

Visto il parere della Commissione centrale per le cooperative del 15 maggio 2003;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica n. 197 del 28 novembre 2008, concernente la riorganizzazione del Ministero dello sviluppo economico;

Visto il decreto ministeriale 7 maggio 2009 con il quale è stata disciplinata l'attribuzione delle competenze degli uffici di livello dirigenziale non generale;

Visto il decreto dirigenziale n. 13/2011/CC regione Sardegna del 5 luglio 2011 del Ministero dello sviluppo economico - Dipartimento per l'impresa e l'internazionalizzazione - Direzione generale per le P.M.I. e gli enti cooperativi - Divisione IV con cui si dispone lo scioglimento ai sensi dell'art. 223-septiesdecies disp. att. del codice civile della società cooperativa «Logu Nostru società cooperativa», con sede in Armungia (Cagliari), codice fiscale n. 02413700929;

Tenuto conto che con istanza del 26 settembre 2011 il legale rappresentante della società ha fatto presente che la cooperativa è in attività, compie atti di gestione ed ha provveduto al deposito dei bilanci d'esercizio;

Considerato che non sussistono pertanto i presupposti per l'applicazione dell'art. 223-septiesdecies disp. att. al codice civile;

Considerato che la società cooperativa è stata erroneamente inserita negli elenchi di società cooperative non depositanti il bilancio di esercizio da cinque anni ed ol-

tre trasmessi dalle Camere di commercio per il mezzo di Unioncamere;

Ritenuto di dover provvedere all'annullamento del decreto dirigenziale di cui sopra per la parte inerente lo scioglimento senza nomina di commissario liquidatore della cooperativa sopra citata;

Ritenuto che risulta dimostrato l'interesse pubblico concreto ed attuale all'eliminazione del provvedimento;

Decreta:

Art. 1.

Il decreto dirigenziale n. 13/2011/CC regione Sardegna del 5 luglio 2011 emesso da questo Ufficio è annullato nella parte in cui dispone lo scioglimento della società cooperativa «Logu Nostru società cooperativa», con sede in Armungia (Cagliari), codice fiscale n. 02413700929, per le motivazioni indicate in premessa.

Art. 2.

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

Roma, 5 ottobre 2011

Il dirigente: DI NAPOLI

11A14144

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 18 novembre 2010.

Schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A. (Deliberazione n. 94/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'articolo 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'articolo 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

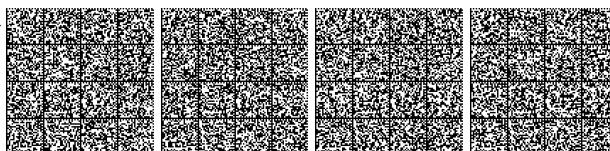
economica e relativo allo schema di piano economico-finanziario da adottare da parte delle Società concessionarie autostradali;

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;

Vista la direttiva del Ministro dei lavori pubblici 20 ottobre 1998 – emanata di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica – concernente «Direttiva per la revisione degli strumenti convenzionali tra ANAS e società concessionarie di autostrade»;

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'articolo 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici;



Visto l'articolo 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella 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 l'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233 che trasferisce alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS);

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

Vista la legge 27 dicembre 2006 (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'articolo 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;

Vista l'articolo 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, così come da ultimo modificato dall'art. 47, comma 1, lett. a) del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che dispone che gli schemi di convenzioni autostradali sottoscritti con ANAS sino alla data del 31 luglio 2010 sono approvati *ope legis* «a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate dalle delibere CIPE di approvazione, ai fini dell'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzioni già approvati»;

Visto l'articolo 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'articolo 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;

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

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

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'articolo 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 delibera 6 marzo 2009 n. 5 (*Gazzetta Ufficiale* n. 225/2009) che, per le attività relative alla «Progettazione del completamento della Tangenziale nord della città di Vicenza», individua come Soggetto aggiudicatore la Provincia di Vicenza e dispone l'assegnazione di un finanziamento di 5 milioni di euro, a valere sul Fondo infrastrutture, quota Centro - Nord;

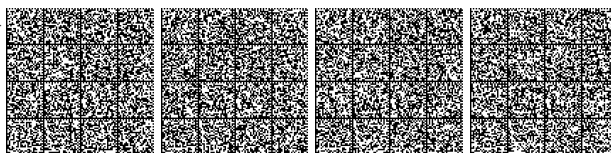
Vista la nota 12 ottobre 2010, n. 41158, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di convenzione unica siglato in data 30 luglio 2010 tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrada Brescia - Padova S.p.A., corredato dai relativi allegati e dalla relazione istruttoria, chiedendone l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato, previo parere del NARS;

Viste le note del 3 e 17 novembre 2010, rispettivamente dei Dipartimenti Ragioneria generale dello Stato e del Tesoro, con le quali il Ministero dell'economia e delle finanze ha formulato le proprie valutazioni in merito alla convenzione in esame;

Vista la nota consegnata in seduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la quale si chiede al Comitato di invitare il Ministero proponente, il concedente e il concessionario a valutare la possibilità di rendere anticipatamente disponibili i sedimi delle attuali tangenziali di Verona, Vicenza e Padova, disciplinando l'utilizzo degli stessi con un protocollo d'intesa tra il Concedente e la Regione;

Considerato che in data 9 luglio 2007 è stata sottoscritta, ai sensi del citato decreto-legge 3 ottobre 2006 n. 262 convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, la convenzione unica, ricognitiva e novativa della precedente convenzione del 1999, sul cui schema questo Comitato si era pronunciato con delibera 15 giugno 2007, n. 41, esponendo una valutazione positiva con prescrizioni;

Considerato che detta convenzione unica è stata successivamente approvata *ex lege* ai sensi del richiamato articolo del decreto-legge 8 aprile 2008 n. 59 convertito dalla legge 6 giugno 2008 n. 101, ma è divenuta efficace solo dopo l'archiviazione (avvenuta in data 8 ottobre 2009) della procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea per il prolungamento della durata della concessione a seguito dell'inserimento nel piano finanziario del tratto Nord di completamento della A31 (Trento-Valdastico-Vicenza-Riviera Berica-Rovigo);



Considerato che l'art. 2 dello schema di convenzione in esame elenca gli interventi autostradali e di viabilità connessa ai medesimi assentiti in concessione, tra i quali non è più compresa la Pedemontana Veneta Ovest;

Considerato che il NARS, nella seduta del 3 novembre 2010, ha reso il parere n. 14 con cui si è pronunciato favorevolmente in merito allo schema di «convenzione unica» tra ANAS e la Società Autostrada Brescia - Padova a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni formulate nel parere stesso;

Considerato che la Società Autostrada Brescia - Padova ha chiesto ad ANAS il riequilibrio del economico-finanziario ai sensi dell'art. 11, comma 7, della convenzione unica 2007, optando per l'applicazione della formula tariffaria introdotta a seguito delle modifiche all'art. 8-*duodecies* del decreto-legge n. 59 del 2008 convertito dalla legge n. 101 del 2008;

Su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita l'intesa del Ministero dell'economia delle finanze;

Prende atto

dei contenuti dello schema di convenzione unica siglata tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrada Brescia Padova, che sostituisce a tutti gli effetti la sopra citata convenzione siglata il 9 luglio 2007, e in particolare che:

lo schema di convenzione unica ha per oggetto l'integrale e unitaria regolamentazione del rapporto tra il concedente e il concessionario per:

la progettazione, la costruzione e l'esercizio di tutti gli interventi, già assentiti nella citata concessione stipulata in data 9 luglio 2007, di cui al seguente dettaglio:

A4 Brescia-Padova	Km	146,08
A31 Trento-Valdastico-Vicenza- Riviera Berica-Rovigo (già realizzata ed in esercizio nel tratto da Vicenza a Piovene-Rocchetta per Km 36,4)	Km	128,18
	Km	274,26
Raccordo tangenziale sud di Verona	Km	16,12
Raccordo tangenziale sud di Vicenza	Km	10,60
Raccordo tangenziale nord di Padova	Km	7,78

la realizzazione e gestione di opere ai sensi del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, e della legge 23 agosto 1988, n. 373, nonché di ulteriori interventi di adeguamento correlati alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio e di interventi inerenti l'adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine o della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane;

rispetto alla citata convenzione del 2007, alcuni interventi vengono indicati come ultimati; altri cinque interventi, come indicato nell'allegato K, registrano incre-

menti di costo per un totale complessivo di 244,9 milioni di euro; infine, i seguenti interventi vengono stralciati per i motivi riportati accanto a ciascuno:

realizzazione della nuova aerostazione di Casteinuovo del Garda sull'autostrada A4, stante la mancata chiusura della Conferenza di servizi, conseguente all'interferenza con la linea alta capacità Milano-Verona;

realizzazione del collegamento viario a nord della città di Verona dal termine della tangenziale est all'asse di penetrazione ovest, compreso il raccordo alla tangenziale sud in corrispondenza dello svincolo con al SS 434, stralciato perché da realizzare in project financing con contributo della concessionaria pari all'importo originariamente previsto nella convenzione 2007;

nuovo collegamento stradale della tangenziale sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla, stralciato perché non compatibile con la pianificazione regionale;

riqualificazione della viabilità esterna al casello dell'A31 di Thiene, stralciato perché non compatibile con il sistema della viabilità della Pedemontana Veneta;

potenziamento della viabilità di adduzione al casello della A31 di Vicenza Nord che viene ricompreso tra le opere per le quali, ai sensi dell'art. 2-*bis*, il concessionario deve redigere la progettazione preliminare;

il piano economico-finanziario allegato alla convenzione, e sviluppato sino al 31 dicembre 2046, prevede investimenti in opere reversibili per 2.485,1 milioni di euro così articolati:

per opere in corso: 780,4 milioni di euro;
per nuove opere: 1.466,9 milioni di euro;
per manutenzioni straordinarie: 237,8 milioni di euro;

la scadenza della concessione, in funzione della realizzazione della Valdastico Nord, è confermata al 31 dicembre 2026: in caso di mancata approvazione del relativo progetto definitivo entro il 30 giugno 2013, le parti si impegnano a definire, nei sei mesi successivi, gli effetti su piano economico-finanziario e sulla concessione;

è previsto, alla fine della concessione, un «valore di subentro» pari a circa 1.896 milioni di euro;

il Wacc (Tasso di remunerazione del capitale investito), al lordo dell'imposizione fiscale, è pari al 10,5 per cento;

il parametro K assume i seguenti valori: 8,95 per cento per il 2011, 10,95 per cento per il 2012, 13,95 per cento per ciascuno degli anni 2013 e 2014, 6,94 per cento nel 2015 e 1,45 annuo dal 2016 al 2026;

il parametro X assume un valore, nel periodo 2011-2014, negativo costante pari al 5 per cento;

la convenzione individua, all'art. 19 ed all'Allegato C per quanto attiene alle modalità di misurazione, gli indicatori di qualità che, in assenza della proposta integrativa di cui al richiamato art. 21 della legge n. 47/2004, ricalcano quelli tradizionalmente adottati (indicatori di incidentalità ed indicatore di pavimentazione) e all'art. 3.2, lett. e) prevede l'obbligo della concessionaria di introdurre le modifiche all'indicatore di qualità che risultano necessarie ai sensi delle direttive adottate da questo Comitato anche in attuazione della norma richiamata;



Delibera:

Ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, sono formulate, in ordine allo schema di convenzione tra ANAS S.p.A. e Autostrada Brescia Padova S.p.A., le seguenti prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica:

a) esplicitare, in modo più articolato, nelle premesse della convenzione i motivi, anche di ordine finanziario, che giustificano la revisione del piano economico finanziario e fornire elementi più esaustivi sulle modalità di attivazione delle linee di credito e sulla quantificazione dei relativi oneri;

b) esplicitare, anche ai fini della verifica del valore di subentro il costo degli interventi stralciati, rispetto alla convenzione del 2007, e depennarli dall'art. 2, comma 2 e dall'art. 5, comma 2 oltre che dall'allegato K;

c) all'art. 2-bis, chiarire che l'eventuale inserimento dei costi di progettazione del collegamento tra la SP 46 e il Casello di Vicenza Est nel piano finanziario allegato a una nuova convenzione unica deve conformarsi alla delibera n. 39/2007, anche alla luce di quanto disposto dalla successiva citata delibera n. 5/2009 di questo Comitato;

d) all'art. 3, punto 2, lettera cc), debbono essere inseriti i riferimenti al regolamento CE n. 139/2004 e alla direttiva ministeriale 30 luglio 2007;

e) l'art. 4, comma 2, deve essere integrato in modo da chiarire che, in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico Nord entro il 30 giugno 2013, venga ridefinito dalle parti, entro la medesima data, il valore di subentro di cui al successivo art. 5, ferma restando la scadenza della concessione al 30 giugno 2013;

f) prevedere che il concedente e il concessionario assicurino, anche in mancanza della garanzia del FGOP, la corrispondenza tra il valore residuo delle opere e il loro valore di mercato;

g) all'art. 5, comma 2, deve essere stralciata la frase: «L'indennizzo dovrà essere corrisposto contestualmente alla data di scadenza della concessione in un'unica soluzione»;

h) l'art. 5 dovrà essere integrato con ulteriore comma che preveda la verifica, alla fine di ogni periodo regolatorio (5 anni) o in sede di aggiornamento del piano economico finanziario, del residuo valore contabile del capitale investito, nonché la destinazione degli extraprofitti all'abbattimento del valore residuo dell'infrastruttura, in modo che lo stesso non si discosti dal suo valore di mercato;

i) l'art. 6, comma 2, deve essere completato con il riferimento all'art. 86, comma 1, lett. O) del decreto del Presidente della Repubblica n. 554/1999 o al corrispondente articolo del nuovo regolamento se pubblicato;

j) l'art. 8, comma 1, lett. d), deve essere modificato specificando che, ai sensi dell'art. 2, comma 86, lett. d) del decreto-legge n. 262/2006. l'importo minimo delle sanzioni ammonta a 25.000 euro, mentre l'importo massimo deve essere invece rettificato in 150.000 euro;

k) l'art. 9, comma 2, deve specificare la finalizzazione delle somme che nel disciplinare il procedimento

di decadenza della concessione - l'articolo prevede che il concessionario riversi al concedente dopo la ricezione della comunicazione sulla sospensione dei diritti derivanti dalla concessione stessa, inviata in caso di inottemperanza alla diffida del concedente medesimo;

l) l'art. 9, comma 3, deve essere formulato in modo più chiaro, particolarmente alla frase «ovvero in caso di disaccordo dal concedente salvo eventuali modifiche normative e regolamentari» e del pari deve essere formulato più chiaramente l'art. 27, comma 1;

m) il citato articolo 9 deve essere completato con la regolamentazione delle ipotesi di recesso, revoca e risoluzione;

n) l'art. 11, al comma 7, deve essere completato con la precisazione «in applicazione dal punto 7.3 della delibera n. 39/2007», mentre al primo periodo del comma 9 deve essere prevista la destinazione di tutti gli extraprofitti conseguiti nell'ultimo periodo regolatorio a riduzione del valore di subentro;

o) l'art. 12, comma 1 deve essere integrato con l'indicazione dei riferimenti normativi che costituiscono il presupposto del canone annuo che il concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati e con l'espresso richiamo, per quanto concerne l'integrazione a detto canone, dell'art. 15, comma 4, del richiamato decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122;

p) l'art. 13 deve essere riformulato al fine di assicurare che tutti i ricavi conseguiti dalle sub concessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo sfruttamento ai fini commerciali delle reti di telecomunicazioni, siano destinati alla riduzione del valore di subentro;

q) gli artt. 17, 17-bis e 17-ter devono essere modificati prevedendo la devoluzione dei benefici finanziari per mancata/tardiva realizzazione degli investimenti, rispetto a quanto previsto nel piano economico finanziario, per la parte eccedente il costo consumato, e dei benefici derivanti dall'incremento del traffico al ridimensionamento del valore di subentro;

r) stralciare il comma 3 dell'articolo 27 in quanto l'efficacia della revoca non può essere condizionata al pagamento delle somme dovute dal concedente;

s) deve essere rivisto l'allegato C specificando che il calcolo del valore medio dell'indice di qualità viene effettuato ai fini del pagamento, da parte del concessionario, di una eventuale sanzione e non ai fini dell'applicazione della formula del price-cap come indicato nell'Allegato C;

t) la tabella, riportata all'Allegato L, relativa ai criteri per la quantificazione dei benefici finanziari e alle modalità di recupero degli investimenti non realizzati o realizzati in ritardo deve essere integrata indicando la differenza degli investimenti in beni gratuitamente devolvibili maturati in base alle previsioni al 31 dicembre 2009 ed effettivamente accantonati nella riserva nominativa di patrimonio netto;

u) debbono essere forniti «fogli di calcolo» sulla determinazione del valore K;



Raccomanda

al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di:

adottare tutte le iniziative possibili affinché in tempi brevi vengano sottoposte a questo Comitato linee-guida previste ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n. 39/2007 nella stesura aggiornata richiesta ad ANAS S.p.A. con nota 28 ottobre 2009, n. 42779 e l'aggiornamento dello schema di piano finanziario emanato con il citato decreto interministeriale n. 125 del 1997;

sottoporre, in tempi brevi, a questo Comitato anche la proposta di integrazione degli standard di qualità e di misurazione e verifica dei relativi livelli prevista all'art. 21, comma 3, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47;

attivarsi affinché nella costruzione delle dinamiche tariffarie, anche in relazione al numero limitato di società autostradali quotate sul mercato regolamentato, sia svolta un'analisi di benchmark anche su società quotate operanti in altri settori del comparto trasporti;

assicurare adeguate e puntuali verifiche sul rispetto della convenzione, garantendo nel contempo un monitoraggio costante;

Invita il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a riferire, in esito alle verifiche condotte tra il concedente e il concessionario, al termine del primo periodo regolatorio in merito ai seguenti aspetti:

portata della clausola che prevede la riprogrammazione e la remunerazione, come nuovi, degli interventi non realizzati nel periodo precedente (art. 17.4)

valutazione delle riserve quali componenti dell'investimento complessivo (art. 30.6).

Roma, 18 novembre 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il Segretario: MICCICHE'

Registrato alla Corte dei conti il 21 ottobre 2011

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 10
Economia e finanze, foglio n. 217*

11A14288

DELIBERAZIONE 5 maggio 2011.

Schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e Società Autostrada Brescia - Padova S.p.A. Integrazione prescrizione delibera CIPE n. 94/2010. (Deliberazione n. 14/2011).

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;

Vista la direttiva del Ministro dei lavori pubblici 20 ottobre 1998 — emanata di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica — concernente «Direttiva per la revisione degli strumenti convenzionali tra ANAS e società concessionarie di autostrade»;

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;

Visto l'art. 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella 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 l'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233 che trasferisce alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS);

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

Vista la legge 27 dicembre 2006 (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;

