

Decreta:

È emesso, nell'anno 2011, un francobollo celebrativo dell'Anno della Cultura e della Lingua russa in Italia e della Cultura e della Lingua italiana in Russia, nel valore di € 0,75.

Il francobollo è stampato a cura dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia, su carta bianca, patinata neutra, autoadesiva, non fluorescente; grammatura: 90 g/mq; supporto: carta bianca, autoadesiva Kraft monosiliconata da 60 g/mq; adesivo: tipo acrilico ad acqua, distribuito in quantità di 20 g/mq (secco); formato carta e formato stampa: mm 30 × 40; formato tracciatura: mm 37 × 46; dentellatura: 11 effettuata con fustellatura; colori: quadricromia; tiratura: due milioni e settecentomila esemplari. Foglio: quarantacinque esemplari, valore «€ 33,75».

La vignetta riproduce, su campo bianco, il logo ufficiale del 2011 - Anno della Cultura e della Lingua Russa in Italia e dell'Anno della Cultura e della Lingua Italiana in Russia. Completano il francobollo la leggenda «ANNO

DELLO SCAMBIO CULTURALE ITALIA - RUSSIA», la scritta «ITALIA» ed il valore «€ 0,75».

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

Roma, 21 novembre 2011

*Il direttore generale per la  
regolamentazione del settore  
postale del Dipartimento per  
le comunicazioni del Ministero  
dello sviluppo economico*  
FIORENTINO

*Il Capo della direzione VI  
del Dipartimento del tesoro  
del Ministero dell'economia  
e delle finanze*  
PROSPERI

11A16120

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

**Tratto Ragusa-Catania: Ammodernamento a quattro corsie della SS 514 «Di Chiaramonte» e della SS 194 «Ragusana» dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114 (CUP F12C0300000001). Parere sullo schema di convenzione.**

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda 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;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 27 gennaio 1994 (Gazzetta Ufficiale n. 43/1994) recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»;

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 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 (Gazzetta Ufficiale n. 26/1999 - suppl. ord.) 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 legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, come modificato dall'art. 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166, ha previsto in particolare che le opere medesime siano comprese in Intese Generali Quadro tra il Governo ed ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto l'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato;



Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»), e s.m.i. e visto, in particolare l'art. 175 che disciplina la figura del promotore demandando a questo Comitato di valutare la proposta del promotore stesso unitamente al progetto preliminare nei tempi e modi di cui al precedente art. 165;

Visto il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recanti disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che all'art. 1, comma 1020 e seguenti, detta ulteriori disposizioni per il settore autostradale, in particolare apportando - al comma 1030 - modifiche alla normativa citata al visto precedente, e che è stata poi ulteriormente modificata dall'art. 8 duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che ha, tra l'altro, introdotto la possibilità per il concessionario di concordare con il concedente una formula semplificata del sistema di adeguamento annuale delle tariffe di pedaggio;

Visto l'art. 19, comma 9-bis, del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, che - a decorrere dalla data di entrata in vigore della citata legge di conversione - abroga l'art. 1, comma 1021, della citata legge n. 296/2006, dettando una nuova disciplina in tema di «sovrapprezzi» alle tariffe autostradali;

Vista la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe;

Viste le delibere 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), e 9 luglio 1998, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/1998), che hanno istituito - ai sensi del punto 20 della delibera n. 65 del 2006 - e regolamentato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito denominato NARS;

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

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, nell'allegato I, include - nell'ambito del «Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa», alla voce «Sistema stradale e autostradale» - l'intervento «Ragusa - Catania»;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 79 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2006), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare «Ammodernamento a quattro corsie della SS 514 di Chiaramonte e della SS 194 Ragusana, dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114», subordinando l'efficacia della delibera stessa alla stipula di

Atto integrativo con la Regione Siciliana che includesse esplicitamente l'opera nell'intesa generale quadro tra il Governo e detta regione, sottoscritta il 14 ottobre 2003, e rinviando la decisione sull'assegnazione di contributi a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche alla fase di esame del progetto definitivo, anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato - nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005) - all'allegato 1 conferma l'intervento denominato «Ragusa - Catania»;

Vista la delibera di questo comitato 26 gennaio 2007, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera di questo comitato 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che sostituisce la delibera n. 1/2007;

Vista la delibera di questo comitato 20 luglio 2007 n. 51 (*Gazzetta Ufficiale* n. 252/2007), con la quale tra l'altro la citata delibera n. 79/2006 è stata integrata con l'indicazione in apposito allegato di un'ulteriore raccomandazione, cui è subordinata l'approvazione del progetto preliminare;

Vista la delibera 22 gennaio 2010, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 182/2010), con cui questo comitato ha approvato il progetto preliminare del collegamento viario relativo a «Ammodernamento a quattro corsie della SS 514 di Chiaramonte e della SS 194 Ragusana dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114», fissando come limite di spesa l'importo di euro 815.374.595, ed ha valutato favorevolmente la proposta del promotore, incaricando il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre lo schema di convenzione allegato alla suddetta proposta al NARS, per il parere di competenza;

Vista la direttiva 30 luglio 2007 emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (*Gazzetta Ufficiale* n. 224/2007), recante «Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale, derivanti da concentrazione comunitaria»;

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 - negli schemi di convenzione unica sottoposti a questo comitato - dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

Vista la direttiva emanata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della citata legge n. 296/2006;

Vista la nota 19 luglio 2010, n. 31316, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di convenzione in esame, corredato dai relativi allegati, e ne ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato;



Considerato che il NARS, nella seduta del 21 luglio 2010, ed ai sensi del punto 2.2 della citata delibera n. 3 del 2010, ha reso il parere n. 12, con cui si è pronunciato favorevolmente in merito allo schema di convenzione in esame a condizione che si tenesse conto di alcune osservazioni, formulate nel parere stesso;

Prende atto:

1. Dei contenuti dello schema di convenzione di cui alla menzionata nota 19 luglio 2010 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in particolare:

che lo schema di convenzione ha per oggetto la progettazione definitiva, esecutiva, la realizzazione e gestione del collegamento viario con caratteristiche autostradali a pedaggio Ragusa - Catania e delle correlate opere complementari di viabilità ordinaria. Il percorso inizia dallo svincolo della SS 514 di Chiaromonte con la SS 115 nel territorio di Ragusa e termina in corrispondenza dello svincolo con la futura autostrada Catania - Siracusa nel comune di Augusta, per un'estensione di complessivi km 68;

che la durata della concessione è fissata in trentanove anni e cinque mesi, di cui quattro anni e cinque mesi per la progettazione ed esecuzione dei lavori e trentacinque per la successiva gestione;

che il costo complessivo dell'intervento è quantificato in circa 815,375 milioni di euro, di cui circa 448,455 milioni di euro di capitale privato mediante ricorso alla finanza di progetto;

che il piano finanziario prevede il completo ammortamento dell'opera a fine concessione e, pertanto, alla scadenza della concessione non è previsto valore di subentro;

che il Wacc (Tasso di remunerazione del capitale investito), al lordo dell'imposizione fiscale, è pari a 8,77 per cento;

che il parametro X assume il valore di 0 per l'intera durata della concessione, atteso che lo schema di convenzione ha ad oggetto una tratta autostradale ancora da realizzare, mentre il parametro K assume il valore 0 durante il periodo di costruzione (2010 - 2014) e 18,27 per cento dal 2015, anno di apertura al traffico della tratta, sino al 2019 incluso;

che l'art. 20 e l'Allegato C individuano gli indicatori di qualità, che riproducono quelli tradizionalmente adottati e riferiti all'incidentalità e allo stato strutturale delle pavimentazioni; l'art. 32 del medesimo schema stabilisce a carico del concessionario l'onere di redigere la Carta dei servizi e di procedere al suo aggiornamento annuale e l'art. 3.2 lettera d) prevede l'obbligo del concessionario stesso di introdurre le modifiche agli indicatori di qualità che risultano necessarie ai sensi delle direttive di questo Comitato, adottate anche in attuazione del citato art. 21, comma 3, del decreto legge n. 355/2003, convertito dalla legge n. 47/2004;

2. Dello stato del procedimento di selezione del concessionario di realizzazione e gestione dell'opera e in, particolare, che, ai sensi della delibera di questo Comitato n. 3/2010, è stato pubblicato il bando di gara per l'individuazione dei soggetti presentatori delle due migliori offerte, da invitare alla successiva procedura negoziata - e che - alla data di scadenza per la relativa presentazione - sono pervenute due domande di partecipazione;

Delibera:

1. Ai sensi del punto 2.2 della delibera 22 gennaio 2010, n.3, è valutato favorevolmente lo schema di convenzione di cui alla presa d'atto, subordinatamente al recepimento delle seguenti prescrizioni:

eliminare la possibilità di sottoscrivere accordi che consentano al Concedente la facoltà di acquistare azioni della società di progetto, in linea con le indicazioni comunitarie (Patto di Call Option);

eliminare le clausole che, sia pure con variazioni, introducono duplicazioni di regolamentazione di medesime fattispecie, quali, ad esempio, quelle previste agli articoli 2.7 e 3.2 lettera x);

stralciare qualsiasi riferimento alla convenzione unica, posto che non si verte in tale fattispecie e, quindi, tra l'altro, eliminare il punto 18 dell'art. 1.3 e il richiamo contenuto all'art. 26.1;

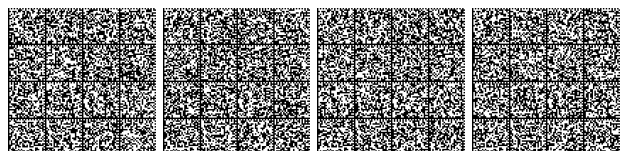
indicare con esattezza il riferimento normativo della formula di price-cap adottata per gli adeguamenti tariffari annuali (art.1.15);

indicare in maniera univoca la durata della concessione in 39 anni e cinque mesi, includendo in tale periodo sia le attività di progettazione che quelle approvative (art. 4);

eliminare ogni riferimento al valore di subentro ed eventuale correlata previsione di indennizzo, in quanto non previsto nello schema di convenzione. Occorre eliminare, pertanto, l'inciso di cui all'art. 3.7 e l'art. 5.2, che prevede il termine di 120 giorni entro il quale il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo, e conseguentemente stralciare la previsione della corresponsione a carico del Concedente, in caso di ritardato pagamento dell'indennizzo, di un interesse nella misura del tasso Euribor maggiorato dello 0.5 per cento (art. 5.2). Va, infine, eliminata la clausola che accolla al concedente l'indennizzo da subentro qualora il subentro del nuovo concessionario non avvenga entro 24 mesi dalla scadenza della concessione (art. 5.3);

relativamente alla decadenza dalla concessione, prevista in caso di inadempimento, stralciare l'art.8-bis e modificare l'art. 9, punti 9.4, 9.8 e 9.9, come segue:

«Il concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi, di cui è titolare il concessionario e relativi all'oggetto della presente convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione, fermo restando il diritto di rivalsa del concedente nei confronti del concessionario. Il trasferimento è subordinato al pagamento da parte del concedente al concessionario decaduto di un importo corrispondente al costo degli investimenti effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, calcolato secondo la normativa applicabile ai singoli investimenti



autorizzati dal concedente, certificati da una Società di revisione scelta di comune accordo ovvero, in caso di disaccordo, dal concedente, salvo eventuali modifiche normative e regolamentari» (9.4);

«Il subentrante corrisponde al Concessionario decaduto un importo pari al costo degli investimenti effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, calcolato secondo la normativa applicabile ai singoli investimenti autorizzati dal concedente, certificati da una Società di revisione scelta di comune accordo ovvero, in caso di disaccordo, dal concedente, salvo eventuali modifiche normative e regolamentari» (9.8);

eliminare l'art. 9.9;

prevedere all'art.10.8 la redazione contestuale, e non differita, del disciplinare regolante i rapporti tra il concessionario e le società ad esso collegate o da esso controllate;

eliminare la clausola che prevede l'approvazione con decreto interministeriale del «verbale dell'attività di verifica del Piano Finanziario Regolatore» (Art. 11.8) ed effettuare analogo stralcio dagli art. 11.10 e 11.11;

relativamente ai canoni di concessione, indicare la fonte normativa che determina la misura del canone dovuto allo Stato e al concedente e prevedere che il canone stesso sia integrato dell'importo stabilito dall'art. 19, comma 9-*bis*, della legge n. 102/2009 nonché di quanto stabilito dall'art. 15 comma 4 lettera *a*) del decreto legge n. 78/2010 (art.13), convertito dalla legge n. 122/2010;

con riferimento alla destinazione dei proventi da attività collaterali (art. 14) si richiamano quanto previsto in merito dalla delibera di questo Comitato n. 39 del 2007 nonché le previsioni dell'art.2 del decreto legge n. 40/2010, convertito dalla legge n. 73/2010 ;

relativamente al recupero degli importi relativi ad investimenti non realizzati, sostituire l'art 18.3 con il seguente periodo: «Le somme accantonate diventeranno disponibili per il concessionario, su apposita disposizione del concedente, al raggiungimento del valore dell'investimento previsto nel piano finanziario incrementato dell'importo da accantonare di cui sopra. Qualora l'importo di spesa del Piano finanziario incrementato dell'accantonamento sia superiore alla spesa consuntivata, detta eccedenza dovrà essere utilizzata per la realizzazione di opere reversibili di completamento dell'autostrada in concessione. L'individuazione di dette opere avverrà in sede di aggiornamento del Piano Finanziario»;

riportare in modo più chiaro il trattamento degli investimenti non realizzati e specificare gli effetti conseguenti alla riprogrammazione e ai meccanismi di remunerazione di tali investimenti (art.18.4);

eliminare l'ultimo periodo dell'art. 26, in quanto la vigilanza sarà svolta da ANAS – Ispettorato per la Vigilanza delle concessioni;

prevedere all'art. 31.5 che il servizio di informazione radio agli automobilisti, affidato con procedura di evidenza pubblica, sia tale da assicurare la copertura sull'intero collegamento autostradale evitando, inoltre, forme di pubblicità di qualsiasi genere;

integrare l'art. 35.1 con la precisazione che l'efficacia della convenzione è subordinata alla registrazione

della Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione della medesima;

relativamente agli indicatori di qualità, adottare il principio della media mobile calcolando la variazione percentuale tra il  $\bar{Q}_i$  dell'ultimo quinquennio e il  $\bar{Q}_{i-1}$  del quinquennio precedente. Occorre, inoltre, modificare, a pag. 1 dell'Allegato C, la prima frase del testo nel seguente modo: "Il Concessionario, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 20 della Convenzione, è tenuto a rilevare e comunicare al Concedente per la definizione del parametro di Qualità (Q) i seguenti indicatori di qualità da integrarsi successivamente in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 21, terzo comma, della l. n. 47 del 2004";

infine, relativamente al regime dei lavori e delle forniture di beni e servizi previsto dagli articoli 3.12 e 31.1., è necessario prevedere, compatibilmente con le previsioni del relativo bando di gara, che il 30 per cento dei lavori, beni e servizi soprasoglia comunitaria sia affidato a terzi mediante procedure ad evidenza pubblica.

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

Roma, 22 luglio 2010

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario del Cipe:* MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 7 dicembre 2011*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 11, Economia e finanze, foglio n. 231*

11A16174

## ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI PRIVATE E DI INTERESSE COLLETTIVO

PROVVEDIMENTO 6 dicembre 2011.

**Disposizioni in tema di conflitto di interesse degli intermediari assicurativi - Modifiche al regolamento ISVAP n. 5 del 16 ottobre 2006.** (Provvedimento n. 2946).

### L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI PRIVATE E DI INTERESSE COLLETTIVO

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576 e successive modificazioni ed integrazioni, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni;

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e successive modificazioni ed integrazioni, recante il codice delle assicurazioni private, e, in particolare, l'art. 5, comma 2, secondo cui l'ISVAP adotta ogni regolamento necessario per la correttezza dei comportamenti dei soggetti vigilati;

