

DECRETO 25 novembre 2015.

Scioglimento della «Villanova 2000 cooperativa sociale a r.l.», in Guidonia Montecelio e nomina del commissario liquidatore.

IL DIRETTORE GENERALE

PER LA VIGILANZA SUGLI ENTI,
IL SISTEMA COOPERATIVO E LE GESTIONI COMMISSARIALI

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220;

Visto l'art. 2545-septiesdecies c.c.;

Visto l'art. 1 legge n. 400/75 e l'art. 198 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

Visto il decreto del Ministero dello sviluppo economico in data 17/01/2007 concernente la determinazione dell'importo minimo di bilancio ai fini dello scioglimento d'ufficio ex art. 2545-septiesdecies c.c.;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2013 n. 158, recante il regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico, per le competenze in materia di vigilanza sugli enti cooperativi;

Viste le risultanze ispettive effettuate dal revisore incaricato dalla Confcooperative e relative alla società cooperativa sotto indicata, cui si rinvia e che qui si intendono richiamate;

Visti gli ulteriori accertamenti effettuati dall'ufficio presso il registro delle imprese, che hanno confermato il mancato deposito dei bilanci per più di due anni consecutivi;

Considerato che è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990 n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento e che il legale rappresentante non ha formulato osservazioni e controdeduzioni;

Tenuto conto che l'ente risulta trovarsi nelle condizioni previste dall'art. 2545-septiesdecies c.c.;

Visto il parere espresso dal Comitato centrale per le cooperative in data 15 ottobre 2015, favorevole all'adozione del provvedimento di scioglimento per atto d'autorità con nomina di commissario liquidatore;

Ritenuta l'opportunità di disporre il provvedimento di scioglimento per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-septiesdecies c.c., con contestuale nomina del commissario liquidatore;

Tenuto conto, ai sensi dell'art. 9 della legge 17 luglio 1975, n. 400, delle designazioni dell'Associazione nazionale di rappresentanza alla quale il sodalizio risulta aderente;

Decreta:

Art. 1.

La «Villanova 2000 Cooperativa sociale a r.l.» con sede in Guidonia Montecelio (RM) (codice fiscale 05169191003), è sciolta per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-septiesdecies c.c.

Art. 2.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore l'avv. Stefania Bellei, nata a Roma il 4 giugno 1972 (codice fiscale BLLSFN72H44H501Y), ivi domiciliata in via A. Brofferio n.6.

Art. 3.

Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto ministeriale del 23 febbraio 2001.

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

Avverso il presente provvedimento è possibile proporre ricorso amministrativo al Tribunale amministrativo regionale ovvero straordinario al Presidente della Repubblica nei termini e presupposti di legge.

Roma, 25 novembre 2015

Il direttore generale: MOLETI

15A09433

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 6 agosto 2015.

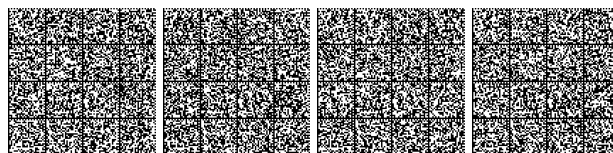
Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Accordo per l'iter di definizione dell'intesa tra Governo e provincia autonoma di Trento sulla realizzazione dell'autostrada A31 Valdastico Nord - 2° lotto di completamento (CUP G86G14000280007). (Delibera n. 55/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrut-

ture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un Programma (Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, recante «norme di attuazione dello statuto speciale per la Regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche», che, all'art. 19, comma 1, lettera b), stabilisce la competenza degli organi statali per le autostrade che si estendono oltre il territorio di una delle Province, fatta salva la necessità dell'intesa



con la Provincia interessata per le autostrade il cui tracciato interessi soltanto il territorio provinciale e quello di una Regione finitima;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, prevede che le opere incluse nel succitato Programma approvato da questo Comitato siano comprese in Intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (da ora in avanti anche «Codice dei contratti pubblici» o «decreto legislativo n. 163/2006»), e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita «Struttura tecnica di missione», e la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione;

l'art. 165, comma 6, che prevede, in caso di motivato dissenso di regioni e province autonome circa la localizzazione di un intervento, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rimetta il progetto preliminare al Consiglio superiore dei lavori pubblici che, nei 45 giorni dalla ricezione, valuta i motivi del dissenso e l'eventuale proposta alternativa che la regione o provincia autonoma dissenziente avesse formulato all'atto del dissenso. Il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è poi rimesso dal Ministro a questo Comitato, che deve assumere le proprie «motivate definitive determinazioni». Se anche in sede di riunione di questo Comitato permane il dissenso della regione o provincia autonoma, il progetto preliminare viene approvato entro 60 giorni «con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture [...] sentita la Commissione parlamentare per le questioni regionali»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che, all'art. 8-*duodecies*, comma 2, dispone, tra l'altro, l'approvazione *ope legis*, degli schemi di convenzione con ANAS già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data dello stesso decreto legge;

Visto l'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, che modifica il succitato art. 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, prevedendo che al comma 2, primo periodo, le parole «alla data di entrata in vigore del presente decreto» sono sostituite dalle seguenti: «alla data del 31 dicembre 2009, a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate

dalle delibere del CIPE di approvazione, ai fini dell'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati»;

Visto il decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e s.m.i., e visto in particolare l'art. 36 che, al comma 4, prevede che entro la data del 30 settembre 2012, l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali subentra ad ANAS S.p.a. (da ora in avanti ANAS) nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data e che, a decorrere dalla medesima data, in tutti gli atti convenzionali con le società regionali nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera b), dello stesso art. 36, il riferimento fatto ad ANAS, quale ente concedente, deve intendersi sostituito con il riferimento all'Agenzia;

Visto il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, che all'art. 11, comma 5, prevede che, in caso di mancata adozione, entro il 30 settembre 2012, dello statuto della suddetta Agenzia e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'art. 36, comma 5, del suddetto decreto legge n. 98/2011, l'Agenzia è soppressa e le attività e i compiti già attribuiti sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la «Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali» (da ora in avanti anche SVCA) con il compito di svolgere le funzioni di cui all'art. 36, comma 2, del citato decreto legge n. 98/2011, e in particolare le funzioni di concedente;

Visto il Regolamento UE n. 1315/2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione Europea 20 dicembre 2013, n. L 348, che include l'Autostrada Valdastico A31 nord nella rete TEN-T, categoria «Comprehensive Network»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 2 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135», che, non contemplando più la suddetta SVCA, all'art. 5 riporta, fra le Direzioni generali del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici:

la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, con il compito, tra l'altro, di svolgere le funzioni di concedente della rete stradale e di concedente della rete autostradale in concessione, anche avvalendosi delle società miste regionali;

la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali con compiti, tra l'altro, di approvazione dei progetti delle opere in concessione, di vigilanza e controllo sull'esecuzione dei lavori e di controllo di gestione;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mos-



se alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del Programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'Intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attività posta in essere non vincola la Regione fino a quando l'Intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'Intesa stessa non si perfezioni;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 41 (*Gazzetta Ufficiale* S.O. n. 219/2007), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente, con prescrizioni, lo schema di Convenzione unica tra ANAS e la società Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.a., fermo restando che la stesura definitiva dello stesso avrebbe potuto essere definita solo dopo la conclusione della procedura d'infrazione allora in corso;

Considerato che in data 9 luglio 2007 è stata sottoscritta, ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i., la suddetta Convenzione unica, ricognitiva e novativa della precedente Convenzione del 1999, che ha a sua volta novato le Convenzioni del 1956, del 1972 e i relativi atti aggiuntivi del 1986, 1990 e 1992;

Considerato che la richiamata Convenzione unica comprende, tra le nuove opere, la realizzazione del prolungamento della Autostrada A31 Valdastico da Piovene Rocchette all'Autostrada A22 del Brennero presso Trento (Valdastico nord), con un costo di € 1.356.978.548;

Considerato che l'art. 4 della suddetta convenzione prevede che, «in funzione della realizzazione della Valdastico nord, la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2026» e che «in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico nord entro il 30 giugno 2013, verranno conseguentemente definiti dalle Parti, nei 6 (sei) mesi successivi, gli effetti sul piano economico finanziario (PEF), nonché sulla concessione»;

Vista la nota 6 ottobre 2008, n. 130866, con la quale ANAS ha comunicato ad Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.a. che «essendo ad oggi ancora pendente la procedura di infrazione n. 2006/4419 avviata dalla Commissione dell'Unione Europea in merito al rapporto concessorio in essere, l'efficacia dello schema di Convenzione unica sottoscritto resta comunque subordinata alla chiusura della procedura stessa. Pertanto l'efficacia *ope legis* dello schema di Convenzione unica sottoscritto con codesta società concessionaria, nonché i relativi termini contrattuali, decorreranno dalla data di formale comunicazione da parte di ANAS S.p.a. dell'avvenuta positiva conclusione da parte della Commissione europea della procedura da quest'ultima avviata»;

Visto che in data 23 luglio 2009 ANAS e la Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.a. hanno sottoscritto un verbale di accordo integrativo alla Convenzione Unica del 9 luglio 2007 con il quale la predetta società, relativamente alla realizzazione della «Valdastico nord» di cui all'art. 2, comma 2, lettera J, della Convenzione unica di cui sopra, si è impegnata «ad affidare a terzi il 100% (cento per cento) dei lavori di costruzione relativi all'opera suddetta mediante l'espletamento di gare di appalto conformi alle normative comunitarie in materia di lavori pubblici»;

Vista che con nota del 4 novembre 2009 ANAS ha comunicato l'avvenuta decisione della Commissione europea, intervenuta in data 8 ottobre 2009, di archiviazione della suddetta procedura di infrazione n. 2006/4419 e che, pertanto, la Convenzione unica 9 luglio 2007 è divenuta efficace a tutti gli effetti;

Visto che con nota del 29 marzo 2010 il concessionario ha chiesto ad ANAS di procedere al riequilibrio del piano, ai sensi dell'art. 11, comma 7, della Convenzione unica 9 luglio 2007, optando per l'applicazione della formula tariffaria semplificata di cui all'art. 8-duodecies, comma 2, del citato decreto legge n. 59/2008 e s.m.i., e trasmettendo lo schema di una nuova Convenzione unica, poi sottoscritta con ANAS in data 30 luglio 2010;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 94 (*Gazzetta Ufficiale* n. 254/2011), con la quale questo Comitato, ai sensi del citato art. 2, comma 202, della legge n. 191/2009, ha preso atto del predetto nuovo schema di convenzione unica 30 luglio 2010 tra ANAS e Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.a., e ha formulato prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, disponendo tra l'altro che l'art. 4, comma 2, dello schema di convenzione all'esame, fosse 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», venisse «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»;

Vista la delibera 5 maggio 2011, n. 14 (*Gazzetta Ufficiale* n. 254/2011), con la quale questo Comitato ha integrato le succitate prescrizioni;

Vista la nota 13 giugno 2012, n. 22349, con la quale il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato al Segretario di questo Comitato che la concessionaria Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.a. ha rappresentato che non intendeva procedere alla sottoscrizione dell'Atto di recepimento delle prescrizioni formulate da questo Comitato;

Considerato che, ai sensi dell'art. n. 47, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, interpretativo del sopra citato art. 2, comma 202, della legge n. 191/2009, lo schema di Convenzione unica 30 luglio 2010 non si intende approvato e rimane quindi in vigore la Convenzione unica 9 luglio 2007;

Vista la delibera 18 marzo 2013, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 168/2013), con la quale questo Comitato:

ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare dell'opera «Autostrada A31 Valdastico nord - 1° lot-



to funzionale Piovene Rocchette - Valle dell'Astico», a esclusione dei tratti tra le progressive chilometriche 1+328 e 12+217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18+617;

ha individuato il limite di spesa dell'opera in esame nell'importo di € 891.638.000 a carico del piano economico finanziario di cui alla vigente Convenzione unica di concessione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.a.;

ha disposto che entro il 30 giugno 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmettesse «a questo Comitato il progetto definitivo dell'intera tratta Valdastico Nord, al fine di mantenere la scadenza della concessione al 2026, in ottemperanza all'impegno preso con la Commissione europea»;

ha disposto una variante del tracciato tra le progressive chilometriche 1+328 e 12+217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18+617;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (*Gazzetta Ufficiale* n. 1/2015 S.O.), con la quale questo Comitato ha:

espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001 e s.m.i., in ordine al PIS di cui all'XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «tabella 0 Avanzamento Programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto», comprensiva degli interventi «Autostrada A31 Valdastico nord 1 stralcio», con un costo di 891,64 milioni di euro, e «Autostrada A31 Valdastico nord completamento», con un costo di 1.031,75 milioni di euro;

previsto espressamente che «in attuazione dell'intesa resa dalla Conferenza unificata Stato, Regioni Province autonome del 16 aprile 2014,» il medesimo XI Allegato infrastrutture dovesse «contenere una clausola che subordini la realizzazione della Valdastico Nord alla stipula dell'Intesa con la Provincia autonoma di Trento»;

Considerato che l'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 16 giugno 2011;

Vista la nota 23 giugno 2015, n. 24070, e la comunicazione del 22 luglio 2015, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, rispettivamente, richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Autostrada Valdastico A31 nord - Intesa tra lo Stato e la Provincia autonoma di Trento ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 381/1974» e trasmesso una proposta di *iter* decisionale finalizzato a giungere all'Intesa in argomento;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della (DIPE), e in particolare:

che l'autostrada A31 Valdastico si articola in tre parti:

il tratto da Vicenza a Piovene Rocchette di 36 km, in esercizio dal 1976;

il tratto di completamento verso sud da Vicenza a Rovigo di 54 km, in avanzata fase realizzativa, di cui è prevista la completa apertura al traffico entro l'estate 2015;

il tratto di completamento verso nord tra Piovene Rocchette e l'A22 del Brennero in Provincia di Trento (con delibera n. 21/2013 approvato in linea tecnica il progetto preliminare del tratto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico di 18,9 km; da approvare il progetto del tratto Valle dell'Astico - interconnessione A22);

che la realizzazione completa dell'itinerario consentirà il completamento della rete autostradale, permettendo di migliorare le relazioni tra la parte orientale della Pianura Padana e la fascia adriatica con il Brennero e verso l'Europa centrale, e di migliorare i collegamenti tra il Veneto e il Trentino - Alto Adige;

che il collegamento autostradale è funzionale anche all'alleggerimento del traffico nella zona dell'Alta Valsugana e di Trento e comprende le infrastrutture atte a convogliare sulla nuova arteria il traffico pesante favorendo la salvaguardia ambientale della Valsugana orientale trentina, con importanti vantaggi a livello locale attraverso la riduzione delle distanze rispetto agli attuali itinerari autostradali, dei tempi e dei costi di trasporto e dell'immissione di inquinanti in atmosfera, a tutto vantaggio della comunità e del tessuto produttivo;

che l'impegno finanziario per la realizzazione dell'opera è previsto interamente a carico della concessionaria nell'ambito della convenzione di concessione, senza oneri per lo Stato;

che nel marzo 2012 il concessionario dell'Autostrada Valdastico A31 nord, per disposizione e delega del concedente, ha attivato la procedura approvativa del progetto preliminare del tratto di completamento verso nord tra Piovene Rocchette e l'A22 del Brennero in Provincia di Trento, ai sensi dell'art. 165 del Codice dei contratti pubblici;

che in sede di Studio di impatto ambientale sono state prese in esame sei alternative del tracciato completo, che si differenziano per la parte in territorio trentino e per i punti di interconnessione sulla Autostrada A22 del Brennero compresi tra Rovereto e Lavis, di cui cinque con una tratta comune compresa tra Piovene Rocchette e l'altopiano di Lavarone, per una lunghezza di 23 km circa, e una che si distacca al chilometro 7 circa di detta tratta comune per raggiungere direttamente Rovereto:

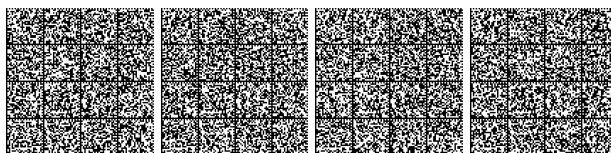
tracciato T1: da Piovene Rocchette (VI) a Lavis (TN), con collegamento alla A22;

tracciato T2 da Piovene Rocchette (VI) a Pergine Valsugana (TN), con collegamento alla ss 47 e alla tangenziale di Trento;

tracciato T3 da Piovene Rocchette (VI) a Trento, con collegamento alla A22 in corrispondenza del nuovo casello di Trento sud;

tracciato T4 da Piovene Rocchette (VI) a Besenello (TN), con collegamento alla A22;

tracciato T5 da Piovene Rocchette (VI) a Rovereto (TN), con collegamento alla A22 in corrispondenza del casello di Rovereto sud;



tracciato T6 da Piovene Rocchette (VI) a Trento (TN), con collegamento alla A22 a Trento nord;

che caratteristica comune a tutti i tracciati studiati è la notevole incidenza dei tratti in galleria, legata alle caratteristiche orografiche del territorio:

Tracciato	Lunghezza totale [km]	Lunghezza complessiva dei tratti in sotterraneo [km]
T1	57,30	45,62
T2	42,56	31,84
T3	44,35	33,32
T4	39,30	28,91
T5	41,43	31,07
T6	55,00	41,64

che, sulla base delle considerazioni suesposte, da parte della Società concessionaria fu al tempo selezionato, ai fini dello sviluppo completo del progetto preliminare, il tracciato T4 Piovene Rocchette - Lastebasse - A22 Besenello (TN);

che la Provincia autonoma di Trento, in sede di conferenza di servizi e successivamente con la delibera di Giunta 22 giugno 2012, n. 1352, ha espresso parere negativo sulla localizzazione dell'opera, come risultante dal progetto preliminare, nel territorio di competenza, anche ai fini urbanistici ed edilizi, e pur non palesando avversità nei confronti dell'opera stessa, per la tratta ricadente nel proprio territorio ha richiamato la necessità dell'intesa di cui alla legge n. 443/2001 (art. 1, comma 1) ai fini della realizzazione dell'intervento;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in data 28 gennaio 2013, ha trasmesso alla 5^a sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici la richiesta di espressione di parere ai sensi dell'art. 165 comma 6, lettera a), del decreto legislativo n. 163/2006;

che in data 7 marzo 2013 la 5^a sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il richiesto parere, e in particolare:

ha valutato i motivi del dissenso della Provincia autonoma di Trento;

ha preso atto che l'attività istruttoria condotta non ha portato al superamento del dissenso della stessa Provincia;

ha ritenuto che le osservazioni presentate dalla Provincia autonoma di Trento fossero motivate ma che, sulla base di ulteriori approfondimenti, potessero ritenersi superabili nelle successive fasi progettuali;

ha preso atto che la Provincia autonoma di Trento, nell'adunanza del 28 febbraio 2013, cui hanno partecipato anche rappresentanti della Regione Veneto, ha manifestato il proprio interesse allo sviluppo del collegamento tra il territorio trentino e quello veneto, articolato in due distinti segmenti, uno identificato fisicamente e progettualmente in territorio veneto e l'altro in territorio trentino, identificato quest'ultimo per il momento come «corridoio autostradale», e la cui definizione a livello di tracciato potrà avvenire solo a valle di un approfondimento delle alternative che consentano il superamento delle osservazioni alla base del dissenso della Provincia;

ha altresì preso atto che la suddetta soluzione prospettata dalla Provincia autonoma di Trento risulta condivisa dalla Regione Veneto, la quale ha proposto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre a questo Comitato l'approvazione di un lotto funzionale dell'opera ubicato nel territorio veneto, nella consapevolezza che la condivisione da parte della Provincia autonoma di Trento circa lo sviluppo dell'intero collegamento comprendente il suddetto «corridoio autostradale», da definire, non pregiudichi l'obiettivo di realizzare l'asse autostradale completo;

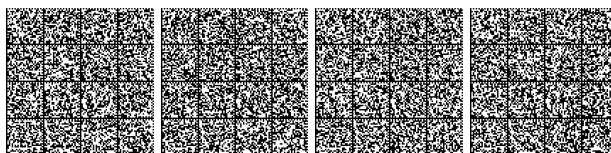
ha valutato che la sopra illustrata ipotesi, pure se da ritenere propedeutica alla valutazione di ulteriori soluzioni di tracciato, non potesse al momento essere considerata quale proposta alternativa ai sensi dell'art. 165, comma 6, lettera a), (in quanto non supportata da un progetto preliminare e non presentata all'atto della manifestazione del dissenso), ma che, ai fini della prosecuzione dell'iter amministrativo, la stessa ipotesi potesse essere istruita dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del relativo progetto preliminare;

che il progetto preliminare approvato in linea tecnica con delibera n. 21/2013 ha riguardato pertanto il solo 1° lotto funzionale dell'Asse autostradale Valdastico nord, in territorio veneto, dal casello di Piovene Rocchette, attuale caposaldo nord della tratta esistente, al nuovo casello di Valle dell'Astico, per una lunghezza complessiva di 18,9 km, il cui tracciato si sviluppa interamente nella Provincia di Vicenza e interessa 8 comuni (Piovene Rocchette, Caltrano, Cogollo del Cengio, Velo d'Astico, Arsiero, Valdastico, Rotzo e Pedemonte);

che, con nota 14 marzo 2013, n. 8024, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha riferito che, non essendo a suo tempo divenuta efficace la nuova convenzione unica sottoscritta dalle parti il 30 luglio 2010, a partire da maggio 2012 il concessionario aveva presentato una richiesta di revisione ordinaria quinquennale del PEF ai sensi della vigente convenzione unica 2007, cui hanno fatto seguito successive revisioni predisposte in riscontro a specifiche richieste di modifica del concedente, l'ultima delle quali risale a dicembre 2012;

che, tenuto conto del dissenso espresso della Provincia autonoma di Trento sulla tratta autostradale che ricade nel proprio territorio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su iniziale proposta della Regione Veneto e della stessa Provincia di Trento, ha avviato incontri, sin dal maggio 2013, per superare la situazione di stallo e che il tentativo di acquisire il parere positivo della Provincia si è protratto nel tempo senza risultato, malgrado le aperture della stessa Provincia in sede di istruttoria del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

che avendo questo Comitato, con la citata delibera n. 21/2013, al punto 2, stabilito che comunque, entro il 30 giugno 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe dovuto trasmettere «il progetto definitivo dell'intera tratta Valdastico nord», lo stesso Ministero aveva evidenziato, con nota 7 novembre 2014, n. 43974, che l'elaborazione di tale progetto era vincolata alla definizione del 2° lotto e aveva segnalato che la Commissione europea, con nota 5 settembre 2013, aveva «preso



atto dell'esigenza, rappresentata dal Governo italiano, di differire per un massimo di ulteriori 24 mesi il termine 'intermedio' del 30 giugno 2013 per l'approvazione del progetto definitivo»;

che, con nota 23 dicembre 2013, la Commissione Europea, Direzione generale mercato interno e servizi, si è ulteriormente espressa in merito evidenziando che «il perfezionamento dell'intesa con la Provincia di Trento sembra essere condizione necessaria per il prosieguo del procedimento»;

che il concedente ha poi comunicato al concessionario il suddetto orientamento della Commissione europea, rilevando la necessità del citato adeguamento temporale, e il concessionario, a sua volta, ha presentato, tra novembre e dicembre 2013, sia una nuova proposta di aggiornamento del PEF, congruente con l'indicazione ricevuta, sia una richiesta di adeguamento del termine di presentazione del progetto definitivo di cui alla delibera n. 21/2013;

che, considerato quanto sopra, il Ministero ha ritenuto necessario proseguire le procedure previste dal decreto legislativo n. 163/2006, art. 165, comma 6, in caso di dissenso di Regioni e Province autonome circa la localizzazione di un intervento, anche per consentire il rispetto del nuovo prospettato termine del 30 giugno 2015 per la trasmissione del progetto definitivo dell'intervento Valdastico nord;

che il 30 luglio 2014, il suddetto Ministero ha proposto a questo Comitato l'approvazione del progetto preliminare del 2° lotto, da Valle dell'Astico alla connessione con l'A22 del Brennero, presso Besenello (TN), della lunghezza complessiva di 20,2 km, dei quali 5,1 nella Regione Veneto e 15,1 nella Provincia autonoma di Trento, che completava il tracciato dell'autostrada Valdastico nord coerentemente con la citata alternativa T4;

che la proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stata esaminata una prima volta nel corso della riunione preparatoria del Comitato tenutasi l'8 agosto 2014;

che, nel corso della suddetta riunione preparatoria, la Provincia autonoma di Trento ha depositato la nota 7 agosto 2014, n. 426391, nella quale:

ha espresso la propria contrarietà alla realizzazione dell'intervento sopra citato, evidenziando il parere contrario formulato con le delibere di Giunta 18 maggio 2012, n. 1004 e 22 giugno 2012, n. 1352, in riferimento alla VIA e alla localizzazione dell'intervento stesso e l'assenza delle Intese previste dal citato art. 19, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica n. 381/1974 e dall'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001;

ha rappresentato l'incoerenza tra la realizzazione della A31 Valdastico nord e l'obiettivo della stessa Provincia, dello Stato e dell'Unione europea di trasformare in modo sostanziale il traffico veicolare in traffico ferroviario, soprattutto per il trasporto merci, e ha evidenziato che a fronte di tale obiettivo, da perseguire non solo tramite gli interventi sui relativi al tunnel del Brennero ma anche tramite quelli sulle relative alle tratte di accesso, sono stati resi disponibili ingenti finanziamenti statali, comunitari e provinciali;

che in particolare, con sentenza 24 luglio 2014, n. 302, il Tribunale regionale di giustizia amministrativa (TRGA) di Trento ha stabilito, tra l'altro, la necessità:

della preventiva «Intesa» della Provincia autonoma di Trento, ai sensi dell'art. 19, comma 1, lett. b), del decreto del Presidente della Repubblica n. 381/1974;

dell'Intesa ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 (sottoscrizione dell'Intesa generale quadro tra Stato e Provincia autonoma in cui sia inserito l'intervento);

dell'ulteriore Intesa relativa alla localizzazione, ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 o dell'espletamento del procedimento di cui al comma 6 dello stesso art. 165, in caso di motivato dissenso sulla localizzazione dell'intervento;

che anche la Corte costituzionale ha più volte ribadito la necessità di acquisire preventivamente l'Intesa con la citata Provincia in merito alla «realizzazione» dell'intervento, sia perché l'Intesa è prescritta dall'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001, sia, «più in generale, per il rispetto dovuto allo Statuto speciale del Regione Trentino Alto-Adige/Südtirol ed alle sue norme di attuazione»;

che, in particolare, la citata sentenza della Corte Costituzionale n. 303/2003 ha tra l'altro affermato che «è da ritenersi che il legislatore abbia voluto subordinare» alla sottoscrizione dell'Intesa di cui all'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 «l'efficacia stessa della regolamentazione delle infrastrutture e degli insediamenti contenuta nel programma» di cui al predetto comma;

che dall'enunciazione della Corte costituzionale dovrebbe derivare la necessità di sottoscrivere l'Intesa fra lo Stato e la Regione/Provincia autonoma e di applicare poi le disposizioni del decreto legislativo n. 163/2006 solo alle opere che, con la predetta Intesa, sono state qualificate come di preminente interesse nazionale, con il quale concorre un interesse regionale;

che l'intervenuta registrazione di delibere di questo Comitato che hanno approvato progetti preliminari di interventi non inseriti nelle Intese generali quadro all'epoca vigenti, subordinatamente alla sottoscrizione di atti integrativi alle Intese stesse, non ha contrastato con le affermazioni della Corte costituzionale, in quanto già nel corso della procedura di approvazione dei citati progetti preliminari le Regioni interessate si erano pronunciate favorevolmente circa la localizzazione degli interventi e che, questi casi, l'approvazione dei progetti subordinatamente alla successiva definizione delle Intese ha consentito di rispettare le finalità acceleratorie della legge obiettivo;

che l'intesa di cui al citato art. 19, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 381/1974 non è stata sottoscritta e l'Intesa generale quadro tra lo Stato e la Provincia autonoma di Trento non comprende l'Autostrada A31 Valdastico nord;

che con nota 22 ottobre 2014, n. 4481, il DIPE ha chiesto ai propri esperti giuridici di esprimere parere sui seguenti punti: se l'opera in esame fosse da considerarsi nel PIS e se fosse quindi applicabile la prosecuzione



della procedura di cui all'art. 165, comma 6, del codice dei contratti; in caso positivo, quale dovesse essere la forma delle « motivate e definitive determinazioni » di questo Comitato di cui al citato comma 6, tenuto conto che l'approvazione del progetto preliminare all'esito della procedura avrebbe dovuto essere disposta con decreto del Presidente della Repubblica;

che tale parere, espresso in data 23 ottobre 2014 e condiviso con gli esperti giuridici dell'Unità tecnica finanza di progetto (UTFP) di cui all'art. 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e di supporto al Nucleo di consulenza per l'attuazione e la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), di cui alla delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), è giunto alla conclusione:

che il perfezionamento dell'Intesa generale quadro tra lo Stato e la Provincia autonoma sull'opera è indispensabile e insuperabile per poter realizzare l'infrastruttura e potrebbe anche essere raggiunto dopo le fasi di programmazione e progettazione (in ogni caso prima della concreta realizzazione dell'autostrada);

che nel caso prospettato l'Intesa non era stata ancora sottoscritta, né dagli atti istruttori si desumeva che la Provincia fosse orientata a rivedere la propria posizione: al contrario, essa aveva già fermamente e ripetutamente espresso la propria posizione di non addivenire all'Intesa, con le citate delibere di Giunta n. 1004/2012 e n. 1352/2012, e l'aveva ribadita in occasione della riunione preparatoria del Comitato tenutasi l'8 agosto 2014;

che il permanere della contrarietà della Provincia avrebbe portato inevitabilmente ad un arresto della procedura ed alla irrealizzabilità dell'opera;

che l'eventuale approvazione del progetto con ricorso alla procedura di cui all'art. 165, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006, consentendo di superare solo la mancata Intesa sulla localizzazione dell'opera, in mancanza dell'Intesa generale quadro non avrebbe potuto vincolare la Provincia autonoma;

che alla luce della ferma posizione della Provincia autonoma di Trento di non addivenire all'Intesa, sembrava necessario anteporre all'approvazione del progetto ai sensi del citato comma 6 la prosecuzione dell'attività di negoziazione tra Governo e Provincia autonoma, per addivenire a una soluzione effettivamente condivisa circa la parte di tracciato che ricade nel territorio di Trento;

che in merito all'appartenenza dell'opera al PIS, la necessità dell'Intesa con la Provincia autonoma di Trento non si fonda solo sulle norme della legge n. 443/2001, ma anche sullo Statuto speciale della Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol e sulle sue norme di attuazione, in particolare sull'art. 19, primo comma, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica n. 381/1974 e che, per tale ragione, l'eventuale ricorso alla procedura ordinaria di approvazione dei progetti non potrebbe far venire meno la necessità dell'intesa da parte della Provincia autonoma;

che la prassi finora seguita da questo Comitato è stata nel senso che l'inserimento nell'Allegato infrastrut-

ture al DEF, in assenza di Intesa generale quadro, giustificasse la sottoposizione alle procedure previste per le infrastrutture strategiche (artt. 161 e seguenti del decreto legislativo n. 163/2006), senza peraltro porre in dubbio la necessità dell'Intesa generale quadro;

che pertanto si rileva non tanto l'inquadrabilità in astratto dell'opera in esame nel PIS quanto il mancato raggiungimento dell'Intesa stessa da parte degli organi statali e dell'amministrazione provinciale;

che la Provincia, con nota 5 novembre 2014, n. 588001, predisposta in vista della successiva seduta preparatoria di questo Comitato, ha di nuovo ribadito la propria contrarietà alla realizzazione dell'Autostrada A31 Valdistico nord, 2° lotto di completamento;

che l'argomento è stato ulteriormente esaminato nella seduta preparatoria di questo Comitato del 6 novembre 2014 alla luce del citato parere in data 23 ottobre 2014;

che in data 7 novembre 2014, con note n. 472858 e n. 43974, rispettivamente la Regione Veneto e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno riscontrato il citato parere;

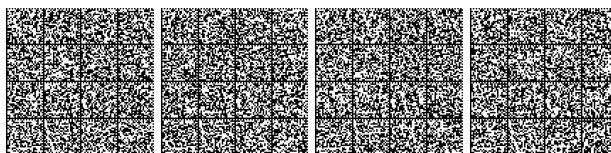
che contestualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento « Autostrada A31 Valdistico nord, 2° lotto di completamento da Valle dell'Astioco all'A22 (Besenello) - approvazione progetto preliminare - avvio procedura di dissenso ai sensi dell'art. 165, comma 6, lettera a) del decreto legislativo n. 163/2006 »;

che con nota 17 novembre 2014, n. 609147, l'Assessore alle infrastrutture e all'ambiente della Provincia autonoma di Trento ha ulteriormente ribadito la posizione della Provincia, illustrando i contenuti del proprio intervento nel corso della citata seduta preparatoria del 6 novembre 2014;

che l'argomento è stato esaminato nella seduta di questo Comitato del 10 novembre 2014, ad esito della quale, con nota 27 novembre 2014, n. 5104, è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti lo stralcio del verbale della seduta medesima, da cui risulta che questo Comitato, nel prendere atto del perdurante dissenso della Provincia autonoma di Trento alla realizzazione dell'opera, ha rimesso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *pro tempore* la prosecuzione della procedura prevista dal citato art. 165, comma 6, lettera a), del decreto legislativo n. 163/2006, ponendo in essere, al contempo, ogni iniziativa volta ad acquisire il consenso della Provincia alla realizzazione dell'opera;

che con nota 28 novembre 2014, n. 47178, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla luce delle determinazioni di questo Comitato, ha comunicato l'intenzione di proseguire con la procedura prevista dal citato art. 165, comma 6, lettera a), del decreto legislativo n. 163/2006;

che, nel frattempo, come raccomandato da questo Comitato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha continuato a porre in essere iniziative e incontri volti ad acquisire il consenso della Provincia autonoma di Trento alla realizzazione dell'opera;



che con la citata comunicazione del 22 luglio 2015 il Ministero istruttore ha proposto a questo Comitato di prendere atto che, in relazione al collegamento autostradale A31 Valdastico nord:

si avvia l'Intesa prevista dall'art. 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 381/1974 e dall'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001;

si procede alla costituzione, ai fini del perfezionamento dell'Intesa, di un Comitato paritetico fra lo Stato, la Regione del Veneto e la Provincia Autonoma di Trento che entro 45 giorni provvederà a verificare la sussistenza di tutte le condizioni previste ai fini dell'Intesa e in particolare a definire la soluzione più rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali analizzando e integrando le ipotesi progettuali allo studio nel quadro complessivo dei collegamenti che attraversano l'arco alpino orientale;

la soluzione individuata sarà sottoposta a questo Comitato, nei successivi 30 giorni, previa delibera degli organi provinciali, regionali e statali competenti, comprensiva delle attività e dei tempi previsti per la redazione del progetto definitivo e la sua approvazione da parte di questo stesso Comitato;

Considerato che con nota 29 giugno 2015, n. 338742, la Provincia di Trento ha condiviso la suddetta proposta;

Considerato che la Regione del Veneto ha confermato il proprio parere favorevole in merito alla suddetta proposta;

Considerato che con nota 30 giugno 2015, n. 25177, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato alla «Direzione generale mercato interno, industria, imprenditoria e PMI» della Commissione europea l'avvenuto avvio della predetta Intesa per la realizzazione dell'intera Valdastico nord, trasmettendo la succitata proposta;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 6 agosto 2015, n. 3561, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa dei Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Prende atto

dell'accordo intervenuto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Provincia autonoma di Trento e la Regione del Veneto, in ordine all'iter di definizione dell'Intesa sulla realizzazione del collegamento autostradale A31 Valdastico nord - 2° lotto di completamento, tra il casello di valle dell'Astico e la congiunzione con l'autostrada A22.

Delibera

Il limite di spesa dell'intero asse autostradale A31 Valdastico nord, da Piovene Rocchette alla connessione con l'autostrada A22 del Brennero, sarà determinato definitivamente all'atto dell'approvazione del progetto definitivo da parte di questo Comitato e dovrà essere recepito nel relativo piano economico finanziario, che sarà contestualmente esaminato da questo stesso Comitato previo parere del NARS, unitamente allo schema di atto aggiuntivo alla convenzione di concessione vigente di recepimento del suddetto piano.

Roma, 6 agosto 2015

Il Presidente: RENZI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 30 novembre 2015

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze reg.ne prev. n. 3462

15A09441

DELIBERA 6 novembre 2015.

Regione Siciliana - Programma di azione e coesione 2014-2020 programma complementare - prima assegnazione di risorse. (Delibera n. 94/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, e in particolare l'art. 4, il quale dispone che il Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, sia denominato Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) e finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

Visto l'art. 7, commi 26 e 27, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, il quale attribuisce al Presidente del Consiglio dei ministri la gestione del FAS (ora FSC) e la facoltà di avvalersi per tale gestione del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (DPS), ora istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri (PCM) e denominato Dipartimento per le politiche di coesione (DPC) con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (DPCM) 15 dicembre 2014, in attuazione dell'art. 10 del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito con modificazioni dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125;

Visti l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003 n. 3 e gli articoli 3 e 6 della legge 13 agosto 2010, n. 136 in materia di codice unico di progetto (CUP) e le relative delibere attuative di questo Comitato (n. 143/2002 e n. 24/2004);

