

ai servizi del mercato interno», senza necessità di applicare alcuna misura compensativa, in virtù della completezza della formazione professionale documentata;

Sentito il conforme parere della Confartigianato e della CNA – Benessere espresso nella citata seduta del 29 settembre 2008;

Visto che l'art. 16, comma 5 del citato decreto legislativo 206/2007 consente che le domande di riconoscimento aventi «per oggetto titoli identici a quelli su cui è stato provveduto con precedente decreto» non siano sottoposte nuovamente a parere della Conferenza dei servizi;

Decreta:

Art. 1.

1. Alla sig.ra Carmelinda Marino, cittadina italiana, nata a Gemona del Friuli (UD) in data 26 agosto 1991,

è riconosciuto il titolo di studio di cui in premessa, quale titolo valido per lo svolgimento in Italia dell'attività di acconciatore, ai sensi della legge n. 174/2005 e del decreto legislativo n. 59/2010, senza l'applicazione di alcuna misura compensativa in virtù della specificità e completezza della formazione professionale documentata.

2. Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ai sensi dell'art. 16, comma 6 del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206.

Roma, 10 settembre 2010

Il direttore generale: VECCHIO

10A11711

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTRIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

Schema di convenzione unica tra Anas S.p.a. e Società Autostrada tirrenica (SAT) S.p.a. (Determinazione n. 78/2010).

IL COMITATO INTERMINISTRIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 28 marzo 1968, n. 382, ed in particolare l'art. 6 che istituisce un Fondo centrale di garanzia, poi soppresso dall'art. 1, comma 1025, della legge 27 dicembre 2006, n. 196 (legge finanziaria);

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 amministra-

zioni 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 S.O.) 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 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, 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, in-



trodotto 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 legge 23 dicembre 2009, n. 191 (Legge finanziaria 2010), che, all'art. 2, comma 202, ha disposto che gli schemi di convenzioni autostradali sottoscritti con ANAS sino alla data del 31 dicembre 2009 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»;

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 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'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 4 marzo 2010, n. 9508, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di convenzione unica siglato in data 11 mar-

zo 2009 tra ANAS S.p.A. e Società Autostrada Tirrenica (SAT) S.p.A., corredato dai relativi allegati, e ne ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato, previo parere del NARS;

Vista la nota 16 aprile 2010, n. 16623, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiamato alcune «simulazioni del piano economico-finanziario» predisposte da ANAS con la precisazione che le medesime non costituiscono modifica del piano allegato al suddetto schema, bensì rappresentano uno strumento di supporto istruttorio fornito al fine di poter valutare, in modo ponderato, l'impatto di eventuali prescrizioni su detto piano;

Considerato che, con convenzione 23 ottobre 1969, era stata affidata alla SAT la costruzione e l'esercizio dell'intera Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, e che — a seguito del blocco delle opere autostradali disposto dalle leggi 28 aprile 1971, n. 287, e 16 ottobre 1975, n. 482, e solo in parte rimosso dalla legge 12 agosto 1982, n. 531, che ha consentito la realizzazione dell'autostrada di cui trattasi nei limiti degli stanziamenti disponibili — sinora è stata costruita solo la tratta Livorno-Cecina (Rosignano), entrata in esercizio il 3 luglio 1993;

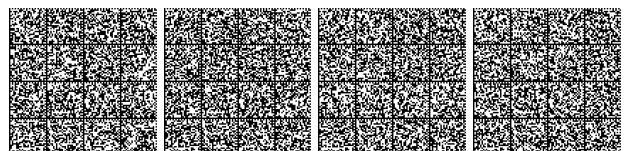
Considerato che l'art. 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (finanziaria 1998), ha poi disposto la sospensione della tratta di completamento Cecina (Rosignano)-Civitavecchia; sospensione che è stata poi rimossa dall'art. 1 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Finanziaria 2004);

Considerato che il 7 ottobre 1999 è stata sottoscritta la convenzione novativa, che sostituisce la convenzione sopra citata, nel frattempo integrata con atto aggiuntivo del 14 ottobre 1987, e che prevede la stipula di un atto aggiuntivo per regolare la costruzione e l'esercizio delle tratte Cecina (Rosignano)-Grosseto e Grosseto-Civitavecchia;

Considerato che questo comitato, con delibera 18 dicembre 2008, n. 116 (*Gazzetta Ufficiale* n. 110/2009), ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della tratta di completamento, inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche — escludendo l'attestazione di compatibilità ambientale, la localizzazione e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per alcune sezioni insistenti sul territorio della Toscana e per lo svincolo di Capalbio sino alla progressiva 114+880 e disponendo inoltre la variante di tracciato richiesta dalla Regione Lazio, per la quale ha previsto la reiterazione della procedura VIA — e ha fissato il «limite di spesa» in 3.787,8 milioni di euro di cui 3.556,6 riferiti all'opera e 231,2 per interventi connessi richiesti dalla Regione Toscana;

Considerato che con delibera 3 dicembre 2009, n. 118 (*Gazzetta Ufficiale* n. 299/2009), questo Comitato ha approvato, sempre con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo del 1° lotto della tratta Rosignano-San Pietro in Palazzi del costo di 49,3 milioni di euro, inclusivi di 4,1 milioni di euro destinati alla «riqualificazione ed integrazione della viabilità connessa» e che — previa autorizzazione dell'ANAS — vengono anticipati dalla SAT e recuperati con il perfezionamento di apposito atto convenzionale;

Considerato che il NARS, nella seduta dell'11 maggio 2010, ha reso il parere n. 2 con cui si è pronunciato favo-



revolmente in merito allo schema di «convenzione unica» tra ANAS e SAT, che sostanzia l'atto convenzionale presupposto dalla sopra citata delibera n. 118/2009, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni formulate nel parere stesso;

Considerato che, nel corso dell'istruttoria, il Ministero dell'economia e delle finanze ha formulato ulteriori osservazioni oltre a quelle rappresentate in sede NARS;

Considerato che la SAT S.p.A. ha richiesto ad ANAS S.p.A. il riequilibrio economico-finanziario della concessione ai sensi della citata delibera n. 39/2007 e non ha optato per l'applicazione della formula tariffaria introdotta a seguito delle modifiche all'art. 8 duodecies del decreto-legge n. 59/2008 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 101/2008;

Considerato che, nel corso della riunione preparatoria alla seduta del 13 maggio 2010, è stata consegnata la nota n. 20656 di pari data, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha espresso le motivazioni per cui non ritiene recepibili le indicazioni di carattere generale formulate dal NARS in merito alle cause legittimanti la corresponsione di un indennizzo a favore del concessionario in caso di recesso, revoca e risoluzione della convenzione, alla rimodulazione del debito verso il Fondo centrale di garanzia ed alle verifiche sui parametri di costruzione dei piani economico-finanziari;

Considerato che con nota 12 maggio 2010, n. 40198, il Ministero dell'economia e delle finanze - RGS ha segnalato che l'appunto istruttorio predisposto dagli uffici di questo Comitato per la predetta riunione preparatoria include le prescrizioni richieste dalla RGS anche in linea con le indicazioni del NARS, salve le definitive valutazioni dello stesso Ministero in ordine alla destinazione dei profitti aggiuntivi derivanti dall'incremento del volume di traffico rispetto alle previsioni;

Considerato che con successiva nota 13 maggio 2010, n. 43722, consegnata in seduta, il Ministero dell'economia e delle finanze - RGS ha espresso le proprie valutazioni in merito alla richiamata lettera del Ministero infrastrutture e dei trasporti n. 20656 dell'11 maggio 2010;

Considerato che, nella seduta del 13 maggio 2010, questo Comitato ha formulato — ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge n. 191/2009 — le prescrizioni, in ordine allo schema di convenzione unica in questione, intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, prevedendo, tra l'altro, la redazione di un nuovo piano economico-finanziario riportante un valore di subentro pressoché nullo;

Considerata la proposta formulata nell'odierna seduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di assegnare alla concessionaria un periodo di almeno tre mesi, dalla sottoscrizione della convenzione unica, per la redazione del citato nuovo piano economico-finanziario in relazione ai tempi tecnici necessari per la predisposizione di elaborati completi;

Considerato che tale posizione viene condivisa dai Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Ritenuto di reiterare, anche per completezza espositiva, le ulteriori prescrizioni formulate nella precedente occasione;

Prende atto:

1. dei contenuti dello schema di «convenzione unica» siglata tra ANAS S.p.A. e SAT S.p.A. e, in particolare, che:

lo schema di convenzione ha per oggetto l'integrale ed unitaria regolamentazione del rapporto tra il concedente ed il concessionario sia con riferimento alla tratta già in esercizio (km 36,6) sia con riferimento alle tratte da realizzare:

Cecina (Rosignano)-Grosseto: km 110,5;

Grosseto-Civitavecchia: km 95,5;

il costo dei nuovi investimenti, nell'allegato K allo schema di cui trattasi, è individuato in 3.556,6 milioni di euro e che, per l'elaborazione del piano economico-finanziario è stato applicato un ribasso d'asta medio sui lavori pari al 14%, sì che l'importo complessivo delle opere stimato al netto del ribasso d'asta è di 3.183,4 milioni di euro;

la scadenza della concessione, già fissata al 31 ottobre 2028, viene differita al 31 dicembre 2046 in funzione del completamento della tratta Cecina (Rosignano)-Civitavecchia ed in considerazione dei ricordati periodi di sospensione della fase realizzativa, con la precisazione che, in caso di mancata approvazione del progetto definitivo di detta tratta da parte dell'ANAS, vengono definiti gli effetti sul piano economico-finanziario in relazione alla cessazione del rapporto concessorio alla data originaria;

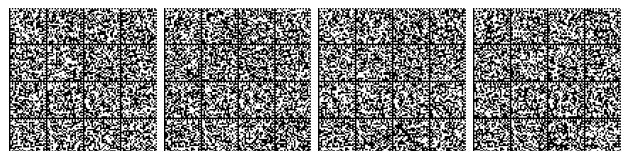
è previsto, alla fine della concessione, un «valore di subentro» di 3.777,2 milioni di euro, pari al costo degli investimenti effettuati al netto dei contributi (394 milioni di euro) ricevuti per la tratta in esercizio, in quanto — per evitare impatti sulla tariffa — il piano non prevede ammortamenti finanziari;

come accennato in premessa, sono state effettuate talune simulazioni intese ad eliminare o quantomeno a ridimensionare il predetto «valore di subentro», simulazioni che il NARS ha preso in esame ritenendo più percorribile l'ipotesi che porta all'aggiornamento di detto «valore di subentro» a seguito dell'applicazione di uno «scalino tariffario» (extra X) del 4,39 per cento, nell'anno 2017 (anno di apertura al traffico dell'intera opera), ai volumi di traffici stimati nell'allegato H allo schema di convenzione e suggerendo comunque di valutare la possibilità di computare in riduzione il costo dell'opera stessa mediante traslazione, all'intero tracciato, dei parametri di costo acquisiti per i due tratti per i quali si è conclusa la progettazione definitiva giusta prospettazione sviluppata in altra simulazione;

la società concessionaria risulta esposta nei confronti del soppresso Fondo centrale di garanzia, di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 382 e successive modifiche e integrazioni, per un importo pari a circa 66,6 milioni di euro, di cui è previsto il rimborso entro l'anno 2028 e si impegna, dopo l'approvazione del progetto definitivo, a non distribuire utili fino al completamento di tale rimborso;

il Wacc (Tasso di remunerazione del capitale investito), al lordo dell'imposizione fiscale, è pari al 10,23 per cento;

il parametro X assume il valore dello 0,5 ma solo nel triennio 2011-2013, mentre il parametro K assume il valore costante di 5,32 nel medesimo triennio;



l'art. 19 e l'Allegato C individuano gli indicatori di qualità che riproducono quelli tradizionalmente adottati e riferiti all'incidentalità e allo stato strutturale delle pavimentazioni, mentre l'art. 30 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 e) 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. della necessità di confermare, in relazione alle considerazioni svolte dal Ministero dell'economia e delle finanze nella citata lettera del 13 maggio 2010, lo stralcio dei «mutamenti del quadro legislativo e regolatorio» dalle cause legittimanti la corresponsione di un indennizzo da parte del concedente in caso di cessazione anticipata del rapporto convenzionale, nonché della necessità di verifiche sulla correttezza dei parametri di costruzione del piano economico-finanziario.

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 SAT S.p.A., le seguenti prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica:

entro tre mesi dalla sottoscrizione del testo convenzionale che recepisca le prescrizioni di questo Comitato di cui ai punti successivi, deve essere redatto un nuovo piano economico-finanziario, in sostituzione di quello allegato allo schema di convenzione unica all'esame, in modo da riportare un valore di subentro pressoché nullo, fermo restando che permane a carico del concedente la valutazione sull'attendibilità delle stime di traffico e sulla congruità del costo delle opere;

l'affidamento in uso alla concessionaria, per i lavori di adeguamento e sino al termine della concessione, della tratta SS variante Aurelia dal km 283 (Rosignano) al km 176 (Grosseto Sud) previsto all'art. 2.1 - 2ª parte deve avvenire, previa verifica della convenienza economica per ANAS di tale affidamento, secondo la normativa comunitaria e nazionale vigente in materia e segnatamente in base al disposto dell'art. 147 del «Codice degli appalti»;

l'art. 3, comma 2, è da integrare richiamando la direttiva del 30 luglio 2007 citata in premessa ed in modo da prevedere che il concessionario si impegni:

aa) a prestare in caso di operazioni di carattere straordinario (fusioni, scissioni, acquisti o cessioni di rami di azienda e altre operazioni di trasformazione societaria) tutte le garanzie idonee ad assicurare la completa realizzazione delle opere assentite in concessione e non eseguite alla data dell'operazione;

bb) ad assicurare, in caso di operazioni di carattere straordinario di cui alla lettera *aa)* che, all'esito dell'operazione stessa, il costo delle provvista finanziaria occorrente per l'adempimento degli obblighi di convenzione non sarà superiore a quello precedentemente sostenuto, assumendo come elemento di giudizio anche le variazioni del rating;

cc) a richiedere la preventiva autorizzazione del Concedente, per l'esecuzione di operazioni di carattere straordinario di cui alle precedenti lettere *aa)* e *bb)*, in conformità alla normativa comunitaria di cui al regolamento CE n. 139/2004, nonché alla normativa nazionale;

all'art. 5 deve essere stralciata la clausola che fissa il termine di 120 giorni entro il quale il subentrante deve indennizzare il concessionario e che prevede, in caso di ritardato pagamento dell'indennizzo la corresponsione di un interesse nella misura del tasso BCE maggiorato di un punto (punto 5.2);

all'art. 5, deve essere, del pari, stralciata la clausola che accolla al concedente l'indennizzo di cui sopra qualora il subentro del nuovo concessionario non avvenga entro 24 mesi dalla scadenza della concessione (punto 5.4);

deve essere adeguato l'art. 5-ter in modo da prevedere che — in ottemperanza a quanto previsto in materia dalla direttiva emanata ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della legge n. 296/2006 e meglio specificata in premessa — il piano economico finanziario venga rimodulato prevedendo la restituzione anticipata rispetto all'attuale piano di rimborso, del debito verso l'ex Fondo centrale di garanzia nei limiti dei flussi di cassa netti disponibili annualmente come riportati nel suddetto piano;

considerato che l'art. 3, comma 2, lettera v) fa riferimento esclusivamente alle garanzie previste dal titolo VII dal decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, e che l'art. 6 non prevede esplicitamente tutte le garanzie richieste dalla vigente normativa, tra l'altro per la fase di gestione, il predetto art. 6 deve essere adeguatamente integrato in modo che risulti che il concessionario è tenuto a fornire tutte le garanzie assicurative previste dall'art. 86, comma 1, lettera o) del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 554/1999 per le attività di progettazione, costruzione e gestione;

è da rivedere la clausola (art. 9) sulla decadenza, sostituendo come segue il comma 3: «Il concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi ad esclusione di quelli di natura finanziaria, 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 o regolamentarie»;

all'art. 9-bis, 1° comma, deve essere eliminato l'inciso «ivi inclusi i mutamenti sostanziali del quadro legislativo e regolatorio»;

deve essere integrato l'art. 11, comma 7, con una clausola che preveda l'accollo al concessionario degli oneri di progettazione nell'ipotesi che la medesima non sia approvata in sede di conferenza dei servizi, salvo per il tratto della Aurelia compreso tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia in convenzione;



all'art. 11, comma 8, deve essere prevista la destinazione di tutti gli extraprofitti relativi allo svolgimento di attività commerciali su sedimi demaniali e realizzati nell'ultimo periodo regolatorio al valore di subentro;

l'art. 12, comma 1, è da integrare indicando le disposizioni normative che ne fissano la misura e precisando che il canone annuo dovuto ai soggetti legittimati è integrato dell'importo stabilito dall'art. 19, comma 9-bis, della legge n. 102/2009, mentre al comma 2 del medesimo articolo il canone deve essere indicato nella misura del 2,4 per cento;

deve essere modificata la clausola di cui all'art. 13 della convenzione prevedendo che tutti i ricavi conseguiti dalle sub concessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo sfruttamento a fini commerciali delle reti di telecomunicazioni, sono destinati al riequilibrio economico finanziario della concessione.

all'art 17-bis occorre sostituire il comma 1 con la seguente formulazione: «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 di Piano finanziario incrementato dell'accantonamento sia superiore alla spesa consuntivata, detta eccedenza dovrà essere destinata alla riduzione del "valore di subentro"».

Raccomanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di avere cura 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. 125/1997;

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 n. 355/2003, convertito dalla legge n. 47/2004;

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 dell'art. 5-bis in ordine all'eventuale contributo da corrispondere alla tratta già in esercizio dal 1993;

portata della clausola che prevede la riprogrammazione e la remunerazione, come nuovi, degli interventi non realizzati nel periodo precedente (art. 17).

Roma, 22 luglio 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 23 settembre 2010

Ufficio controllo Ministeri Economico-Finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 316.

10A11824

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

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

Verifica di assoggettabilità ambientale concernente il progetto del raccordo autostradale Siena-Firenze per lavori di messa in sicurezza dal km 0+000 al km 56+500 tratto Siena-Poggibonsi - 1° stralcio presentato dalla Società Anas S.p.A., in Roma.

Con la determinazione direttoriale DVA-2010-20536 del 27 agosto 2010 della direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è stata disposta l'assoggettabilità a V.I.A. del progetto del raccordo autostradale Siena-Firenze lavori di messa in sicurezza dal km 0+000 al km 56+500 tratto Siena-Poggibonsi - 1° stralcio presentato dalla società ANAS S.p.A. con sede in via Monzambano, 10 - 00185 Roma.

Il testo integrale della citata determinazione direttoriale è disponibile nel sito del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare: <http://www.minambiente.it>; detta determinazione direttoriale può essere impugnata dinanzi al TAR entro sessanta giorni, con ricorso al Capo dello Stato entro centoventi giorni, a decorrere dalla data della pubblicazione del presente estratto nella *Gazzetta Ufficiale*.

10A11764

Verifica di assoggettabilità ambientale concernente il progetto Diga di Rimasco - Impianto idroelettrico di Fervento presentato dalla società Enel Green Power S.p.A. Area Esercizio Italia Produzione idroelettrica ed eolica, unità di Business Domodossola, in Torino.

Con la determinazione direttoriale DVA-2010-0020523 del 27 agosto 2010 della direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è stata disposta l'esclusione dalla procedura di V.I.A. del progetto diga di Rimasco - impianto idroelettrico di Fervento (Vercelli) presentato dalla soc. Enel Green Power S.p.A. area esercizio Italia produzione idroelettrica ed eolica unità di business Domodossola con sede in via Alfieri, 10 - 10121 Torino.

Il testo integrale della citata determinazione direttoriale è disponibile sul sito del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare: <http://www.minambiente.it>; detta determinazione direttoriale può essere impugnata dinanzi al TAR entro sessanta giorni, o con ricorso al Capo dello Stato entro centoventi giorni, a decorrere dalla data della pubblicazione del presente estratto nella *Gazzetta Ufficiale*.

10A11765

