

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;

all'art. 11, comma 8, deve essere prevista la destinazione di tutti gli extraprofitti realizzati nell'ultimo periodo regolatorio – in virtù dello svolgimento sui sedimi demaniali di attività commerciali – al riequilibrio del piano economico-finanziario;

l'art. 11, comma 9, deve essere integrato, prevedendo la procedura delineata dal decreto-legge n. 262/2006, convertito dalla legge n. 286/2006, nei casi in cui l'aggiornamento/rimodulazione del piano economico finanziario determini una variazione della portata complessiva degli investimenti;

l'art. 12, comma 1, è da integrare indicando gli estremi di legge che ne fissano la misura;

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, comma 1 prevedere che «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 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».

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

Roma, 13 maggio 2010

*Il vice Presidente:* TREMONTI

*Il segretario :* MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 27 settembre 2010*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 371.*

10A11838

DELIBERAZIONE 13 maggio 2010.

**Schema di convenzione unica tra Anas S.p.a. e Società italiana traforo autostradale Frejus S.p.a.** (Deliberazione n. 22/2010)

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE 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'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 (*G.U.* 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 (*G.U.* n. 26/1999) 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, di seguito 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'articolo 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;

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 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 (*G.U.* 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 (*G.U.* n. 138/1996), e 9 luglio 1998, n. 63 (*G.U.* n. 199/1998), che hanno istituito – ai sensi del punto 20 della delibera n. 65 del 1996 – 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 (*G.U.* 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 (*G.U.* n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*G.U.* 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 (*G.U.* 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 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 22 dicembre 2009 tra ANAS S.p.A. e Società Autostrada Italiana Traforo Autostradale del Fréjus (SITAF) 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;

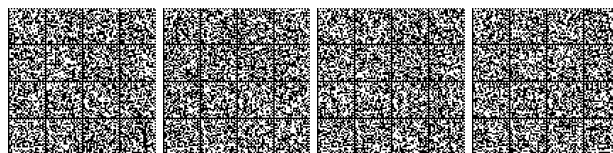
Considerato che, con la convenzione 26 giugno 1973, n. 13062, è stata affidata alla SITAF la costruzione e l'esercizio del Traforo del Fréjus;

Considerato che, con convenzione 26 giugno 1973, n. 13060, è stata affidata alla SITAF la concessione di costruzione ed esercizio dell'autostrada della Valsusa da Torino (Rivoli) a Bardonecchia; con convenzioni aggiuntive e modificative, rispettivamente del 15 luglio 1987 e del 6 aprile 1989, sono state introdotte modificazioni ed aggiunte alla predetta convenzione;

Considerato che con convenzione aggiuntiva del 4 settembre 1992 è stato disciplinato il completamento e l'adeguamento dell'autostrada A 32 Torino- Bardonecchia e del Traforo del Fréjus oltre all'esercizio e la gestione dell'infrastruttura medesima;

Considerato che in data 28 gennaio 2003 è stata stipulata tra l'ANAS e la Società italiana per il traforo autostradale del Frejus (SITAF) la convenzione novativa rispetto alla precedente convenzione n. 13062 del 1973 ed atti aggiuntivi nonché della convenzione aggiuntiva del 1992;

Considerato che con delibera 26 giugno 2009, n. 43 (*G.U.* n. 32/2010), questo Comitato ha assegnato un contributo, pari a 30 milioni di euro, a carico del Fondo infrastrutture ex art. 6 quinquies del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, per assicurare l'integrazione della copertura finanziaria del costo di realizzazione della galleria di sicurezza relativa al traforo autostradale del Fréjus;



Considerato che in data 22 dicembre 2009 è stato siglato lo schema di convenzione unica che ha contenuto ricognitivo e sostituisce la convenzione stipulata in data 28 gennaio 2003;

Considerato che il NARS, nella seduta dell'11 maggio 2010, ha reso il parere n. 5 con cui si è pronunciato favorevolmente in merito allo schema di "convenzione unica" tra ANAS e SITAF 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 SITAF S.p.A. non ha richiesto ad ANAS S.p.A. il riequilibrio economico-finanziario della concessione, ai sensi della citata delibera n. 39/2007, e 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 dell'odierna seduta, è stata consegnata la nota n. 20656 di pari data, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti esprime le motivazioni per cui non ritiene recepirli 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 segnala 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 n. 20656 dell'11 maggio 2010;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto:

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

lo schema di convenzione unica disciplina integralmente il rapporto tra il concedente ed il concessionario per la progettazione, la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada A32 Torino - Bardonecchia ovvero degli interventi già assentiti in concessione di costruzione ed esercizio dalla convenzione stipulata con l'ANAS in data 28 gennaio 2003 (A 32 Torino Bardonecchia, circonvallazione di Oulx, svincolo di Bardonecchia, realizzazione

della IV corsia nella tratta di adduzione al T4 ed opere di manutenzione straordinaria), ai sensi dell'art. 5 della Legge 12 agosto 1982 n. 531, delle sotto elencate opere ed interventi:

a) variante alla S.S. 589 dei laghi di Avigliana lotto b) - Km 1,8 (lavori già eseguiti per lo svolgimento giochi olimpici invernali "Torino 2006");

b) ulteriori lavori di manutenzione straordinaria;

c) per la sola gestione, il lotto a) della variante alla S.S. 589 dei laghi di Avigliana;

il programma di investimenti per l'Autostrada Torino Bardonecchia (A32) ammonta, per l'intero arco temporale della concessione, a 264 milioni di euro di cui 170 milioni contenuti nella Convenzione del 2003 e circa 94 milioni per nuovi investimenti. Nel periodo regolatorio 2009-2013 il piano investimenti ammonta ad un costo complessivo pari a 181 milioni di euro così suddivisi:

la prosecuzione di interventi inclusi nel piano del 2003 per un costo complessivo di 127,4 milioni di euro;

nuovi investimenti sulla S.S. 589 - Variante di Avigliana per un importo di 4.4 milioni di euro;

nuove opere per un importo pari a 49,2 milioni di euro;

la scadenza della concessione è fissata al 31 luglio 2050 e non è previsto un "valore di subentro";

la società risulta esposta nei confronti del soppresso fondo centrale di garanzia per un importo pari a 1.039,5 milioni di euro, che si ipotizza venga ammortizzato entro il 2042 secondo un'ipotesi di piano finanziario sviluppato sino a tale data ed allegato allo schema in argomento; la convenzione in argomento, rispetto alla convenzione del gennaio 2003, prevede l'anticipazione, di otto anni, dell'estinzione di detto debito;

il Wacc (Tasso di remunerazione del capitale investito) al lordo dell'imposizione fiscale è pari al 9,49 per cento;

gli investimenti concernenti il Traforo internazionale del Fréjus e la relativa galleria di sicurezza, anche se inclusi nel piano economico finanziario della convenzione in argomento, non concorrono alla determinazione dell'adeguamento tariffario annuo in quanto - come esposto - regolati dalla specifica convenzione del 26 giugno 1973 n. 13062, pertanto il parametro K è stato calcolato sul valore degli investimenti previsti sulle diverse tratte oggetto della convenzione all'esame, comportando un aumento della tariffa rispettivamente del:

2,21 per cento annuo per le nuove opere sulla A32 Torino - Bardonecchia;

2,69 per cento annuo per gli investimenti relativi alla Barriera di Bruere limitatamente alla tratta gestita dalla SITAF (si specifica che le quote di pedaggio relative alle classi A e B vengono riscossi dalla ATIVA che gestisce la barriera di Bruere e attribuiti, al netto degli oneri di esazione, alla SITAF in virtù di apposita convenzione vigente tra le due concessionarie.);

2,19 per cento annuo per gli investimenti relativi alla Barriera di Salbertrand della SS 589 "Variante di Avigliana";





la concessionaria, come esposto, ha optato per la formula di adeguamento tariffario semplificata, assumendo a riferimento il tasso di inflazione effettiva degli ultimi 12 mesi, calcolato sulla base della variazione media annua dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (indice *NIC*) registrata dall'ISTAT nel periodo 1 luglio-30 giugno antecedente alla data di presentazione della richiesta di variazione tariffaria, e quantificando nel 70 per cento la misura dell'inflazione da considerare;

l'art. 19 e l'Allegato C individuano gli indicatori di qualità che, stante l'evidenziata adozione della formula tariffaria semplificata rilevano solo ai fini dell'applicazione delle sanzioni e riproducono quelli tradizionalmente adottati, 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 lett. 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:

1. 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 Società Italiana per il Traforo del Fréjus S.p.A., le seguenti prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica:

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;

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, lett. v) fa riferimento esclusivamente alle garanzie previste dal titolo VII dal D.P.R. 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 articolo 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, lett. o) del citato D.P.R. 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 e regolamentari";

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

deve essere integrato l'art. 11, comma 6, 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.

2. Deve essere inoltre previsto, al punto 17 ter. 7, che le nuove convenzioni che vengono stipulate in vista della realizzazione di nuovi investimenti debbono essere sottoposte a questo Comitato secondo la procedura delineata dal decreto legge n. 262/2006, convertito dalla legge n. 286/2006, e debbono essere altresì stralciati i punti 18.3 e 18.5 che prevedono una procedura di silenzio assenso ex art. 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in caso di mancata emanazione – entro il 31 dicembre dell'anno di riferimento – dei decreti interministeriali degli adeguamenti tariffari, stante l'indisponibilità, per le parti, di detta procedura di legge che regola detti adeguamenti;

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

Roma, 13 maggio 2010

*Il Vice Presidente:* TREMONTI

*Il segretario :* MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 27 settembre 2010*

*Ufficio controllo Ministeri Economico-Finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 375*

10A11839

DELIBERAZIONE 13 maggio 2010.

**Schema di convenzione unica tra Anas S.p.a. e Società autostrada ligure toscana (SALT) S.p.a.** (Deliberazione n. 16/2010).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE 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 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) 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, di seguito 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 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;

