidamento in concessione alla Società Autovie Venete S.p.a. e successivi atti aggiuntivi e integrativi e relativi decreti interministeriali di approvazione;

Vista la nota n. 22714 del 4 giugno 2019, con la quale il Capo di Gabinetto del MIT ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri-Nucleo per la consulenza e l'attivazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) la nota della direzione generale strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali dello stesso Ministero n. 6544 del 4 giugno 2019, con allegati lo «schema di Accordo di cooperazione» che recepisce il parere dell'ART ed alcune delle osservazioni formulate dai Presidenti della Regione Veneto e della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia con nota congiunta n. 216346 del 4 giugno 2019;

Vista la nota 3 luglio 2019 con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha depositato durante la seduta preparatoria del Comitato la proposta di «Criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario», acquisita al protocollo DIPE n. 3684 del medesimo giorno, proposta ritenuta dal Ministero medesimo come propeedeutica per l'esito dell'istruttoria sull'Accordo di cooperazione in esame;

Visto il parere NARS n. 5 del 10 luglio 2019 che ha rimesso al MIT la verifica conclusiva, tenendo opportunamente conto della disciplina convenzionale applicabile al caso di specie, in merito alla quantificazione del valore di subentro effettuata dal concessionario uscente e presente nell'Accordo di cooperazione in esame, ai fini delle successive determinazioni del Comitato;

Vista la nota n. 28134 dell'11 luglio 2019 con la quale il Capo di Gabinetto del MIT, a seguito del suddetto parere NARS, ha chiesto la sostituzione del punto *aa)* delle premesse dello schema dell'accordo di cooperazione con il testo seguente, specificando la definizione del valore di subentro:

«Il valore di subentro a carico del nuovo concessionario, da riconoscere al concessionario uscente, è stato stimato alla data del 31 dicembre 2019 in euro 476.073.000,00, sulla base delle pattuizioni contrattuali contenute negli atti convenzionali vigenti. L'ammontare definitivo verrà certificato dal Concedente alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario sulla base degli investimenti effettivamente sostenuti e ritenuti ammissibili»;

Vista la delibera n. 38, adottata nella seduta odierna, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico «Criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)», fatte salve specifiche pattuizioni convenzionali vigenti;

Considerato che al fine di poter avviare la nuova concessione è necessario approvare un testo definitivo dello «schema di Accordo di cooperazione» per l'affidamento della gestione e della costruzione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia, anche in considerazione della rilevanza delle suddette tratte autostradali che appartengono ai Corridoi TEN-T presenti in Italia (Mediterraneo e Baltico-Adriatico);

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

sotto l'aspetto procedurale:

1. in data 7 novembre 2007 è stata sottoscritta la Convenzione unica ai sensi del citato art. 2, comma 82 del decreto-legge n. 262 del 2006, tra il concedente Anas S.p.a. e la società concessionaria Autovie Venete S.p.a., relativa all'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia (da ora in avanti «Convenzione unica 2007»);

2. in data 11 luglio 2008 il Presidente del Consiglio dei ministri ha emanato il decreto recante la dichiarazione dello stato di emergenza, fino al 31 dicembre 2009, determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio 5 dell'Autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia;

3. il suddetto stato di emergenza è stato prorogato con successivi decreti del Presidente del Consiglio dei ministri e da ultimo con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 2018 fino al 31 dicembre 2020;

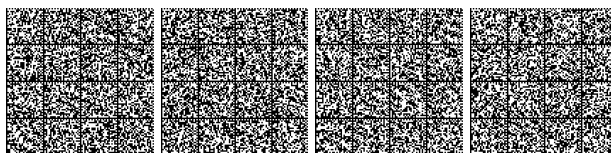
4. in data 5 settembre 2008 il Presidente del Consiglio dei ministri ha emanato l'ordinanza n. 3702, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'11 settembre 2008, di seguito modificata e integrata con la quale ha disposto la nomina a Commissario delegato per l'emergenza del Presidente della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia;

5. in data 18 novembre 2009 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo (da ora in avanti «Atto aggiuntivo 2009») tra il concedente Anas S.p.a. e la società concessionaria Autovie Venete S.p.a. alla Convenzione unica 2007;

6. in data 4 novembre 2011 è stato sottoscritto l'Atto integrativo (da ora in avanti «Atto integrativo 2011») alla citata Convenzione unica 2007;

7. il 31 marzo 2017 è scaduta la concessione di cui al punto 1;

8. il 14 gennaio 2016 i soci pubblici di Autovie Venete S.p.a. (Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, Regione del Veneto) e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito della collaborazione tra pubbliche amministrazioni per la valorizzazione e lo sviluppo e tutela del territorio, hanno sottoscritto il «Protocollo di intesa» che prevede la gestione da parte di tali soggetti pubblici delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Trieste, A2 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Villesse-Gorizia;



9. il «Protocollo di intesa», attraverso l'adozione di misure da attuarsi con strumenti normativi e amministrativi, consente l'affidamento delle suddette tratte autostradali a società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali aderenti al Protocollo medesimo;

10. l'art. 13-*bis* del decreto-legge n. 148 del 2017 ha dato attuazione al Protocollo di intesa prevedendo che:

10.1 le funzioni di Concedente per le tratte autostradali in argomento sono svolte dal MIT;

10.2 la Convenzione, di durata trentennale, è stipulata dal MIT con le amministrazioni pubbliche territoriali che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società in house, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

10.3 la Convenzione è stipulata dopo l'approvazione del CIPE e previa acquisizione del parere dell'ART sullo schema di convenzione;

10.4 la Convenzione deve prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti;

11. il 17 aprile 2018 è stata costituita la Società Autostrade Alto Adriatico S.p.a., partecipata dai soli soci pubblici della precedente società Autovie Venete S.p.a., le Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto, e senza la partecipazione di soggetti privati, quale società strumentale per la gestione dell'Accordo di cooperazione;

12. il Consiglio di Stato, con parere n. 1645 del 20 giugno 2018, si è positivamente espresso, sul percorso di affidamento individuato dal legislatore per il caso in esame osservando, in particolare, che:

«Il rapporto tra gli enti territoriali e la costituenda società in house deve più correttamente essere inquadrato come utilizzo di un modulo organizzativo da parte dei diciassette concessionari per gestire congiuntamente i rapporti scaturenti dalla concessione affidata loro dal Ministero, fermo restando, come sopra detto, che l'utilizzo di tali strumenti non deve comportare un depotenziamento dei controlli che il Ministero concedente deve/può compiere nei confronti di chi effettivamente gestisce la concessione anche perché in linea con le indicazioni che ci provengono dal più volte richiamato art. 178, comma 8-*ter*, cit. e dal quadro euro unitario. Né sotto tale aspetto può ravvisarsi lesione alcuna delle autonomie territoriali. Per tale ragione non sembrano sussistere i presupposti per far scattare l'iscrizione nell'elenco, ex art. 192 codice degli appalti, tenuto dall'Anac e, in ragione del chiaro disposto legislativo, non deve essere effettuata la valutazione di congruità prevista dalla norma di legge perché, in tal senso, ha già provveduto il legislatore con il più volte citato art. 13-*bis* decreto-legge n. 148/2017. all'applicazione o meno di quanto disposto dall'art. 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, Codice dei Contratti pubblici, e successive modificazioni, nel caso in cui il Consorzio concessionario intenda avvalersi della facoltà - prevista dall'art. 13-*bis*, comma 1, lettera *b*) del decreto-legge n. 148 del 2017 - di costituire una propria società in house, senza la partecipazione di soggetti privati, quale società strumentale del medesimo Consorzio per la gestione della Convenzione»;

13. la direzione generale «Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI» della Commissione europea, con parere n. 6559656 del 21 novembre 2018, ha trasmesso il richiesto parere sull'Accordo di cooperazione in esame, ritenendo «il progetto di accordo notificato non presenti incompatibilità con il diritto UE in materia di appalti pubblici e concessioni»;

14. l'ART con la citata delibera n. 133 del 19 dicembre 2018 ha approvato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del price cap e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;

15. la medesima ART con parere n. 4 del 23 maggio 2019 ha espresso alcune osservazioni in merito all'articolato, recepite nel corso dell'ulteriore condivisione con gli enti interessati, e, per quanto riguarda il PEF, ha osservato che il medesimo risulta elaborato in aderenza al sistema tariffario ART, di cui all'allegato A della delibera ART n. 73 del 2018, e che «il livello degli indicatori appare idoneo ad assicurare l'equilibrio del piano economico finanziario, sussistendo la contemporanea presenza delle condizioni di equilibrio economico (convenienza economica o redditività) ed equilibrio finanziario (sostenibilità finanziaria o bancabilità»;

16. con nota n. 65444 del 4 giugno 2019, il MIT ha definitivamente trasmesso il testo finale dell'Accordo, modificato alla luce delle osservazioni dell'ART e con alcune considerazioni espresse dalle Regioni nella predetta nota congiunta n. 216346 del 4 giugno 2019;

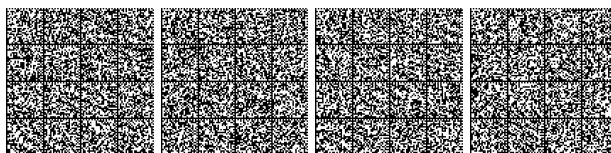
17. il NARS con il citato parere n. 5 del 2019 sull'Accordo di cooperazione ha formulato alcune prescrizioni e raccomandazioni, tra le quali:

17.1 relativamente al regime «emergenziale», il NARS suggerisce di valutare la possibilità di individuare una Parte III denominata: «Regime emergenziale: durata; effetti giuridici, economici e finanziari, rapporto con il regime ordinario» che comprenda le specificità di tale regime;

17.2 per quanto riguarda l'aspetto giuridico, nel paragrafo 2.2 del citato parere, sono rappresentate alcune considerazioni di carattere sistematico alla struttura dell'accordo relative al regime ordinario o di carattere formale e/o di editing, delle quali è segnalata l'opportunità di valutare l'integrazione, riguardanti, tra le altre, alcune modifiche terminologiche o specificazioni, o l'inserimento di talune precisazioni (es. inserimento di un indice, o richiami a disposizioni normative);

17.3 per quanto riguarda il Comitato di indirizzo e coordinamento, disciplinato dall'art. 3 dello schema di Accordo, il NARS osserva che, al fine di assicurarne la piena funzionalità e operatività, andrebbe valutata la possibilità di disciplinare, nell'ambito dell'Accordo, l'ipotesi di sostituzione del Presidente in caso di assenza;

17.4 per quanto riguarda l'aspetto finanziario, il NARS fa presente, tra l'altro, che relativamente al valore di subentro, la Convenzione unica del 2007, come adeguata dai successivi atti aggiuntivi e integrativi, ha previsto una specifica disciplina per l'eventuale periodo successivo alla scadenza della concessione e per il calcolo del valore medesimo. Poiché, la direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza



delle infrastrutture stradali, con nota n. 6544 del 4 giugno 2019, ha rappresentato che il valore di subentro - come quantificato dal concessionario uscente e riportato sia nel testo dell'Accordo di cooperazione sia nel Piano economico finanziario, non risultava condiviso dalla direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, il NARS ha rimesso, pertanto, al Ministero istruttore di verificare conclusivamente la quantificazione del valore di subentro effettuata dal concessionario uscente e presente nell'Accordo di cooperazione in esame, tenendo opportunamente conto della disciplina convenzionale applicabile al caso di specie sopra richiamata;

18. alla luce di quanto sopra, il Gabinetto del MIT, pertanto, ha trasmesso, con nota n. 28134 dell'11 luglio 2019, la lettera della competente direzione generale n. 8299 in pari data, con la quale è stimato, alla data del 31 dicembre 2019 e sulla base di quanto previsto negli atti sottoscritti con il Concedente, in 476.073.000 euro il valore di subentro che dovrà essere riconosciuto, a carico del nuovo Concessionario, proponendo la sostituzione della lettera *aa)* delle Premesse dell'accordo di Cooperazione con la seguente:

«Il valore di subentro a carico del nuovo concessionario, da riconoscere al concessionario uscente, è stato stimato alla data del 31 dicembre 2019 in euro 476.073.000,00, sulla base delle pattuizioni contrattuali contenute negli atti convenzionali vigenti. L'ammontare definitivo verrà certificato dal Concedente alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario sulla base degli investimenti effettivamente sostenuti e ritenuti ammissibili»;

sotto l'aspetto del contenuto:

1. l'Accordo è costituito da due Parti, oltre alle premesse:

1.1 la Parte I, relativa all'accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE, che regola principalmente il rapporto tra il Concedente (Ministero infrastrutture e trasporti) e le amministrazioni pubbliche territoriali (articoli 1-6);

1.2 la Parte II, contenente disposizioni volte a disciplinare i termini e le condizioni per la realizzazione degli interventi e la gestione dell'infrastruttura autostradale oggetto dell'accordo, che a sua volta si compone di cinque sezioni;

2. è prevista la costituzione di un Comitato congiunto paritetico, denominato «Comitato di indirizzo e coordinamento» per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi strategici previsti dall'Accordo e composto da sei membri, di cui:

due membri nominati dal MIT, di cui uno con funzione di Presidente;

un membro nominato dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF);

tre membri nominati dalle regioni, di cui due di nomina della Regione Friuli-Venezia Giulia ed una di nomina della Regione Veneto;

3. la durata della concessione, comprensiva delle fasi di progettazione e realizzazione delle opere è stabilita in trenta anni decorrenti dalla data di efficacia dell'Accordo medesimo;

4. formano parte integrante dello schema di Accordo di cooperazione i seguenti allegati:

A) Descrizione interventi;

B) Caratteristiche tecniche dell'Arteria autostradale, aree di servizio e modalità di esazione del pedaggio;

C) Classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione;

D) Cronoprogramma degli interventi;

E) Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR);

F) Sistema di contabilità regolatoria;

G) Requisiti di solidità patrimoniale;

H) Tariffa unitaria media, criteri di determinazione delle componenti tariffarie e modalità di adeguamento annuale;

I) Analisi trasportistica;

J) Indicatori di qualità;

K) Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e di penali;

L) Statuto del concessionario;

sotto l'aspetto finanziario:

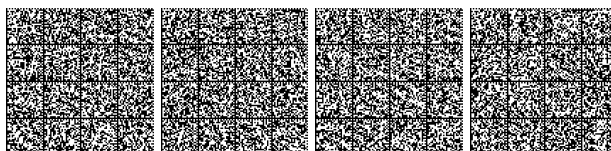
1. il valore complessivo degli interventi come indicati nel PEF è pari a circa 1.073 milioni di euro, al netto del valore di subentro e l'articolazione del PEF prevede che il 96 per cento degli investimenti siano realizzati entro i primi sei anni della concessione (2020-2025);

2. gli investimenti sono suddivisi in due elenchi: opere di competenza del concessionario (tra cui prolungamento A28 - tratta Sacile Ovest-Conegliano e piani di risanamento acustico) e opere di competenza del Commissario (tra cui piano per la sicurezza autostradale, realizzazione terza corsia tratta S. Donà di Piave-Alvisopoli e tratta Gonars-Villesse);

3. il fabbisogno finanziario complessivo previsto nel progetto è pari a circa 2 miliardi di euro, la cui copertura finanziaria è assicurata attraverso due linee di finanziamento bancario senior di pari importo (Banca europea per gli investimenti e Cassa depositi e prestiti) per un'erogazione complessiva di circa 706,4 milioni di euro, l'impiego di risorse dagli azionisti, un prestito subordinato fruttifero della società Friulia S.p.a. per il conferimento di azioni Autovie e l'autofinanziamento generato dai flussi di cassa del progetto;

4. per quanto riguarda lo studio trasportistico, esso riguarda un'analisi previsionale per tutto il periodo concessorio che parte dai valori d'esercizio degli anni 2008 - 2018, con previsione a tutto il 2049. Tali ipotesi tengono anche conto della presenza di vari cantieri;

5. per quanto riguarda l'aspetto della «qualità», l'Accordo prevede che il Concessionario trasmetta, entro dodici mesi dalla data di efficacia dell'Accordo stesso, una proposta di introduzione di indicatori di qualità del servizio autostradale corredata da rilevazioni oggettive e verificabili telematicamente dal Concedente, con riferimento ad alcuni indici, tra i quali, velocità media di percorrenza del flusso veicolare; disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ora di punta e periodi vacanzieri; fluidità ai caselli (disponibilità delle casse automatiche ai caselli ed efficienza del sistema telepass);



6. per quanto riguarda il sistema tariffario di pedaggio, individuato dall'ART con delibera n. 133 del 2018, il PFR riporta una dinamica della tariffa media unitaria che risulta caratterizzata dalla stabilità della tariffa nel primo periodo regolatorio rispetto al valore individuato nell'anno ponte (pari a circa 0,0712 euro/km) e da un decremento annuo dell'1,62 per cento nei periodi regolatori successivi fino a scadenza della concessione;

7. i principali indicatori economico finanziari del Piano sono di seguito sintetizzati:

tasso di congrua remunerazione (WACC): 6,92 per cento;

tasso interno di rendimento (TIR) Progetto: 7,06 per cento;

TIR degli azionisti 6,01 per cento;

Debt Service Coverage Ratio (DSCR) minimo pari a 1,45x;

Vista la nota del 23 luglio 2019, prot. n. 4105-P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base della odierna seduta del Comitato;

Ritenuto di condividere le valutazioni del NARS e di adottare le raccomandazioni da esso proposte e di recepire la riformulazione del valore di subentro al punto *aa)* delle premesse dell'accordo, come proposto dal MIT;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 13-*bis*, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e successive modifiche, è approvato lo schema di Accordo di cooperazione relativo all'affidamento delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia, per il periodo 2020-2049, con le prescrizioni che si riportano di seguito, oltre alle osservazioni e raccomandazioni contenute nel parere NARS n. 5 del 2019 che il Comitato fa proprie.

2. Per quanto riguarda gli aspetti giuridici si raccomanda al MIT di valutare le osservazioni contenute nei paragrafi 2.1. e 2.2. del parere NARS, ai fini del perfezionamento del testo dell'Accordo di cooperazione.

3. Al fine di assicurare la piena funzionalità e operatività del Comitato di indirizzo e coordinamento, il MIT valuterà la possibilità di disciplinare, nell'ambito dell'Accordo, l'ipotesi di sostituzione del Presidente in caso di assenza.

4. Il punto *aa)* delle premesse dell'accordo, relativo al valore di subentro, viene riformulato come da proposta del Ministero istruttore di cui alle premesse della presente delibera.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicura, per conto di questo Comitato, la conservazione dei

documenti relativi allo schema di Accordo di cooperazione di cui alla presente delibera.

Roma, 24 luglio 2019

Il Presidente: CONTE

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 6 dicembre 2019

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, reg. n. 1515

19A07980

ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

PROVVEDIMENTO 19 novembre 2019.

Modifiche ed integrazioni al regolamento n. 43 del 12 febbraio 2019, concernente l'attuazione delle disposizioni sulla sospensione temporanea delle minusvalenze nei titoli non durevoli introdotta dal decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria, convertito con legge 17 dicembre 2018, n. 136. (Provvedimento n. 92).

L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni;

Visto l'art. 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con legge 7 agosto 2012, n. 135, concernente disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini e recante l'istituzione dell'IVASS;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 12 dicembre 2012, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 303 del 31 dicembre 2012, che ha approvato lo Statuto dell'IVASS, entrato in vigore il 1° gennaio 2013;

Visto il regolamento di organizzazione dell'IVASS e il relativo organigramma, approvati dal Consiglio dell'Istituto con delibere n. 46 del 24 aprile 2013, n. 63 del 5 giugno 2013 e n. 68 del 10 giugno 2013 recanti il piano di riassetto organizzativo dell'IVASS, emanato ai sensi dell'art. 13, comma 34, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera *a)*, dello Statuto dell'IVASS;

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 recante il Codice delle assicurazioni private;

Visto il decreto legislativo 26 maggio 1997, n. 173 recante l'attuazione della direttiva 91/674/CEE in materia di conti annuali e consolidati delle imprese di assicurazione;

Visto il regolamento ISVAP n. 22 del 4 aprile 2008, concernente le disposizioni e gli schemi per la redazione del bilancio di esercizio e della relazione semestrale delle imprese di assicurazione e di riassicurazione;

